

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

## Aktualno

Poslovanje Slovenskih železnic se izboljšuje

Bibliovlak

Ples za zadnji vlak

## Kadri

Etično ravnanje v podjetju

Potniški promet

Nostalgija na tirih

## Tujina

Stadler Rail – švicarska zgodba o uspehu

SŽ so ljudje

Leon Kostiov: Gradimo modro pot v prihodnost



**Prevozi malih pošiljk po vsej Sloveniji,  
od vrat do vrat, v 24 urah!**

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko  
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,  
lahko tudi v sosednjih državah,  
in jo po ugodni ceni pripeljemo na želeni naslov.**

Od Bohinja do Lendave na primer stane prevoz 10-kilogramske pošiljke  
samo 3,10 evra (v ceno ni všteti 20 % DDV)

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

Slovenske železnice, d.o.o.  
Sekcija za male pošiljke  
Prodajna služba  
Kajuhova 51  
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: [szexpress.info@slo-zeleznice.si](mailto:szexpress.info@slo-zeleznice.si)

[www.szexpress.si](http://www.szexpress.si)

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o., Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 30. junija 2010.



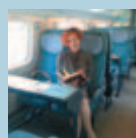
Avtor:  
Miško Kranjec



## Aktualno

Poslovanje Slovenskih železnic se izboljšuje

2



## Aktualno

Bibliovlak

4



## Aktualno

Ples za zadnji vlak

4



## Kadri

Etično ravnanje v podjetju

6



## Potniški promet

Nostalgija na tirih

14



## Tujina

Stadler Rail – švicarska zgodba o uspehu

20



## SŽ so ljudje

Leon Kostiov: Gradimo modro pot v prihodnost

22



1

## Uvodnik

Marino Fakin

Odgovorni urednik

Slovenske železnice smo na dobri poti, da dokončno izplavamo iz krize. Obseg dela in prepeljanega blaga v tovornem prometu se od začetka leta stalno povečujeta in presegata lanske rezultate, potniški promet pa ohranja dobro stanje iz lanskega leta. V tovornem prometu zlasti izstopata delovno intenzivna marec in april, ko smo prepeljali 19,4 oziroma 30 odstotkov več tovora in opravili 15 oziroma 22 odstotkov več dela kot lani. Tudi poslovni prihodki tovornega prometa v prvem četrtletju presegajo lanske za skoraj 14 odstotkov.

Protikrizne tržne dejavnosti v tovornem prometu in osredotočanje na ključne trge so botrovali odličnim rezultatom. V luškem tranzitu smo tako prepeljali za 29,1 odstotka več blaga. Nazaj pridobivamo tovore, kot so premog, proizvodi železa in jekla ter rude, ki smo jih zaradi recesije lani izgubili. Odlični so tudi rezultati v notranjem prometu, kjer smo opravili za 38,5 odstotka večji obseg dela.

V tujini, na zahodnih in severnih trgih, je gospodarstvo dobilo ponovni zagon in si je nekoliko že opomoglo, na vzhodu in jugovzhodu pa šele zdaj doživljajo največjo krizo. Dober kazalec gospodarskih gibanj je kombinirani promet, kjer smo tudi presegli lanske rezultate. V notranjem prometu smo prepeljali 50 odstotkov več, v uvozu 18,5 odstotka, izvozu 51,2 odstotka, v kopenskem tranzitu 18,2 odstotka in v luškem tranzitu 35,2 odstotka več blaga kot v istem obdobju lani. Letos smo zaradi povečanja prevozov v kopenskem tranzitu ponovno vpeljali kontejnerski vlak med Italijo in Romunijo. V luškem tranzitu pa je veliko več tovora v prometu s Slovaško in Češko.

Pohvalno je, da so bili takšni rezultati doseženi kljub številnim ozkim grlom na javni železniški infrastrukturi. Namreč na glavnih železniških prometnicah, na tako imenovanem železniškem križu, poteka veliko obnovitvenih in vzdrževalnih del. Ta so sicer nujna, saj bodo obnove omogočale sprejem bolj kakovostnih tovorov in boljše storitve v potniškem prometu. Številna dela opravlja Železniško gradbeno podjetje (ŽGP), zato smo se z njegovim direktorjem Leonom Kostiovom pogovorili o dejavnostih in prednostih ŽGP-ja ter o stanju na trgu gradbenih storitev za železniško infrastrukturo.

Na Slovenskih železnicah smo maja zagnali projekt Knjiga na vlaku in tako podprli veliki kulturni dosežek našega glavnega mesta. Ljubljano je namreč Unesco izbral za svetovno prestolnico knjige leta 2010. V sodelovanju z Mestno knjižnico Ljubljana in Mestno občino Ljubljana potnikom na nekaterih vlakih – bibliovlakih – vse do aprila prihodnje leto ponujamo možnost brezplačne izposoje knjig.

Da mladi kritično in odgovorno ocenjujejo stanje v prometu, da jih skrbi za ravnovesje v okolju in da si želijo še boljše javne prevozne storitve, so pokazali s prireditvijo Ples za zadnji vlak. Na ljubljanski železniški postaji so prikazali kratko, vendar opazno, plesno prireditev in z njo sporočili, da se zavzemajo za še bolj kakovosten, dostopen in morda celo zabaven javni potniški promet. Pri organizaciji prireditve so sodelovale tudi Slovenske železnice. Podobne prireditve v podporo javnemu potniškemu prometu so že bile v drugih evropskih mestih.

Skrb za zmanjšanje vpliva prometa na okolje so izrazili tudi udeleženci mednarodnega transportnega foruma v Leipzigu. Na njem so Mednarodna železniška zveza UIC in Nemške železnice (Deutsche Bahn) predstavile inovativno spletno orodje za izračun ogljikovih odtisov logističnih verig. Spletno orodje EcoTransIT World pomaga izbrati okolju najbolj prijazno vrsto prevoza oziroma prevozno verigo.

# Poslovanje Slovenskih železnic se izboljšuje



Slovenske železnice so v prvih treh mesecih letos dosegle bistveno boljše rezultate kot v istem lanskem obdobju. Poslovni izid iz poslovanja je znašal -4,3 milijona evrov (lani -9,7 milijona evrov), čisti poslovni izid pa -7,9 milijona evrov (lani -10,9 milijona evrov). Doseženi poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je za 1,5 milijona evrov boljši od načrtovane

Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič je zadovoljen s poslovanjem v letošnjem prvem trimesečju (foto: Miško Kranjec).

nega, predvsem zaradi večjih transportnih prihodkov tovarnega prometa. Čisti poslovni izid je na načrtovani ravni, pri čemer na rezultat vplivajo negativne tečajne razlike. Ob izločitvi zgolj računovodskega vpliva negativnih tečajnih razlik med evrom in švicarskim frankom v višini 1,8 milijona evrov je bila dosežena čista izguba v višini 6 milijonov evrov, kar je za 1,5 milijona evrov bolje od načrta.

V obdobju I-III/2010 dodana vrednost na zaposlenega na letni ravni znaša 25.899 evrov

in je za 4,6 odstotka boljša od načrtovane.

Tovorni vlaki so v prvih treh mesecih leta prepeljali za dobrih enajst odstotkov več tovora in opravili prav toliko več neto-tonskih kilometrov kot v istem lanskem obdobju. Poslovni prihodki tovarnega prometa lanske presegajo za skoraj 14 odstotkov.

V potniškem prometu je število prepeljenih potnikov in opravljenih potniških kilometrov na lanski ravni, poslovni prihodki pa lanske presegajo za skoraj devet odstotkov.

## Nadzorni svet SŽ pozitivno ocenil ukrepe

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 13. maja obravnaval informacijo o poslovanju Slovenskih železnic v obdobju I-III/2010, izhodišča za pripravo strateškega načrta SŽ do leta 2015 in poročilo o realizaciji ukrepov za doseganje načrtovanih poslovnih ciljev.

Nadzorni svet ocenjuje, da so ukrepi, ki so jih Slovenske železnice pripravile za doseganje načrtovanih ciljev, pokazali rezultate. To je razvidno iz poslovnih rezultatov, ki so dosegli načrtovane rezultate ter so občutno boljši od lanskih. Tudi gibanje fizičnih kazalnikov pri prevozu tovora kaže, da Slovenske železnice z dejavnim pridobivanjem novih poslov izboljšujejo poslovanje in so na dobri poti. Nadzorni svet je še sprejel izhodišča za pripravo strateškega načrta SŽ do leta 2015. Nadzorni svet ocenjuje, da gre za dobro podlago za pripravo strateškega načrta, ki bo natančneje opredelil vlogo Slovenskih železnic.

## Mag. Igor Zajec – novi predsednik nadzornega sveta SŽ

Dr. Andrej Godec je 13. maja odstopil z mesta predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic. Člani nadzornega sveta so za novega predsednika soglasno imenovali mag. Igorja Zajca. Dr. Andrej Godec ostaja član nadzornega sveta.

## Novo predstavništvo Slovenskih železnic na Češkem začelo delovati

Četrtega maja so Slovenske železnice z Luko Koper uradno odprle svoje novo predstavništvo na Češkem. Odprtja se je udeležilo okrog 120 gostov – predstavnikov čeških in drugih podjetij, ki jih je kot slavnostni govornik pozdravil veleposlanik Republike Slovenije na Češkem, mag. Franc But.

Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič je na slovesnosti povedal, da s predstavništvom v Pragi Slovenske železnice svojo prodajno mrežo približujejo ključnim trgov in pospešujejo internacionalizacijo poslovanja. »Na Slovenskih železnicah se v tovarnem prometu soočamo z liberaliziranim trgov, kar na eni strani pomeni nevarnost izgube tovora, na drugi strani pa je to za nas nova priložnost. Zato dejavno širimo svoje poslovanje na področje celostnih logističnih storitev, v partnerstvu z Luko Koper pa se poudarjeno usmerjamo k potrebam kupcev,« je še povedal. Tudi direktor tovarnega prometa SŽ Robert Vuga je poudaril velik pomen češkega trga. Po njegovih besedah so tovarni vlaki Slovenskih železnic na Češko in z nje lani prepeljali 608.000 ton blaga, predvsem za potrebe jeklarske, kemične in avtomobilske industrije. »Z odprtjem novega predstavništva uresničujemo strategijo, s katero tovarni promet SŽ povečuje svoje prodajne dejavnosti. Hkrati pa bomo tako še bližje našim obstoječim, pa tudi potencialnim novim kupcem na češkem trgu,« je poudaril Vuga.

Predstavništvo vodi slovenski poslovnež Boris Kroupa, direktor podjetja Slovenia Trade.

# Prenova proge Ptuj–Mekotnjak v polnem teku

Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, d. d., (SŽ - ŽGP) izvaja dela za nadgradnjo železniškega odseka Ptuj–Mekotnjak. Delajo neprekinjeno, ob podaljšanih koncih tednov, ko je proga zaprta tako za potniški kot tovorni promet. Namesto potniških vlakov vozijo avtobusi, tovorni vlaki pa so preusmerjeni na obvozne proge. Obnovitvena in rekonstrukcijska dela na 24 kilometrov dolgem odseku Ptuj–Mekotnjak

so vredna 38,8 milijona evrov, SŽ - ŽGP pa jih je pridobilo na javnem razpisu. Dela so začeli junija lani, končali pa jih bodo oktobra. Gradbena dela vključujejo zamenjavo spodnjega in zgornjega ustroja proge, posodobitev 28 nivojskih prehodov ter ureditev štirih postajališč ob progi - Zamušani, Osluševci, Velika Nedelja in Mekotnjak. Pred 150 leti zgrajena proga bo tako oktobra letos dobila povsem novo podobo.



# Bibliovlak – knjige na vlakih Slovenskih železnic

Ljubljano je Unesco izbral za svetovno prestolnico knjige leta 2010. S projektom Knjiga na vlaku smo dosežek našega glavnega mesta podprle tudi

Slovenske železnice. V sodelovanju z Mestno knjižnico Ljubljana in Mestno občino Ljubljana potnikom na nekaterih vlakih vse do aprila prihodnje

leto ponujamo možnost brezplačne izposoje knjig.

Za začetek smo v bibliovlak spremenili vlak InterCity Slovenija (ICS), ki vozi med Mariborom in Koprom, in ga tudi zunanaj poslikali s podobo projekta Ljubljana – svetovna prestolnica knjige 2010. Pozneje pa si bo knjige mogoče izposojati tudi na drugih vlakih.

Na odprtju projekta je generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič** povedal: »Čeprav to morda na prvi pogled ni očitno, imata knjiga in vlak marsikaj skupnega. Oba nam odkrivata nove kraje, ljudi in pokrajine. Spodbujata našo domišljijo in nas bogatita z novimi spoznanji. Obenem pa je knjiga lahko naš idealni spremljevalec na vsakdanji poti do službe ali šole, ali pa na spoznavanju novih tujih dežel. V času množičnih elektronskih



Foto: Marino Fakin

komunikacij bi bilo kar prelahko vlak in knjigo odpisati na zaprašene police častitljive, a le malo uporabne zgodovine. Toda oba sta še kako živa, mladostna. Še vedno se razvijata in mi se razvijamo z njima. Na Slovenskih železnicah si iz dneva v dan prizadevamo našim potnikom ponujati kar najboljše storitve. Verjamemo, da nam bo kot nosilcu integriranega javnega potniškega prometa uspelo sedanjim in novim potnikom ponuditi novo kakovost potovanja. Pri tem pa nikakor ne bomo mogli uspeti sami. Zato sem vesel, da smo dobili priložnost postaviti svoj delček v mozaik svetovne prestolnice knjige.«

V okviru projekta Knjiga na vlaku se septembra začne tudi literarni natečaj za srednješolce, na katerem bodo najboljša dela nagrajena.



Manca Košir, Goran Brankovič in Zoran Jankovič (foto: Miško Kranjec)

## Ples za zadnji vlak

Na ljubljanski železniški postaji so 24. maja mladi plesalci uprizorili nenavadno prireditev Ples za zadnji vlak ter tako izrazili podporo javnemu potniškemu prometu. Prireditev je organizi-



S plesom so se mladi zavzeli za večjo uporabo javnega potniškega prometa (Foto: Miško Kranjec)

rano društvo Focus za sonaravni razvoj skupaj s koreografi in plesalci plesne šole Kazina, Slovenskimi železnicami in Studiem 12.

»Opozoriti smo želeli na porazno stanje slovenskega javnega prometa, in pričarati vzdušje, ki naj bi zavladalo v javnem prometu. Prometna politika je v zadnjem desetletju dajala prednost prevozu z avtomobilom, mi pa se zavzemamo za javni prevoz, ki naj bo kakovosten, dostopen, zabaven in konkurenčen. Prvi vlak smo že zamudili, mogoče nam uspe ujeti zadnjega,« je povedala Katarina Otrin iz društva Focus.

Ples za zadnji vlak so mladi odplesali tako, kot da bi se spontano odzvali na glasbo, ki je ob 15.15 zadonela iz postajnih zvočnikov. Dve minuti so plesali ob zvokih skupine Jamiroquai, prijetno pre-



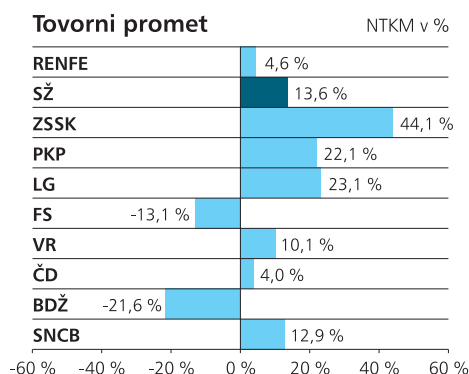
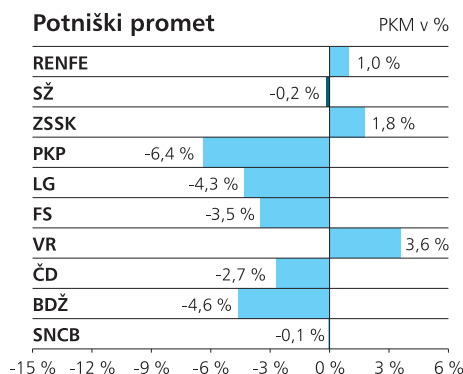
Foto: Miško Kranjec

senečeni potniki in mimoidoči pa so jih nagradili z dolgim aplavzom.

Podobne prireditve v podporo javnemu potniškemu prometu so že bile na nekaterih železniških postajah v drugih evropskih mestih. Posnetek prireditve v Ljubljani si lahko ogledate na spletni strani Slovenskih železnic.

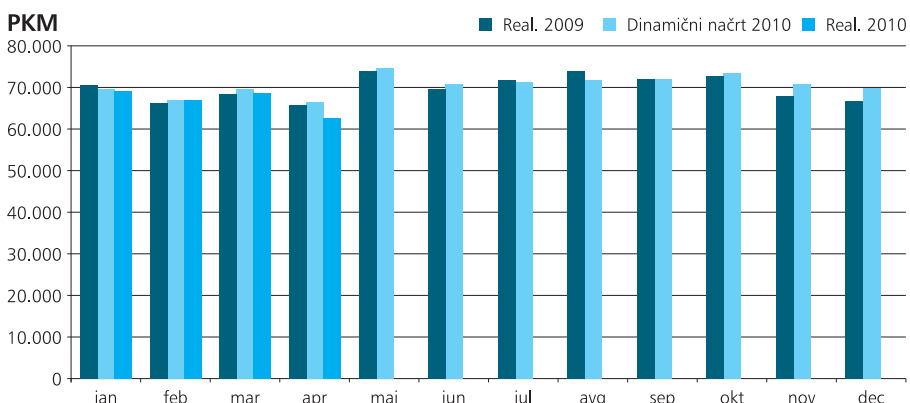
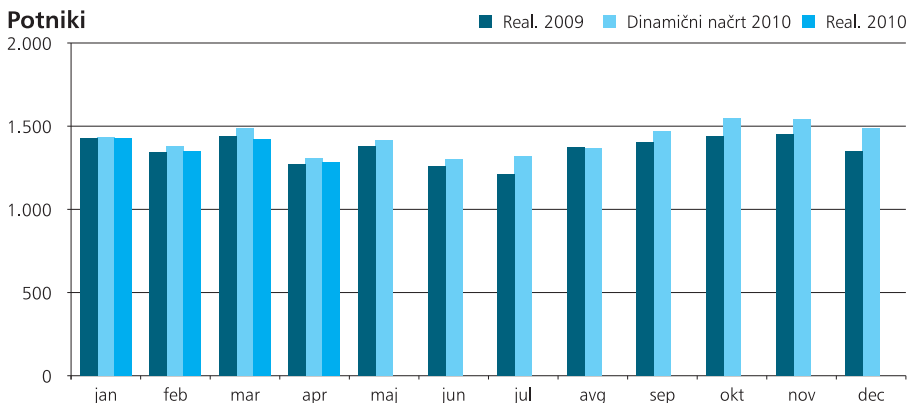
## Obseg dela evropskih železnic

Januar–marec 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

## Potniški promet Slovenskih železnic

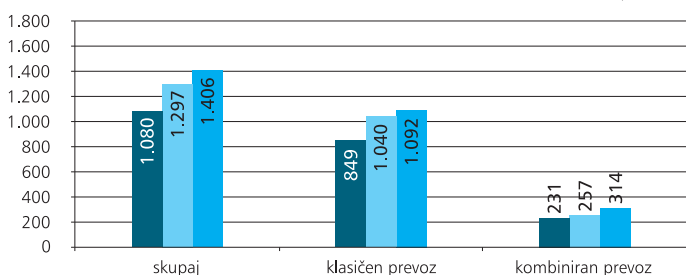


2010 – ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

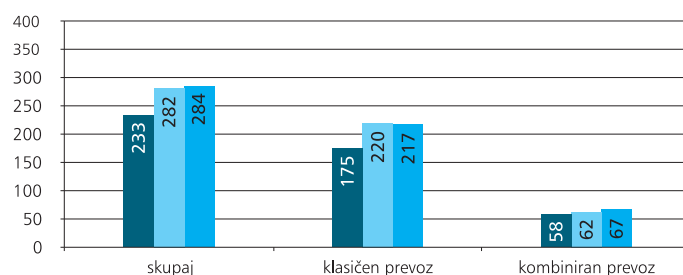
### Prepeljano blago

v 000 ton



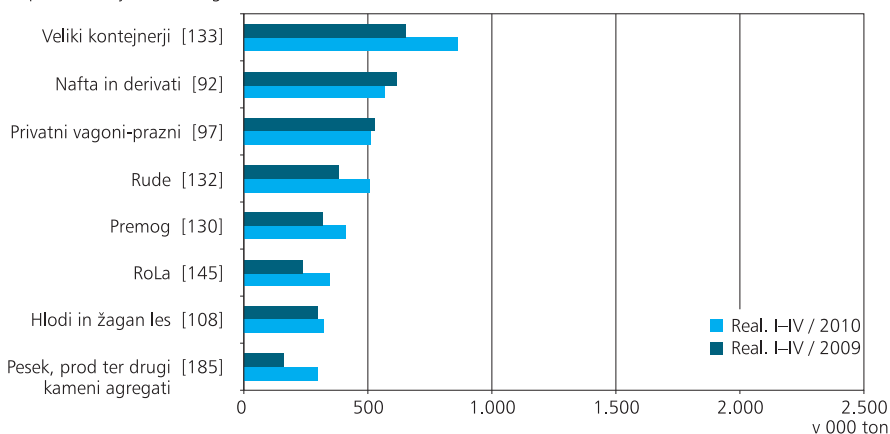
### Opravljenno delo

v mio NTKM



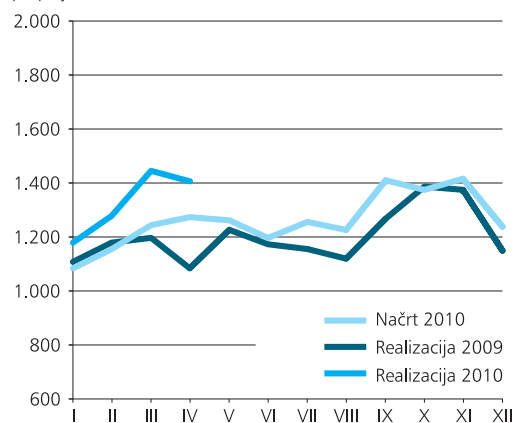
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



# Etično ravnanje v podjetju omogoča doseganje skupnega dobrega

Čedalje pogosteje slišimo, da je svetovna gospodarska kriza in z njo povezane vse druge krize, predvsem posledica moralne krize. Ob tem se številni sprašujejo, koliko so človeške vrline, kot so poštenost, pravičnost, solidarnost, sploh še aktualne in uresničljive v poslovanju in vodenju podjetja, ki mu velika konkurenčnost na trgu, ne nazadnje pa tudi želja po čedalje večjem dobičku, narekuje bitko ne samo za obstoj podjetja in zaposlenost delavcev, temveč tudi za povečevanje kapitala? Ob tem se lahko vprašamo, koliko danes še veljata načeli: »Ne storimo drugemu tega, česar ne želimo, da bi drugi storil nam!« in drugo: »Tak bodi do vsakogar, kot želiš, da bi drugi bili do tebe!« To sta načeli, ki sta ne glede na družbene in politične razmere, aktualni tudi danes. Iz njiju lahko povzamemo, da so trajne zahteve naravnega moralnega zakona solidarnost, spoštovanje in enakost. Splošna veljavnost teh načel je temeljna značilnost moralnega zakona. Ta načela niso predpisana »od zunaj«, temveč so del človekovega bistva.

## Etika in morala

Po svojem izvoru imata izraza etika in morala enak pomen. Pojem etika izhaja iz grške, pojem morala pa iz latinske besede. V pogovornem jeziku se morala pogosto imenuje tudi etika. Mnogim se morda zdi, da ima morala nekakšen negativen religiozen prizvok. Pod besedo morala razumemo pravila in norme človekovega ravnanja. Gre torej za nekakšen seznam dolžnosti in življenjskih pravil. Pod besedo etika pa gre za racionalno utemeljevanje moralnosti, nauk o dobrem ali z drugimi besedami za teorijo morale. Je torej filozofska disciplina razlage moralnosti. **J. Janžekovič** je zapisal, da se glavna zapoved, na kateri temelji vsa etika, glasi: »Delaj dobro, ne stori nič slabega!« Etika preverja ustaljena izročila

človeštva in jih utemeljuje. V vsakokratnih družbenih razmerah daje odgovore in išče okvire »zdravega« človeškega sobivanja. V »etični praznini«, ki jo človek doživlja ob zahtevnih in spreminjajočih se osebnih in družbenih razmerah, daje etika odgovore na praktična vprašanja njegovega življenja, ravnanja in odločanja in mu je v pomoč pri njegovem ravnanju. *Morala*, kakor jo opredeljuje SSKJ, usmerja medsebojne odnose na temelju pojmovanja dobrega in slabega. Moralnost je vrednota, ali kot pravi **A. Stres** (str. 117), je kriterij in merilo vseh vrednot in najvišja človekova uresničitev. Biti moralen človek je dolžnost vsakega človeka. Z moralnimi dejanji se človek v polnosti samourešničuje. Ta dolžnost izhaja iz samega bistva človeške osebe – iz njegovega dostojanstva. *Morala* je torej skupek pravil in norm o nravnem ravnanju in dolžnostih (do soljudi, do družbe do okolja itd.).

## Moralno etični razvoj

Kako se pravzaprav oblikujejo norme in moralno etična načela? Katere vrednote se skozi generacije prevzemajo in vplivajo na oblikovanje moralno etičnih načel, ki vladajo v družbi, v nekem zgodovinskem obdobju? V procesu socializacije nam starši, šola in drugi sporočajo, kaj je prav in kaj ne. Z učenjem, vzgojo in lastnimi izkustvi si pridobimo večino prepričanj in pojmovanj o tem, kaj naj bi bilo prav, kaj dobro in kaj zaželeno. Pridobimo pa si tudi izkustva o tem, kaj ni prav. Sporočila in odzive ponotranjimo in pozneje to postane v medsebojnih razmerjih in družbenem življenju vodilo, po katerem se ravnamo in živimo. Naše vrednote in naša moralna prepričanja so torej močno odvisna od družbenih in kulturnih norm skupnosti, v kateri živimo. Družba spodbuja in pozitivno vrednoti vedenje in ravnanja, ki so v skladu z veljavnimi družbenimi vrednotami in družbenimi

normami, ki so torej v skladu z družbeno moralo. Pisana in nepisana pravila o tem, kako naj se obnašamo v različnih situacijah, so vodilo za sprejemljivo in nesprijemljivo družbeno vedenje. (Musek, str. 38–43). Posebna kategorija družbenih pravil pri urejanju medsebojnih razmerij so moralna pravila. Z njimi se srečujemo že od zgodnjega otroštva naprej, kjer se učimo prvih prepovedi (tega ne smeš) in prvih zapovedi (to moraš). Za kar smo bodisi kaznovani bodisi nagrajeni. Tako se ves čas pripravljamo za vstop v odraslost, kjer nam pozneje kot odraslim družba v obliki predpisov in zakonov postavlja omejitve in pravila, kaj je dovoljeno in kaj ni, kar je nujno za strpno sobivanje. Moralno etični razvoj torej poteka v več stopnjah. In kaj predstavlja najvišjo stopnjo v moralnem razvoju?

**J. Musek** (str. 41) navaja: »Najvišjo stopnjo moralnega presojanja naj bi pomenilo priznavanje univerzalnega etičnega načela. Pri moralnem presojanju vodi posameznika to načelo; z njim »meri« tudi moralnost in pravilnost obstoječih norm, zakonov, predpisov itd. Tak posameznik bo na primer po svoji zavestni presoji in po svoji vesti (ne pa zato, ker tako nalagajo avtoritete in predpisi) izhajal iz vrhovnega načela, da je dobro in moralno tisto ravnanje, ki se sklada s koristmi vseh, ki je v prid dostojanstvu in enakopravnosti posameznika. Izkoriščanje torej ne more biti moralno, ker koristi samo enim, medtem ko drugim škoduje; moralna pa je na primer pomoč drugemu človeku, kajti če bi vsi pomagali drug drugemu, bi bilo to ugodno za vse.«

Če povzamemo, lahko rečemo, da so moralna pravila torej skupek družbenih norm, ki zapovedujejo, kaj je dobro in zaželeno in kaj ni dovoljeno, ker je slabo. Zrelo moralno presojanje pa se oblikuje pozneje in presega lastne interese ter je v prid skupnemu dobremu.

## Pomen etičnega ravnanja na delovnem mestu

Temeljni namen etike je moralno prebujenje, moralna osveščenost za razvijanje človeka k njegovi polni človeškosti. **B. Häring** poudarja, da je *lastnost etike poudarjanje, spodbujanje in ohranjanje vsega, kar nas povezuje med sabo, kar nam je skupnega, kar nam je skupni cilj – iskanje možnosti za sodelovanje v iskanju in uresničevanju dobrega*. Dobra etika je torej vzajemna. Če si ljudje prizadevajo za iste cilje, jih ti cilji med sabo povezujejo in so skupaj močnejši ter uspešnejši pri uresničevanju skupnega dobrega.

Etika na delovnem mestu (*poslovna etika*) je zelo pomembna, saj človeka vodi k izpolnjevanju delovnih dolžnosti. Biti etičen na delovnem mestu pomeni opravljati svoj poklic pošteno, zavzeto in odgovorno. Da bi temu lahko zadostili in ga opravljali kakovostno, pa je dobro, da smo zanj tudi dovolj strokovno usposobljeni. Spoštovanje etičnih norm pri opravljanju svojega poklica, pomeni spoštovanje človeka ter oblikovanje takšnih delovnih razmer, ki ohranjajo njegovo dobrobit. Poudarek je na načinu ravnanja oziroma odnosu človeka do sočloveka. Etika in morala predstavljata vrednote nedotakljivosti človeka in ustvarjanje človeka dostojnih medsebojnih odnosov. Človek, ki spoštuje načela človeškega dostojanstva, je etični človek. Človek ima že po svoji naravi v svoji notranjosti »kompas«, ki mu sporoča, ali so njegove odločitve prave ali napačne; ali je neko dejanje dobro ali slabo, kaj sme narediti in česa ne, kaj je dolžan in česa ne sme narediti. V svoji psihični strukturi ima tudi »zemljevid«, ki je podlaga in vodilo njegovega ravnanja. Ta zemljevid otrok najprej oblikuje pod vplivi staršev v procesu socializacije, vzgoje in pozneje z izobraževanjem. Oblikuje ga sam preko osebnih izkušenj in v družbenem okolju. Če se kom-



pas ne ujema z zemljevidom, ga mora človek v življenju popravljati. Kompas je človekov notranji glas, ki mu govori, da je nekaj prav in dobro. Zemljevid so pravila, zapovedi, moralna vodila, norme, vrednote, stališča, prepričanja, ki so nam jih vcepili starši in drugi za nas pomembni ljudje v našem življenju, drug del zemljevida pa pridobimo in oblikujemo sami s svojimi izkušnjami in znanjem. Ostrino etičnega čuta je lepo opisal **Ivan Cankar** v črtici Skodelica kave: »Rad bi človek lagal sam sebi v dušo: Saj ni bilo tako! Le tvoja nemirna misel je iz prosojne sence napravila noč. Malenkost je bila, kakor se jih sto in tisoč vrši od jutra do večera! Tolažba je zlagana ... Srce ve, da "zavratnež ubija s pogledom, z mečem junak"; in rajši bi dalo odvezo meču nego pogledu ... Srce je pravičen in nezmotljiv sodnik. Sodi in obsodi grešnika po skriti, komaj zavedni kretnji, po hipnem pogledu, ki ga nihče ni opazil, po neizgovorjeni, komaj na čelu zapisani misli; celo po koraku, po trkanju na duri, po srebanju čaja ...« Tudi če bi človek rad kaj zatajil in prikri, samemu sebi ne more. Srce ga obsodi. To je etični »kompas«, ki nevidno ureja naše medsebojne odnose in nas počlovečuje.

### Čedalje večji pomen osebnega odločanja

Nekoč je bilo izročilo ali moč tradicije tista, ki je dajala »strukturo« in smer človekovemu delovanju in odločanju v skladu z moralnimi načeli in vodili. Z novim vekom – z razvojem gospodarstva in prometa, pa se je začela moč izročil zmanjševati. Podobno lahko rečemo tudi za železnico. Na železnici je od nekdaj veljal poseben status organiziranosti, ki bi ga lahko primerjali z »vojaško disciplino« – vse je bilo predpisano, vse natančno določeno. Delalo se je po predpisih in vse je bilo jasno določeno in predvideno. Z razvojem tehnologije in informatike ter racionaliza-

cijo delovnih procesov pa tudi na železnici prihaja do večjega pomena osebnega odločanja posameznika v mnogih situacijah in dogodkih, ki jih ni moč do podrobnosti predpisati in predvideti. Osebno odločanje pa je naletelo na problem moralne odgovornosti. Vsak posameznik je namreč neposredno odgovoren za svoje odločitve. Včasih se človek znajde v situaciji, ko ne ve natančno, kako naj se odloči, kako naj izvrši svojo nalogo. Takrat človek ravna po svoji osebni in odgovorni izbiri, s tem pa se ne more izogniti bremenu osebne odločitve.

### Odločanje in moralna drža človeka

Pogosto človek svoja dejanja opravlja rutinsko, po določenih pravilih in navadah. Kljub temu lahko rečemo, da se vedno svobodno odloča za izbiro takšnega ali drugačnega dejanja. Njegova dejanja so hotena, torej umna in razsodna – ve, kaj hoče in zakaj. Volja izvršiti neko dejanje je povezana z motivom ali ciljem, torej s svobodno izbiro dejanja, ki ga razumsko utemeljuje. Cilj izvršitve dejanja pa je dobrina ali vrednota. Človek doživlja svoje dejanje kot dobro, kot vrednoto, sicer tega ne bi naredil. Ker cilje izbira svobodno sam, so njegova dejanja vedno povezana z osebno odgovornostjo. Svobodna izbira ne pomeni samovolje, da dela, kar se mu zahoče, ampak da dela tisto, kar spozna za dobro in obče koristno. Moralna drža človeka je torej delati dobro. Skozi dejanja se ocenjuje človek in njegova moralnost.

Pri iskanju koristi pa človek ne išče dobrine, temveč lastno korist ali udobje. Dobrina ali vrednota zahteva svoje udejanjenje zato, ker je dobra. Dolžnost udejanjanja izhaja iz dobrosti. Moralna vrednota je zaradi svoje vrednosti zadosten razlog za njeno uresničitev, je človekov razlog in motiv delovanja. Iz moralne vrednote kot največje vrednote človek doživlja dolžnost in obveznost

uresničitve (prim. **A. Stres**, 21–31, 92–116). Ob spoznanju, da je nekaj prav, čeprav se človeku tisto »ne splača«, čuti človek moralno dolžnost izvršitve. Nasprotno pa človek ne čuti moralne dolžnosti, kadar bi šlo za njegovo osebno korist. Človek mora delati dobro in tisto, kar je prav, ni pa prav tisto, kar služi njegovim lastnim interesom.

Čeprav imamo včasih pomisleke ali pa nas k temu navajajo ravnanja določenih posameznikov in/ali družbenih skupin, čemu delati pošteno, zavzeto in odgovorno, če od tega »nimamo nič«, čeprav nas pri tem družbene razmere in okoliščine »odvračajo« in potrjujejo »nekoristnost« poštenega in odgovornega dela, pa naj nam bo ob tem v pomoč notranji moralni imperativ (zahteva). Biti etičen, delati pošteno in odgovorno je vrednota, zaradi katere se uresničujemo kot ljudje in tako

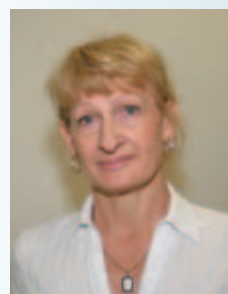
ohranjamo svoje dostojanstvo. Etično ravnanje nam omogoča doživljanje notranjega miru in skladnosti ter harmonije s samim seboj, medsebojno sožitje sobivanja z drugimi in s svetom, kar omogoča tudi preživetje človeštva. Ali smo torej zmožni preseči vse drugo, da bi se lahko zazrli v svojo notranjost, v svoje jedro, iz katerega smo to, kar smo v svojih dejanjih in odnosih – naravnani na dobro – s čimer se še bolj uresničujemo kot osebe?

#### Viri in literatura:

- Ivanjko Š., Tržna etika, v: Znamenje 1999, str. 81–91.
- Juhant J., Etika I: na poti k vzajemni človeškosti, Študentska založba, Ljubljana 2009.
- Musek J., Psihologija: Človek in družbeno okolje, Educy, Ljubljana 1994.
- Stres A., Etika ali filozofija morale, Družina, Ljubljana 1999.
- Tavčar M., Etika managementa, sistem vrednot in odgovornost managementa, v: Zbornik referatov 1996, str. 12–18.
- [http://sl.wikisource.org/wiki/Skodelica\\_kave](http://sl.wikisource.org/wiki/Skodelica_kave)

## Zaposleni o etičnem ravnanju

**Lucija Sotlar**  
Služba za logistiko



Menim, da je delo ena od temeljnih vrednot življenja. Zato ga je treba temu primerno spoštovati. Dobro opravljeno delo pa nam daje tudi osebno zadovoljstvo, še posebno, če ga opravljamo z veseljem, pošteno in moralno odgovorno. Ob tem pa moramo biti spoštljivi tudi v odnosih do sodelavcev in ob tem stremeti k doseganju čim boljših rezultatov, še posebno v teh kriznih časih in ohraniti optimizem, ki prinaša dobro počutje in ustvarja primerno podlago za ustvarjalno delo.

**Božidar Bak, dipl. soc. del.**  
SVP Ljubljana



Etičnost – obče dobro delavcev, ki delamo z ljudmi in za ljudi, se odraža v tem, da s svojim osebnim razumevačim pristopom, strokovnim znanjem in veščinami vstopamo v odnose z delavci pri reševanju njihovih osebnih, socialnih, zdravstvenih težav in težav na delovnem mestu. Pri tem poskušamo, ob upoštevanju lastnih virov moči delavcev in v dogovarjanju z vodstvom podjetja in njihovo širšo socialno mrežo ter v skladu s predpisanimi postopki in ustreznimi zakonodajo, brez kakršne koli diskriminacije, najti najustreznejšo rešitev, ki bo sprejemljiva tako zanje kot za podjetje.

# Timsko delo zagotavlja večji uspeh

Če se v podjetju ali drugih organizacijah skupina ljudi ukvarja z istim ciljem ali nalogo, morajo sodelovati, se prilagajati, komunicirati in biti ustvarjalni. V tem primeru je timska organiziranost dela nujna oziroma priporočljiva. Timsko delo je v primerjavi z individualnim delom velikokrat bolj produktivno in vsebuje večji potencial za razvoj in izvedbo uspešnih poslovni zamisli.

Tim je skupina ljudi, ki skupaj opravlja delo in rešuje naloge. Kot vsako delo, mora biti tudi timsko delo opravljeno kakovostno, v predvidenem času in ob smotni rabi razpoložljivih sredstev. Člani tima sodelujejo zato, da bi dosegli skupne cilje. Pri tem si izmenjujejo znanje in veščine. Člani tima morajo biti dovolj prilagodljivi, da lahko skupaj opravijo več.

Definicij tima je veliko, bistvo pa je, da gre pri timskem delu za sodelovanje posameznikov, postavljenih pred skupno nalogo. Dobro timsko delo je vsekakor zagotovilo za uspeh. Vendar ni samoumevno, da se bo sodelovanje toliko razvilo, da bi lahko rekli, da je tim uigran in učinkovit.

## Dejavniki uspešnega timskega dela

Oblikovati tim in doseči, da bo deloval učinkovito, nikakor ni enostavno, saj skupina posameznikov, ki ima skupno nalogo, še ne zagotavlja, da bosta tim oziroma naloga uspešna. Vzroki za neuspeh tima so lahko: neustrezno načrtovanje, nezadostna podpora vodstva, pomanjkljiva usposobljenost za timsko delo, neustrezna komunikacija, pomanjkljivo spremljanje uspešnosti ter težave z medosebnimi odnosi, vodenjem in koordinacijo.

Med najbolj pomembnimi dejavniki, ki vplivajo na učinkovitost tima, so vodenje, medsebojno spremljanje uspešnosti, medsebojna podpora, prilagodljivost, timska naravnost sodelujočih, učinkovita komunikacija in zaupanje.

Vodenje tima pomeni sposobnost vplivati in spodbujati sodelavce, da bodo sledili želenim ciljem. Vodja tima je zelo pomemben ob nesoglasjih, saj jih lahko usmeri tako, da nesoglasja postanejo orodje ustvarjalnosti, ob pogoju, da vodja ve, kako vzdrževati ustrezno delovno vzdušje, če dopušča različna mnenja in ne hiti z odločitvami o alternativnih idejah. Vloga vodje tima je tudi usmerjanje tima v procesu iskanja in udejanjanja najustreznejše rešitve, seznanjanje članov tima z informacijami, do katerih ima dostop. Vodja omogoča, da se tim lahko uspešno prilagaja stanju, zunanjemu in notranjemu okolju. Zato vodja spremlja notranjo dinamiko tima in ga usmerja tako, da se opravijo pomanjkljivosti. Vodja je tisti, ki s svojim vedenjem ustvarja ali zavira razvoj tima ter pomembno vpliva na uspešnost tima. Številni so prepričani, in tudi sama pritrjujem temu, da je uspešnost nalog, ki jih timi opravljajo, odvisna od učinkovitosti komunikacijskega procesa. Komunikacija je za timsko delo ključnega pomena, saj omogoča pretok informacij in virov, ter enoznačno interpretiranje pomembnih informacij. Zato kaže nameniti čas in sredstva za pridobitev ustreznih kompetenc na področju komunikacije. Dobra in kakovostna komunikacija v timu omogoča izmenjavo znanj, izkušenj in informacij ter omogoča učinkovito učenje v timu. V komunikaciji je po-

membna povratna informacija iz verbalnih in neverbalnih sporočil. Povratna informacija je pogoj za učinkovito usklajevanje mnenj, interesov, nesoglasij in reševanje nejasnosti.

**Tim mora poznati svojo vizijo in cilje.** Vloge in naloge posameznih članov morajo biti jasno določene, člani tima morajo biti visoko **motivirani**, poznati morajo merila za **nagrajevanje** in pripravljeni morajo biti, da prevzamejo **tveganje in odgovornost**.

Visoka motiviranost pomeni, da so člani tima pripravljeni vložiti veliko truda za uresničitev ciljev, da bi zadovoljili interese organizacije in posameznika. Visoko motivirani ljudje so pri delu tudi bolj produktivni.

Pri nagrajevanju se pojavi dilema, ali nagraditi celoten tim ali le določene posameznike. Raziskave so pokazale, da je tim, v katerem so vsi člani enako nagrajeni, bolj učinkovit od tistega, v katerem so nagrajeni samo nekateri. Tako ne prihaja do negativne tekmovalnosti med člani tima, spodbujen je pozitiven odnos do timskega dela in zavezanosti k cilju in nalogam tima, ki so zagotovilo za večjo nagrado. Kljub temu je priporočljivo, da obstaja možnost dodatnega nagrajevanja za posameznike, ki so se še posebej izkazali.

## Prednosti timskega dela

Glavne prednosti timskega dela so:

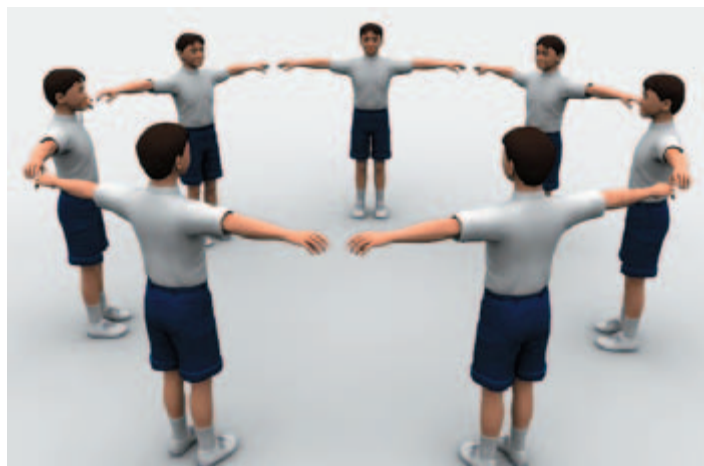
- bolj učinkovito doseganje ciljev na podlagi podpore in sodelovanja,
- člani tima sodelujejo pri odločanju, zato je želja po doseganju ciljev, ki jih člani sooblikujejo, večja.
- spodbuja občutek zaupanja med člani,
- spodbuja sproščeno izražanje zamisli, mnenj, vprašanj in dilem,
- spodbuja odprto in iskreno komunikacijo,
- člani tima se medsebojno dopolnjujejo v znanju in sposobnostih.

## Timsko delo na Slovenskih železnih

Kljub temu da so Slovenske železnice v večini hierarhično organizirane, na številnih delovnih področjih delo poteka timsko, v večji ali manjši meri, v formalni ali neformalni obliki. Nekatero delovno nalogo celo potrebujejo timski pristop.

Timski pristop smo uporabili pri izobraževanju delavcev na začasnem čakanju. Ukrep začasnega čakanja na delo je bil prvič uveden 1. julija lani, za šestih mesecev. V ukrep je bilo takrat vključenih približno 370 delavcev. Naloga, ki izvira iz določil Zakona o delnem povračilu nadomestila plače (Ur. l. RS št. 42/2009), je bila organizirati in izvesti usposabljanja, med drugim tudi posredovati znanje s področja varstva pri delu in požarne varnosti, zdravega življenjskega sloga, priprave na upokojitev, obrambe, notranjega reda in varnosti, soočanja s konflikti in težavami, kakovosti, komunikacije in računalniško znanje (na primer uporaba Excela). Usposabljanje je obsegalo dvajset odstotkov časa na čakanju.

Naš tim je bil neformalno organiziran in ustanovljen. Sestavljali so ga nekateri zaposleni v področju za kadre, ki so poleg svojih rednih delovnih nalog sprejeli še organizacijo seminarjev in delavnic. Vodja tima je tudi bila neformalna, skrbela je za izvedbo celotne naloge,



organizirala je delo in razdelila posamezne naloge. Komunikacija, izmenjava izkušenj in usklajevanje so potekali po elektronski pošti, po telefonu in na rednih usklajevalnih sestankih. Na sestankih smo spremljali uspešnost in obseg opravljenih nalog in udeležbo na seminarjih. Sproti smo uskla-

jevali urnike, termine seminarjev, morebitna nadomeščanja, prevzemali nove naloge glede na spremenjene okoliščine in prenašali pridobljene izkušnje, zato da bi lahko našli še boljše rešitve in nove zamisli. Uspešnost tima je potrdil tudi nadzor Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve.

## Mnenja zaposlenih

Sodelavce v drugih organizacijskih enotah Slovenskih železnic smo vprašali, kakšne izkušnje imajo z delom v timu, da bi ugotovili, kako razumejo in dojemajo timski način dela. Poudariti je treba, da vzorec vprašanih ni reprezentativen. Kljub temu so njihovi odgovori dragoceni in zgovorni.

Vsi, ki smo jih anketirali, so naklonjeni timskemu načinu dela. S timskim delom so se srečali na številnih delovnih nalogah in imajo tako pozitivne kot negativne izkušnje. **Tomislav Stopar** iz področja za informatiko, pravi, da pozitivne izkušnje izhajajo iz osebne motivacije, pripravljenosti za doseganje ciljev in zadovoljstva ob uspešnem zaključku naloge. Negativne izkušnje pa nastajajo zaradi različnih dejavnikov. Do težav lahko pride, če ni učinkovitega centralnega spremljanja projektov in če opravljenega dela ni mogoče primerjati, zaradi česar sta ocenjevanje uspešnosti in učinkovitosti opravljenega dela relativni. Zanimivo je, da je na železnici veliko neformalnega timskega dela, ko se sodelavci samoiniciativno povežejo in organizirajo, zato da bi lažje sodelovali pri projektu ali opravili določeno nalogo. **Peter Kodre** iz Poslovne enote tovorni promet, pravi, da se s timskim delom srečujemo povsod in da se tega včasih sploh ne zavedamo, kajti v teoriji lahko tim sestavljata že dva sodelavca, čeprav jih je praviloma več (vsaj štiri). Takšen, manjši tim naj bi bil tudi bolj učinkovit.

Mnenja o tem, ali je timskega načina dela dovolj, so med vprašanimi različna. Nekateri so prepričani, da ga je premalo oziroma, da timsko delo ni dovolj uveljavljeno, drugi pa so prepričani, da ga je glede na naravo dela dovolj. Ovine za boljše timsko delo vidijo predvsem v tem, da je večina vajena delati individualno in si ne želi timskega dela oziroma ni motivirana za timsko delo. Nekateri vprašani so mnenja, da je plačilo oziroma nagrajevanje nestimulativno, zlasti za vodje tima. Bolj stimulativno nagrajevanje bi bilo treba uvesti za primere, ko tim dosega zelo dobre rezultate.

Sodelavci menijo, da bi bilo treba urediti delujočo projektno pisarno, takrat ko se tim ukvarja z obsežnim projektom. Hkrati so mnenja, da je treba sodelavce poučiti o prednostih timskega dela, tako za posameznika kot za podjetje.

Sogovorniki so izpostavili številne dejavnike, ki so ključni za uspešno timsko delo, in sicer pristojnosti članov tima, jasno opredeljena izvedba, kontrola, sodelovanje, komunikacija, ustvarjalnost, upoštevanje in definiranje posledic, koordinacija, kultura organizacije, pričakovanja, zavzetost, pripadnost timu, interdisciplinarnost, zaupanje (vodji in drugim članom), pravočasnost in natančnost.

**Jože Lekše** iz Poslovne enote vodenje prometa meni, da je pri timskem delu zelo pomembno, da vsak član opravi svoje delo stoddotno. Končni rezultat takšnega dela je lahko nadpovprečen. Naši sogovorniki so tudi prepričani, da ima timsko delo, ob ustrezni organiziranosti in izvedbi, zelo velik in pozitiven vpliv na kakovost opravljenih nalog in projektov. **Polonca Novak Trajković** iz Službe za prodajo in tarife je mnenja, da lahko samo dober in usklajen tim prinaša dodano vrednost, s tem ko tudi obsežno delo opravi strokovno, hitro in kakovostno. **Vanja Kmetič** iz poslovne enote Infrastruktura meni, da timsko delo zelo vpliva na kakovost izvedbe in pravočasno izvedbo nalog. Na kakovost vplivajo člani tima z različnim znanjem in izkušnjami, ki lahko skupaj rešijo težave, ki jih sicer ni mogoče rešiti, oziroma le delno. Kmetičeva meni tudi, da je pomembno, da se vsak član tima drži rokov za dokončanje naloge. V timu, v katerem sodeluje večje število članov, se lahko zgodi, da projekt zamuja, če morajo člani čakati na podatke od drugih članov, zato da bi lahko opravili svoj del naloge.

Vprašani dojemajo vlogo vodje tima kot eno ključnih vlog. Vodja veliko vpliva na uspešnost tima. Vloga vodje v timu je povezovalna. Vprašani pričakujejo, da je vodja odločen, strokoven, vztrajen, da zna delati z ljudmi, da je pripravljen prevzeti tudi naloge, ki ne sodijo v njegovo področje, da ustvarja ustvarjalno vzdušje, da podpira tim in prevzema odgovornost za izvedbo projekta, da spodbuja sodelavce, da prevzamejo del odgovornosti, da ne ustvarja vzdušja »iskanja krivca« ter da spremlja in usklajuje delo.

Vprašani vrednotijo učinkovito komunikacijo v timu zelo visoko. Učinkovita komunikacija pomeni, da si člani učinkovito lahko izmenjujejo informacije in da jih tudi razumejo. **Tomislav Stopar** je prepričan, da je učinkovita komunikacija ključnega pomena za uspeh katerega koli projekta, zato mora biti informacija natančna, relevantna, konsistentna, nedvoumna in pravočasna. Vprašani poudarjajo, da mora biti komunikacija stalna, dovolj obsežna (pogosta) in dvosmerna, ter da nista dovolj zgolj poročanje in sprejemanje navodil brez izmenjave mnenj. **Peter Kodre** je prepričan, da je potreba po komunikaciji nastala že zaradi oblikovanja skupine. Ta si izmenjuje mnenja, stališča, predloge, argumente, nasprotja, zato da problem analizira z več zornih kotov in da zagotovi učinkovite rešitve. Če med sodelavci ni komunikacije, je timsko delo vnaprej obsojeno na neuspeh.

## Anton Meglič (1928–2010)



*V Hočah pri Mariboru smo se februarja poslovili od staroste štajerskih železnic in železničarja z veliko začetnico, spoštovanega Antona Megliča.*

*Leta 1928 rojeni Mariborčan se je že v zgodnjem otroštvu odločil za železniški poklic, kljub temu, da to ni bila družinska tradicija. Po kon-*

*čanem šolanju v Pulju in Subotici se je zaposlil na železniški postaji Hoče kot vlakovni odpravnik. Kmalu zatem je bil kot perspektivni uslužbenec premeščen na takrat zelo zahtevno in pomembno postajo Pragersko. Žal je zbolel in s tem tudi izgubil zdravstveno skupino, ki je bila zahtevana za izvršilno osebje. Premeščen je bil na delovno mesto, na katerem ni neposredno delal v železniškem prometu.*

*Z vsvo vnemo, veseljem in predanostjo se je posvetil transportno komercialni službi. V takratni upravi ŽTP Maribor je opravljal številne funkcije v železniškem transportu in hkrati poučeval ter bil mentor številnim bodočim železničarjem v tej stroki. Vsem nam, ki smo bili deležni njegove »šole« in smo mu tudi vneto sledili, se nam je to na dolgi železniški poti bogato poplačalo. Odgovornost in odnos do dela je vedno postavljali na prvo mesto. S trdim delom in bogatim znanjem ter humanim odnosom do sodelavcev si je ustvaril izjemen ugled in spoštovanje.*

*V takratnem sestavu ŽG Ljubljana je zasedala zelo pomembno mesto služba za notranjo kontrolo – sektor 8. Sestavljali so jo zaposleni z dolgo prehojeno potjo na železnici ter bogatimi izkušnjami in znanjem. Mednje so povabili tudi Toneta. Zaposlil se je kot inšpektor v transportni službi, področje njegovega delovanja pa je bila kontrola vseh službenih mest takratnih železnic Slovenije in Istre. Pri svojem delu je pokazal izjemno odgovornost in spoštljiv odnos tako do sodelavcev kot do potnikov.*

*Transportna politika takratnih Jugoslovanskih železnic je zahtevala odprtje predstavništva tudi pri tujih železniških upravah, med drugimi tudi pri Avstrijskih železnicah na Dunaju. O izboru kandidatov za to mesto je odločala Skupnost JŽ v Beogradu. Kljub velikemu številu prijavljenih s celotnega omrežja JŽ, je bil izbran Anton Meglič. Kot je bilo slišati, ga na Dunaj niso poslali samo zato, ker je dobro znal nemški jezik, temveč so bile odločilne njegove vrline, kot strokovnost in delavnost. Kot direktor predstavništva SŽ na Dunaju je delal vse do svoje upokojitve. Za svoje delo je prejel veliko priznanj ne samo doma, temveč tudi v Avstriji – med drugim je prejel zlati častni znak za zasluge za Republiko Avstrijo.*

*Z veliko vnemo in veseljem je sodeloval z muzejem Južne železnice Šentjur za Štajersko in k njegovemu nastanku veliko pripomogel. Prav po njegovi zaslugi so mi bila odprta vrata v železniškem arhivu tudi v sosednji Avstriji. S posebnim zadovoljstvom je tudi predal v muzej vse svoje osebne stvari in priznanja, povezana z železnico.*

*Hoška ravnica pod mogočnimi gozdovi Pohorja ob progi, s katere se čedalje redkeje slišijo znane melodije lokomotiv, Ti je poslednji dom. Hvala Ti za vse, kar si naredil za železnico.*

*Tone, počivaj v miru.*

Mihael Bučar

# Optimiziranje poslovnih procesov na SŽ

Slovenske železnice se želimo razvijati in primerjati z najuspešnejšimi železniškimi podjetji Evropske unije. Primerjava med železnicami je glede na velikost železniškega omrežja in druge značilnosti velikokrat nepravilna, zlasti če primerjamo zgolj obseg dela ali poslovne prihodke. Skupni imenovalc, ki pa šteje v poslovnem svetu, je podatek o bruto dodani vrednosti. Nas zanima bruto dodana vrednost na zaposlenega<sup>1</sup>, ki je na Slovenskih železnicah še enkrat nižja<sup>2</sup> kot v najuspešnejših evropskih železnicah. Da bi jo lahko povečali, bomo morali še naprej optimirati poslovne in delovne procese. Članek obravnava njihovo optimiziranje z vidika informatike. Najprej pa navedimo nekaj temeljnih definicij.

1. **Poslovni proces** je zbirka sorodnih, sestavljenih opravil ali nalog, ki ustvarijo posebno storitev ali izdelek (produkt) za posebno stranko ali za stranke. Poslovni proces običajno lahko prikažemo z diagramom poteka kot zaporedje opravil.
2. **Oblikovanje (modeliranje) poslovnih procesov** je predstavitev procesov podjetja na pregleden način, tako da jih je mogoče proučiti in izboljšati.

<sup>1</sup> Dodana vrednost na zaposlenega je v razvitih državah kar 2,7-krat večja kot v Sloveniji (vir: Zaposleni - strošek ali naložba podjetja?, <http://www.revija.mojedelo.com/karierni-razvoj/zaposleni-strosek-ali-nalozba-podjetja-811.aspx>). V Sloveniji je leta 2008 znašala bruto dodana vrednost na zaposlenega 34.253 evrov (vir: Statistični urad Republike Slovenije).

<sup>2</sup> Na Slovenskih železnicah znaša bruto dodana vrednost na zaposlenega 25.899 evrov v obdobju I-III/2010. Na Nemških železnicah znaša 41.841 evrov, na Avstrijskih železnicah pa 71.276 evrov. Oba podatka veljata za leto 2009.

3. **Poslovna aplikacija** je računalniški program, ki je oblikovan tako, da uporabniku čim bolj olajša opravljanje posameznega opravila ali skupine sorodnih opravil.

Do učinkovite poslovne aplikacije pridemo po uspešno izvedeni optimizaciji (to pomeni organizaciji in informatizaciji) pripadajočega poslovnega procesa. Po sklepu poslovodstva SŽ morajo biti informatizirani vsi poslovni procesi v podjetju. **Optimizacija posameznega poslovnega procesa je torej informacijski projekt s petimi zaporednimi aktivnostmi (Shema 1). Zato je zaželeno, da takšen informacijski projekt vodi strokovnjak z znanjem in izkušnjami s področja vodenja projektov, poslovne analitike in razvijanja računalniških aplikacij!** Vsak informacijski projekt je del procesa razvoja in vzdrževanja poslovnih aplikacij na SŽ.

Na intranetni strani SŽ si v rubriki Politika informacijske varnosti po ISO 27002 lahko ogledamo **Katalog poslovnih aplikacij SŽ in Kodeks informacijske varnosti SŽ po ISO 27002**. V prvem je prikazan seznam aplikacij ter proces razvoja in vzdrževanja poslovnih aplikacij na SŽ, ki upošteva standard CMM (Model stopenj zrelosti procesa razvoja programske opreme). Zaradi velike razširjenosti in uspeha CMM so ga njegovi avtorji postopoma razširili v CMMI (Integrirani model stopenj razvoja zrelosti procesov), katerega namen je izboljšanje poslovanja podjetja v celoti. CMMI lahko uporabimo za optimiziranje procesov pri

posameznem projektu, znotraj posamezne organizacijske enote ali pa v celotnem podjetju. Kot navajajo njegovi avtorji iz Software Engineering Institute (<http://en.wikipedia.org/wiki/CMMI>) **CMMI pomaga »integrirati tradicionalno ločene organizacijske funkcije, določiti cilje in prioritete za izboljšanje procesov, zagotavlja usmeritve za kakovost procesov ter zagotavlja referenčno točko za oceno obstoječih procesov«**. Uporaba CMM in CMMI je priporočena v Kodeksu informacijske varnosti SŽ za meritev kakovosti in učinkovitosti ter s tem posledično tudi informacijske varnosti ključnih poslovnih procesov na SŽ. Na Shemah 2 in 3 so prikazane značilnosti posameznih zrelostnih nivojev CMMI. Končni cilj projekta »Uvajanje informacijske varnostne politike v družbi Slovenske železnice, d. o. o.«, ki je v teku, je doseči najmanj raven CMMI = 3 (Definiran proces) z željo po napredovanju na CMMI = 4 (Kvantitativno upravljan proces) in nato na CMMI = 5 (Optimiziran proces). Hitrost izvajanja projektov optimiziranja poslovnih procesov na SŽ je odvisna od prioritete, ki jo vodstvo podjetja namenja posameznim poslovnim procesom, strokovnjakov, ki sodelujejo pri projektu, od njihovih pooblastil, finančnih sredstev, ki so na voljo, in ne nazadnje od motivacije. Tudi pri optimiziranju procesov je priporočljivo upoštevati Pareto zakon (pravilo 80/20), ki pravi, da dvajset odstotkov vložka oziroma truda prinese ali vpliva na osemdeset odstotkov doseženih rezultatov. To pomeni, da se je treba pri optimiziranju najprej

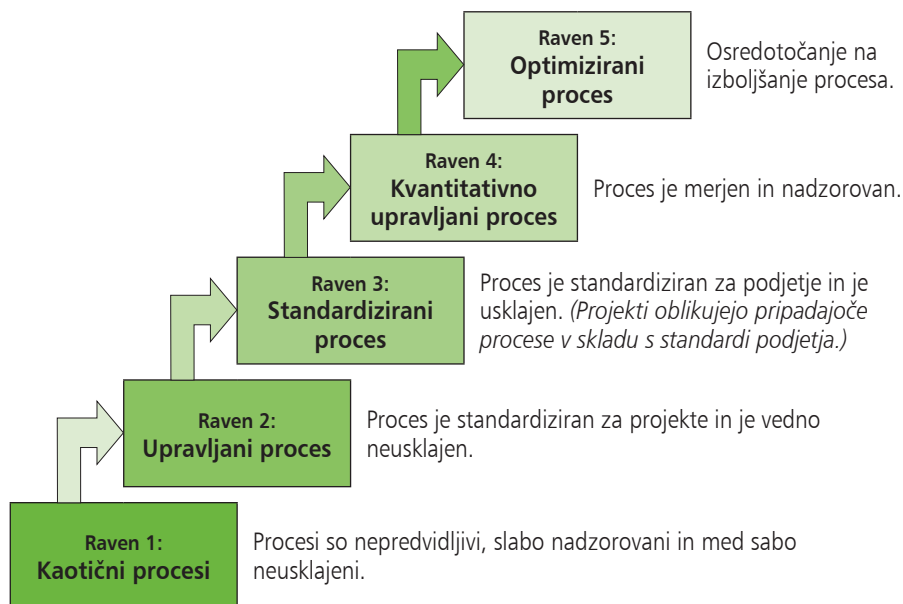
**Shema 1:** Optimiziranje poslovnega procesa je informacijski projekt

<http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KatalogAplikacij.pdf>



**Shema 2: Značilnosti zrelostnih nivojev CMMI**

Vir: <http://en.wikipedia.org/wiki/CMMI>



osredotočiti na procese vodenja podjetja, na procese trženja v tovornem in potniškem prometu ter na proces zbiranja in obravnave inovacij. Načeloma velja pravilo, da višja, kot je stopnja informatizacije, bolj učinkovit je pripadajoči poslovni proces.

Na koncu še enkrat poudarimo, da je namen informatiziranja poslovnih procesov na SŽ (glejte tudi shemi 2 in 3) povečanje njihove produktivnosti in kvalitete, posledično pa tudi njihove informacijske varnosti, saj je samo učinkovit proces lahko tudi varen proces.

**Viri:**

- Revija SŽ Nova proga: <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/revijanovaproga>, Januar-februar 2010, strani 21-22: Politika informacijske varnosti Slovenskih železnic
- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KatalogAplikacij.pdf>
- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Capability\\_Maturity\\_Model](http://en.wikipedia.org/wiki/Capability_Maturity_Model)
- <http://en.wikipedia.org/wiki/CMMI>

**Shema 3: Značilnosti zrelostnih nivojev CMMI**

Vir: <http://en.wikipedia.org/wiki/CMMI>

Raven	Osredotočanje	Procesno področje	Rezultat
5 Optimizirani proces	Nenehno izboljševanje procesa	Inovacije in razvoj izboljšav v podjetju Analiza vzrokov odpovedi in njihovo preprečevanje	Produktivnost in kakovost
4 Kvantitativno upravljeni proces	Kvantitativno upravljanje procesa	Zmogljivost procesa v podjetju Kvantitativno obvladovanje projekta	
3 Standardizirani proces	Standardizacija procesa	Razvoj zahtev Tehnična rešitev Integracija izdelka Verifikacija Validacija Osredotočanje na proces v podjetju Definiranje procesa v podjetju Usposabljanje v podjetju Celovito upravljanje projekta Upravljanje tveganj Analiza in izbira možnosti	
2 Upravljeni proces	Osnovno upravljanje projektov	Upravljanje zahtev Planiranje projekta Nadzorovanje in vodenje projekta Upravljanje pogodb z dobavitelji Merjenje in analiza Zagotavljanje kakovosti procesa in izdelka Upravljanje konfiguracije	
1 Kaotični procesi	»Herojstvo« sposobnih posameznikov, ki imajo procese dokumentirane »v glavi«, ali pa v taki obliki, da so razumljivi samo njim.		

## Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (19)

# Sistem varnega upravljanja (2) – temeljni pojmi in definicije

Nadaljujemo s predstavljanjem sistema varnega upravljanja v železniškem prometu, skladnega z Direktivo o varnosti na železnici 2004/49/ES, ki smo ga začeli v prejšnji številki Nove proge. V tem prispevku bomo opredelili temeljne pojme in definicije. Sistem namreč opredeljuje nekaj novih pojmov, ki so vpeljani in se bodo uveljavljali.

**Sistem varnega upravljanja (SVU)** pomeni organizacijo in ureditev, ki ju je vzpostavil upravljavec železniške infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti.

**Skupni varnostni cilji (SVC)** pomenijo najmanjše stopnje varnosti, izražene v merilih za sprejemljivost tveganja, ki jih morajo doseči različni deli železniškega sistema.

**Skupne varnostne metode (SVM)** pomenijo metode, ki jih je treba izpopolniti za opis ocene o stopnji varnosti in doseganja varnostnih ciljev ter skladnosti z drugimi varnostnimi zahtevami.

**Skupni varnostni kazalniki (SVK)** – države članice zbirajo

informacije o skupnih varnostnih kazalnikih iz letnih poročil varnostnih organov. Prvo referenčno leto za SVK je 2006; o njih je treba poročati v letnem poročilu za naslednje leto. SVK zajemajo:

- Kazalniki v zvezi z nesrečami – skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število nesreč in razčlenitev po vrstah nesreč,
- Kazalniki v zvezi z incidenti in motnjami,
- Kazalniki v zvezi s posledicami nesreč,
- Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem,
- Kazalniki v zvezi z upravljanjem varnosti.

**Nacionalna referenčna vrednost (NRV)** pomeni referenčno vrednost z najvišjo dovoljeno stopnjo kategorije tveganja v železniškem prometu za zadevno državo članico.

**Kategorija tveganja** pomeni eno od kategorij tveganja v železniškem prometu, opredeljenih v členu 7(4)(a) in (b) Direktive 2004/49/ES. Na splošno pa tveganje opredelimo kot možnost (pogostost) pojava

nevarnosti in posledicami, ki lahko pri tem nastanejo. Treba je narediti analizo tveganj, oceniti tveganja in jih primerno obvladovati z metodami menedžmenta tveganj. Podoben pojem je hazard.

**Načrt za povečanje varnosti** pomeni načrt za izvajanje organizacijske strukture, odgovornosti, postopkov, dejavnosti, zmogljivosti in virov, ki so potrebni za zmanjšanje tveganja za eno ali več kategorij tveganja.

**Upravljavec železniške infrastrukture** pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali nje-nega dela iz člena 3 Direktive 91/440/EGS, kar lahko vključuje tudi vodenje nadzora nad infrastrukturo in varnostnimi sistemi. Naloge upravljavca železniške infrastrukture na omrežju ali na delu omrežja se lahko zaupajo različnim organom ali podjetjem.

**Prevoznik v železniškem prometu** pomeni podjetje, kakor je opredeljeno v Direktivi 2001/14/ES, in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, katerega glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko; to vključuje tudi podjetja, ki zagotavljajo le vleko.

**Nacionalni varnostni predpisi** pomenijo predpise, vsebujoče varnostne zahteve za železnice, ki so naložene na ravni države članice in se uporabljajo za več kakor enega prevoznika v železniškem prometu, ne glede na

organ, ki jih je izdal.

**Pojmi, povezani z izrednimi dogodki, so: resna nesreča, nesreča, incident in motnja.** Opredeljeni so v Pravilniku o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih.

**Vzroki** pomenijo dejanja, opustitve dejanj, dogodke ali razmere (ali njihovo kombinacijo), ki so vzrok za resno nesrečo, nesrečo, incident in motnjo.

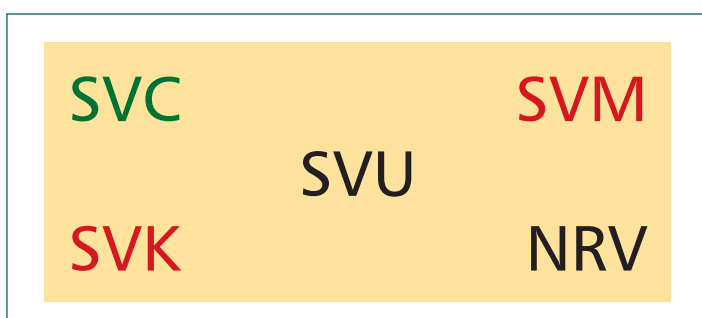
**Pomembno je opozoriti še na Odločbo komisije o SVM iz junija 2009, ki opredeljuje ukrepe, ko pride do odstopanj od zastavljenih varnostnih ciljev:**

- v primeru „možnosti znižanja ravni varnosti“: države članice Komisiji pošljejo poročilo o možnih vzrokih za to;
- v primeru „verjetnosti znižanja ravni varnosti“: države članice Komisiji pošljejo poročilo o možnih vzrokih za to in po potrebi predložijo načrt za povečanje varnosti.

*Nadaljevanje prihodnjič*



Foto: Miško Kranjec



Kratice, na katere se bomo morali navaditi pri obravnavi Sistema varnega upravljanja

# Možnosti nadgradnje obstoječih signalnovarnostnih naprav z rešitvami podjetja Altpro

V Stekleni dvorani Slovenskih železnic v Ljubljani je 13. maja potekalo zanimivo strokovno srečanje o signalnovarnostnih napravah hrvaškega podjetja Altpro. Srečanje je bilo organizirano z namenom predstavitve tehničnih rešitev, ki sicer temeljijo na tehnologijah, ki niso čisto najnovejše, njihova uporaba pa je še vedno zanimiva in bo tudi v prihodnje.



Strokovnega srečanja v Stekleni dvorani se je udeležilo veliko strokovnjakov z železnice in drugih institucij (foto: Altpro).

Dejstvo je namreč, da hiter preskok v tehnologijo ERTMS/ETCS, ki je postala standard in se uporablja pri gradnjah novih prog ali večjih obnovah obstoječih prog, ni mogoč v zelo kratkem času. To pravilo velja ne samo v Sloveniji, temveč v vseh evropskih državah. Cilj srečanja je bilo tudi vzpostavljanje povezav s slovenskimi podjetji, ki delujejo na železniških tehnologijah in po drugi strani vzpostavljanje povezave neposredno z železnico. Prevečkrat pozabljeno je namreč dejstvo, da železniški strokovnjaki najbolje vedo, kakšne so potrebe, kakšne rešitve bi bile najprimernejše. Zato je sodelovanje s proizvajalci opreme, izmenjave mnenj in izkušenj, kar je nekaj povsem normalnega v tujini, zelo potrebno

in tudi za železnice koristno. Zato tudi izbira prostora za srečanje, na železnici, ne sme presenetiti.

Podjetje Altpro je uvodoma predstavil direktor Zvonimir Viduka. Altpro je svetovno znan proizvajalec naprav s področja signalne varnosti in je član združenja UNIFE Brussels, kjer deluje v delovni skupini Signalling. UNIFE je združenje proizvajalcev železniške opreme, ki združuje vsa največja in najpomembnejša podjetja s področja železniških naprav in vozil.

Hrvoje Horvat, strokovnjak za signalnovarnostne naprave za železniško infrastrukturo iz podjetja Altpro, je predstavil, kako deluje števec osi (BO1 in BO23), tehnologijo, vrste števec osi in njihovo za detekcijo vlaka na nivojskem prehodu, na postaji, na ranžirni postaji, za medpostajno odvisnost, razlike med tehnologijo števec osi in tehnologijo izoliranih odsekov. Števci osi nadomeščajo izolirne odseke, sposobnost števec osi, da zaznajo tudi smer vožnje vlaka, pa omogoča širšo uporabo. Horvat je predstavil tudi sistem za zaznavanje vlaka na nivojskem prehodu.

Tehnični direktor in direktor razvoja Darko Barišić je predstavil homologacijo in certificiranje signalnovarnostnih naprav, zakonodajo s področja standardizacije signalnovarnostnih naprav za železniško infrastrukturo na Hrvaškem in v Evropski uniji, postopke homologacije, ki jih je podjetje opravilo po svetu, sistem certificiranja v skladu s standardi CENELEC EN 50121, EN 50126, EN 50128 in EN 50129, ter sistem kakovosti podjetja Altpro.

Vodja oddelka varnostnih naprav za železniška vozila Dar-



Sistem za zaznavanje vlaka TDR 14 z možnostjo smernega vklopa (foto: Altpro).

ko Saik je predstavil avtostop sistem Indusi, pojasnil način njegovega delovanja in možne načine njegove uporabe ter prednosti.

Tehnologije, ki so bile predstavljene, že poznamo na Slovenskih železnicah in nekatere tudi uporabljamo. Dodana vrednost tokratnega srečanja so predstavljene rešitve, ki te tehnologije uporabijo na način, da so doseženi večji učinki, in tudi nove funkcionalnosti. Če se bodo dejansko uporabile na Slovenskih železnicah, bo pokazala nadaljnja analiza v naših strokovnih službah.

Po predstavitvi je potekala zanimiva razprava, v kateri so sodelovali Leon Kos, dr. Zdravko Toš, Miran Udovč, Vinko Ambrož, mag. Franc Zemljič, Danilo Širnik in drugi. Profesor s Fakultete prometnih znanosti Zagreb dr. Toš je opozoril na pomen obvladovanja namernih napak, na dejansko stanje in preverljivosti pogojev ravni SIL 4 (SIL je varnostni standard, ki postavlja pogoje glede verjetnosti nastanka napake in ima ravni od 0 do 4, pri čemer je 4 najvišja raven). Vprašal se je, kako lahko preverimo pogoj, da nastopi napaka šele pri stotisoči ponovitvi delovanja? Prav

tako je opozoril na tradicionalni pristop pri vzdrževanju, ki je uporabljen na železnicah. Preveč formaliziran in premalo osredotočen na pridobljene podatke o dejanskem stanju naprav. Vsekakor mu pri obeh njegovih tezah moramo pritruditi, da so na mestu, da pa seveda spremembe niso enostavne, ker so vedno vsaj deloma vezane (tudi) na spreminjanje zakonskih določil.

Da strokovno srečanje ni bilo zgolj srečanje železničarjev, dokazujejo udeleženci, med katerimi so bili tudi dr. Josip Tomislav Mlinarić, profesor Fakultete prometnih znanosti Zagreb, profesorji in študenti Fakultete za gradbeništvo Maribor, predstavniki podjetja Iskra, Leon Kos s Slovenskega inštituta za kakovost in meroslovje, predstavniki društev in uredniških odborov uveljavljenih strokovnih revij – Željeznice 21 in Signal und Draht. Pisan nabor udeležencev kaže na dejstvo, da železnice in železniške tehnologije niso zanimive samo železničarjem.

Udeleženci srečanja smo na praktičnem preizkusu spoznali delovanje naprav Indusi in prejeli kakovostno tehnično literaturo o napravah.

# Nostalgija na tirih

Železnica ima na slovenskem ozemlju že 164-letno bogato zgodovino. Prvi vlak je na slovensko območje pripeljal v Celje leta 1846 po Južni železnici od Dunaja do Trsta. Tri leta pozneje, leta 1849, je že-

pokrajini ob progi, na industrializacijo in urbanizacijo, postala je most zблиževanja, kakršnega Evropa dotlej še ni poznala. Razvoj železnic na slovenskih tleh je vplival tudi na razvoj turizma.

prek Slovenije, Hrvaške in Srbije vodi proti Turčiji.<sup>1</sup> Naravnost idealne razmere za razvoj turističnih storitev na železnici.

Slovenske železnice skupaj z železnicami in podjetji iz članic Evropske unije razvijamo skupne tržne storitve v potniškem prometu in uspešno promoviramo slovenski turizem. Dejavnosti smo tudi v številnih mednarodnih železniških ponudbah za prevoz potnikov, med katerimi sta morda najbolj znani InterRail in Eurail. Slovenske železnice smo razvile tudi v tujini zelo prepoznaven turistični produkt, ki privablja čedalje več tujih gostov in ki je pomemben tudi za ohranjanje slovenske tehnično kulturne dediščine.

Muzejski vlak kot turistični produkt so Slovenske železnice zasnovali leta 1986. Istega leta je TV Ljubljana železnici zato po-

delila priznanje turistični nagelj za najbolj domiselno in izvirno popestritev slovenskega turizma leta 1986. Storitve muzejskega vlaka je po številu prepepljenih turistov najpomembnejša turistična ponudba Slovenskih železnic. Redni in posebni turistični vlaki na parno vleko vozijo večinoma na Bohinjski progi od aprila do oktobra. Na vlaku potnike spremljajo vodniki in animatorji, ki poskrbijo za dobro vzdušje in postrežejo z informacijami o vlaku in progi, po kateri se bodo peljali. V vlaku je tudi poseben vagon, kjer se potniki lahko odžejajo in kaj majhnega prigriznejo. Muzejski vlak vozi občasno tudi drugod po Sloveniji, na primer v Škofjo Loko, Celje; Novo mesto, Metliko in BTC Center v Ljubljani. Na čelu vlaka je običajno lokomotiva št. 25.026 vrste 25 2-8-0,



Parna lokomotiva zahteva vse drugačen pristop kot električna ali dizelka. Ne pravijo zastonj, da je med vsemi stroji najbolj podobna živali. Vsaka ima svoj značaj, zna biti pridna, pa tudi muhasta, pa spet ljubezniva in nagajiva. Ljubezen vrača, zanemarjanje pa užaljena takoj kaznuje ... Tudi strojevodji, ki krotijo to mogočno bestijo, se razlikujejo od navdušenih mladeničev, ki so jim elektronika in računalniki na krovu sodobnih lokomotiv razburljiv izziv. Na slovenskih železnicah jih ni prav veliko, ki so vešči tudi dialoga s tradicijo, ki so dozoreli, umirjeni, preudarni, tudi fizično močni, stabilno grajeni – prav, kot so bili strojevodje nekdaj. Gorazd Buček z Jesenic je eden takšnih in parne lokomotive ga spoštujejo.

leznica dosegla Ljubljano, leta 1857 pa Trst. Gradnja železniških prog je pomembna vplivala na gospodarski, družbeni in kulturni napredek krajev in

Slovenija se posrečeno nahaja na križišču dveh pomembnejših vseevropskih koridorjev. Tu se križata peti koridor, ki povezuje železnice in ceste Iberskega polotoka prek južne Francije, severne Italije, Slovenije in Madžarske z Ukrajino, in deseti, ki prometno ožilje Srednje Evrope



Blizu Podbrda na poti nazaj na Bled

<sup>1</sup> Mladen Bogić, V mislih z Južno železnico, Nova proga, junij 2007.





ki je bila zgrajena v Floridsdorfu leta 1920, ali lokomotiva št. 33.037 vrste 33 2-10-0, ki so jo zgradili v tovarni Henschel leta 1944. Za ljubitelje vožnje z vlakom je skoraj dve uri dolga vožnja po Bohinjski progi nepozabno doživetje. Tujci, ki odkrivajo lepote Slovenije z muzejskim vlakom, so dobesedno očarani nad slovensko pokrajino, posebno so navdušeni nad Bohinjsko progo, nad Blejskim jezerom, nad številnimi soteskami in grapami, ter nad vožnjo skozi predore, med katerimi je najdaljši dolg kar 6327 metrov.

**Gorazd Hartner** iz potniškega prometa Slovenskih železnic je povedal: »Ob stoletnici Bohinjske proge, leta 2006, je muzejski vlak postal prepoznaven turistični produkt v vsem evropskem prostoru. Svetovno pozornost je vlak doživel na

Svetovni turistični borzi (World Travel Market). Od takrat je vsako leto več povpraševanja za vožnjo z muzejskim vlakom.«

Tradicionalno sta v ponudbi dva programa voženj po Bohinjski progi. Storitev, ki jo promovira turistična agencija **Club** ([www.club.si](http://www.club.si)) iz Mosta na Soči privabi veliko število italijanskih turistov. Zanje organizirajo približno dvajset voženj na leto iz Nove Gorice na Bled. Podjetje **ABC rent a car** ([www.abc-tourism.si](http://www.abc-tourism.si)) iz Ljubljane pa organizira približno trideset voženj na leto z Jesenic v Kanal, predvsem za nemške in avstrijske obiskovalce.

»Letošnja sezona voženj z muzejskim vlakom se je začela 23. aprila. Z Bleda v Novo Gorico in nazaj je vlak popeljal večjo skupino gostov iz Avstrije. Načrtujemo, da bomo letos opravi-



Pri železniški postaji Podhom, blizu Bleda (foto: Ben Collier)

vili skupaj 60 do 70 voženj z muzejskim vlakom. Popeljali bomo tudi skupine turistov in ljubitelje železnic iz Velike Britanije, Francije, Belgije, Švice, Nizozemske, Združenih držav Amerike, ter celo z Japonske in Avstralije.«

O tem, kako dobrodošla je storitev muzejskega vlaka in kako hvaležni gostje so ljubitelji železnic, Hartner opiše zanimiv lanski dogodek: »Oktobra se je s posebnim muzejskim vlakom od Divače do Nove Gorice peljala skupina 250 ameriških turistov. Zaželeli so si, da jim pričaramo nostalgijo starih časov in občutek, kakšno je bilo potovanje z vlakom pred sto leti. Osebe v vlaku in »vojaki« so bili v oblačilih iz leta 1915, pa tudi potniki so nosili oblačila iz istega obdobja.«

Z muzejskim vlakom se je mogoče peljati na vseh atraktivnih progah v Sloveniji. Za najem muzejskega vlaka v različne namene se odločajo tudi slovenska podjetja. Enkrat na leto postane muzejski vlak diplomatski vlak ter popelje veleposlanike in tuje diplomate. Veliko zanimanja za najem vlaka izrazijo tudi zasebniki, ki želijo na njem praznovati rojstni dan, poroko ipd. Med naročniki je posebno priljubljena vožnja po dolnjiški progi. »Še več možnosti za muzejski vlak bo prinesla posodobitev železniške proge od Grosuplja do Kočevja,« še pove Hartner.



»Vojak« v zgodovinski uniformi



Na viaduktu Bači pri Mostu na Soči



Posnetek s prve letošnje vožnje muzejskega vlaka. Vlak se približuje Podhomu.



Muzejski vlak v predoru

# Po Sončevi poti

**Pomurska turistična zveza je regijska destinacijska organizacija in skrbnik Sončeve poti. V okviru Pomurske turistične zveze deluje Pomurski turistično informacijski center in turistična agencija Pomurje Turizem.**

Tam, kjer Mura s svojim značilnim ravninskim tokom prečka Slovenijo, leži Pomurje, pokrajina, ki je po tej idilični reki dobila tudi svoje ime. Tam se lahko odpravite po Sončevi poti, kjer je dobrega toliko, da boste morali izbirati. Od gričevja, pora-

tem koščku sveta vzhodno v raju.

Sončevo pot začnite v Lendavi, najvzhodnejšem večjem kraju v Sloveniji, na multikulturnem in multinacionalnem območju, kjer se lahko okopate in sproščate v hipertermalni vodi Term Lendava, okusite odlično kulinariko in vrhunska vina ter se rekreirate v neokrnjeni naravi. Naprej naj vas pot vodi v Veliko Polano, kjer je v rojstni hiši pisatelja Miška Kranjca urejen muzej z bogato in zanimivo vsebino. V bližini pa se lahko pridružite vodenemu ogledu evropske vasi štorcelj. Pot nadaljujte v smeri vasi Dobrovnik in »speče lepotic«, kot imenujejo Bukovniško jezero, kjer se boste lahko sprehodili po energijskih točkah in si ogledali tropski vrt orhidej ter se ustavili še v lončarski vasi Filovci. Tam si poleg lončarske obrti lahko ogledate še cimprani hiši, ohranjeni v prvotni obliki, grajeni iz blata in pokriti s slamo. Arhitekt Jože Plečnik je v pokrajini ob Muri pustil neizbrisen pečat v Bogojini, kjer stoji mogočna, znamenita cerkev Gospodovega vnebohoda.

Pri odkrivanju številnih danosti Pomurja je naša pokrajina dežela številnih izvirov mineralnih in termalnih voda, ki vsebujejo

mnoge zdravilne in blagodejne učinke. V Moravskih Toplicah lahko obiščete Terme 3000 in Sončni park Vivat, nedaleč od teh pa se na desnem bregu reke Mure razprostirajo še Zdravilišče Radenci, Terme Banovci in Bioterme Mala nedelja. Na poti



Mlin na Muri

Pod sloganom »Odkrijte, okusite, doživite in občutite Pomurje« Pomurska turistična zveza ponuja celovite informacije o letovanju v pomurskih zdraviliščih, gostiščih in na turističnih kmetijah, pa tudi o naravnih in kulturnih znamenitostih regije ter o možnostih rekreacije, izletov in obiskov prireditev v sončnem Prekmurju in Prlekiji.

ščenege z vinogradi in gozdovi do ravnice, sredi katere tiho in neopazno teče Mura. Imamo bogato in pestro zgodovino in imamo ljudi, ki jih je zaznamoval čas in narava na prav poseben način. Prepletanje različnih kultur, jezikov, narodnosti in vplivi sosednjih dežel so le še popestrili vse, kar je nastajalo v tej pokrajini. Prekmurska duša, ljudje, ki se znajo poveseleti, na



Štorclja

ob obisku term se boste lahko ustavili še v Jeruzalemu, ki z energetske silnicami, vinsko cesto, razglednimi točkami in romarsko cerkvico, upravičeno nosi ime »nebeški kraj«. Pot naprej pa vas pripelje do term Ptuj, ene izmed najmlajših slovenskih term. Nad mestom Ptuj pa lahko občudujete grad, ki privlači s svojo slikovitostjo. Po prijetnem oddihu in uživanju v



Prekmurska vas



Terme 3000



Spomenik naftni industriji v Lendavi

termalnih vodah raziščite naj-severnejšo slovensko pokrajino Goričko. Goričko je otok sredi drugačnih pokrajin, zato je nekaj posebnega, kajti ljudje so znali naravo ohraniti zdravo in pisano. Oglejte si grad pri Gradu, kjer je tudi sedež Krajinskega parka Goričko in informacijska točka. Med potepanjem po izletniških točkah pa se boste lahko v izbranem vinotoču ali

turistični kmetiji okrepčali in okusili delček goričke kulinarike. Eden pomembnejših spomenikov romanske arhitekture v Sloveniji je zagotovo tudi srednjeveška rotunda iz 13. stoletja v Selu.

Mura, ki je bila že v preteklosti vez med levim in desnim bregom – med Prekmurjem in Prlekijo ponuja prekrasne naravne zaklade. Muro boste spoznali v

najlepši luči, tam kjer stojita na reki dva še delujoča plavajoča mlina. Eden v Ižakovcih na priljubljeni izletniški točki Otoku ljubezni in drugi v Veržeju.

Bogata kulturna dediščina se zrcali skozi izjemne arhitekturne spomenike iz obdobja romantike in gotike, čudoviti gradovi iz obdobja srednjega veka, sakralni objekti različnih veroizpovedi in seveda cela vrsta za ta prostor tipičnih individualnih hiš iz 19. in začetka

Tu je še znamenita kulinarika s tradicionalnimi jedmi, ki dajejo toplino posameznim opravilom, družinskim dogodkom in praznikom. Spoznajte nekaj kulinaričnih dobrot iz naših krajev in jih poskusite ob prvi priložnosti.

*Odkrijte, okusite,  
doživite in občutite  
Pomurje!*



Terme 3000

20. stoletja. Pečat k multikulturalnosti pokrajine dajejo tudi manjšina Madžarov, pripadniki romske skupnosti in v Pomurju živeči Hrvati.

Več o projektu Na lepše si lahko preberete na [www.slovenia.info/nalepse](http://www.slovenia.info/nalepse).

Pomurska turistična zveza

Zdravilišče Radenci



**Vlak 4101 Severna sončeva pot vozi iz Hodoša v Ormož vsak dan, razen ob sobotah, nedeljah in praznikih. Iz Hodoša odpelje ob 5.57, v Ormož pa pripelje ob 7.15.**

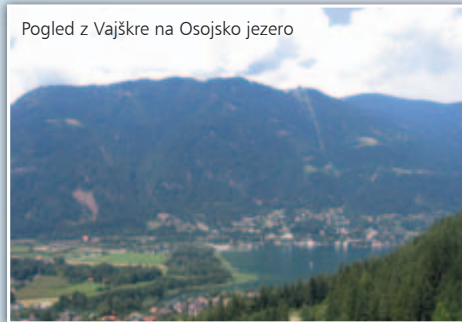
*Popotnik, kdo si tuji, ki sam s seboj golčiš?  
Ob jezeru Osojskem po cesti mi hitiš?  
Junaška ti je hoja in plemenit je stas,  
Oči žare ti živo, a bled je tvoj obraz...*

*Anton Aškerc: Mutec Osojski*



Pogled iz kabine žičnice na Osojsko jezero

## Z vlakom na grad Vajškra (Landskron)



Pogled z Vajškra na Osojsko jezero



Zunanji vhod na grajsko dvorišče



Pri vohu na grajsko dvorišče



Pogled na grad Vajškra skozi okno vlaka

Severovzhodno nad koroškim mestom Beljak (Villach) se dviga pogorje Osojskih Tur (nemško Ossiacher Tauern). Na severozahodu jih omejuje Osojsko jezero (Ossiacher See), na jugovzhodu pa Vrbsko jezero (Wörthersee). Najjužnejši vršič Osojskih Tur (676 m) je ločen s sedlom in se dviga 135 do 170 metrov nad nekdanjimi slovenskimi vasmi in sedanjimi beljaškimi predmestji Vajškra (Landskron), Št. Andraž (St. Andrä) in Grače (Gratschach). Ostanki keltskih in rimskih utrdb pričajo o starodavni naselitvi tega razglednega hriba. Prvi grad naj bi na tem mestu postavili v 13. stoletju. Leta 1351 je v pisnih virih prvič omenjeno ime gradu Landskron. Grad naj bi bil tako veličasten, da so ga v nemščini poimenovali Krona dežele (Koroške). Prvotno slovensko ime Beli grad naj bi na pol ponemčili v Weissgrad, nato pa zopet poslovenili v Vajškra. To slovensko ime gradu se je ohranilo do danes. Leta 1392 je grad prišel v posest Celjskih grofov. Grof Herman II. Celjski je leta 1425 s svojo vojsko z gradu Vajškra skušal zasesti mesto Beljak. To mu ni uspelo, še istega leta pa je izgubil tudi grad. Grad Vajškra je bil nato v posesti Habzburžanov, ti pa so ga leta 1542 prodali deželnemu glavarju Krištofu Khevenhüllerju. V njegovem času je grad dosegel svojo največjo slavo. Ker so bili Khevenhüllerji potomci protestanti, so morali zbežati iz dežele in grad pod ceno prodati. Pod novimi lastniki je grad začel propadati. V času Napoleonovih Ilirskih provinc, ko so na Vajškri bivali francoski vojaki, je leta 1812 v grad treščila strela,

zato je pogorel in postopoma propadel. Leta 1952 je ruševine gradu kupila skupina podjetnikov, jih zaščitila in obnovila. Na spletni strani [http://de.wikipedia.org/wiki/Burg\\_Landskron\\_\(Kärnten\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Burg_Landskron_(Kärnten)) najdemo še več informacij o Vajškri ter povezave na uradne internetne strani gradu, kjer se lahko seznanimo z današnjo pestro turistično ponudbo gradu Vajškra. Sladokuscem je na voljo »viteška restavracija«, ki je odprta od začetka maja do konca septembra. V posebni areni na gradu od maja do oktobra prirejajo 40-minutne predstave s prosto letječimi udomačenimi orli, sokoli, jastrebi in sovami. Na »Opičji gorik« na sedlu pod Vajškro prebiva približno 90 japonskih opic makako, ki med 1. aprilom in 31. oktobrom s svojimi vragolijami in s kopanjem v vodi zabavajo otroke. Pri obnovljenem stražnem stolpiču na dvorišču gradu pa je restavracija na prostem, od koder je lep razgled na mesto Beljak z bližnjo in daljno okolico ter na Osojsko jezero.

### Z vlakom in s turistično ladjo na grad Vajškra in na Osoje

Za enodnevni izlet z vlakom iz Slovenije na grad Vajškra je pri Slovenskih železnicah po ugodni ceni na voljo povratna vozovnica Regio AS do Beljaka. Na glavni železniški postaji v Beljaku prestopimo na lokalni vlak v smeri proti Trgu na Koroškem (Feldkirchen) in po devetih minutah vožnje izstopimo na železniškem postajališču Annenheim, ki je drugo po vrsti in stoji samo nekaj korakov



Železniško postajališče Annenheim



Železniško postajališče Annenheim



Turistična ladja Osoje pri Annenheimu



Ladijsko postajališče Annenheim



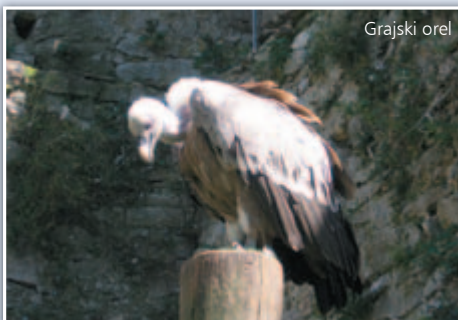
Ladijsko postajališče Annenheim



Obzidje gradu Vajškra s stražnim stolpičem



Grajsko obzidje



Grajski orel



Ladijsko postajališče Št. Andraž

hoje od istoimenskega postajališča za turistične ladje na obali Osojskega jezera. Od Annenheima do Št. Andraža je po pešpoti ob jezeru dva kilometra in pol. Pot si lahko skrajšamo z desetminutno razgledno vožnjo s turistično ladjo, ki vozi po Osojskem jezeru od začetka maja do začetka oktobra. Vozni red ladij najdemo na spletni strani <http://www.schiffahrt.at/ossiachersee/html/fahrplan.html>. Iz Št. Andraža je na grad Vajškra en kilometer hoje po strmi asfaltirani cesti. S turistično ladjo lahko naredimo tudi zanimiv izlet na Osoje (Ossiach). Po legendi naj bi poljski kralj Boleslav II. v benediktinskem samostanu Osoje za pokoro kot »mutec osojski« mlačje opravljal najnižja hlapčevska dela. Številni Poljaki obiskujejo njegov domnevni grob ob zunanji steni samostanske cerkve. Prospekt Osoj v slovenščini je na spletni strani [http://www.pfarre-ossiach.at/pdf/Samostanska\\_slo.pdf](http://www.pfarre-ossiach.at/pdf/Samostanska_slo.pdf). Vožnja z ladjo od Annenheima do Osoj traja 50 minut. Od železniškega postajališča Annenheim je čez nadhod nad železniško progo do spodnje postaje gondolske žičnice na Vrh Prižnice (Kanzelhöhe, 1.524 m) pet minut hoje, od tam pa se s sedežnico zapeljemo na vrh razgledne Osojščice (Gerlitzten, 1.911 m). Osojsko jezero je v poletni sezoni tudi primerno za kopanje in za vodne športe.

### S kolesom iz Beljaka po kolesarski poti R2 okrog Osojskega jezera

Informacije o možnostih prevoza koles iz Slovenije do Beljaka najdemo na spletni stran

ni SŽ. Od glavne železniške postaje v Beljaku je samo nekaj minut hoje do Kongresnega centra ob reki Dravi, kjer je ladijsko postajališče in dostop do Dravske kolesarske poti (Drauradweg R1). Po njej se zapeljemo po levem bregu s tokom reke Drave navzdol, nato pa kmalu zavijemo na levo na kolesarsko pot R2 (<http://www.fahr-radwege.com/OssiacherRadwegR2.htm>), ki je speljana po obalah Osojskega jezera do mesta Trg na Koroškem (Feldkirchen). Pot je dolga 25,7 kilometra, premaga nadmorsko višino 120 metrov in je klasificirana kot lahka. Iz Beljaka do Št. Andraža je 6 kilometrov vožnje, do Osoj pa 15 kilometrov. Od Št. Andraža naprej je mogoč prevoz koles s turistično ladjo, ki ustavlja še na naslednjih postajališčih: Annenheim, Sedlo (Sattendorf), Hotel Berghof, Sveto mesto (Heiligen Gestade), Sv. Urban (St. Urban), Poden (Bodensdorf), Osoje (Ossiach) in Kamno (Steindorf). Za orientacijo na izletu zadošča že avtokarta Slovenije, natančno pohodniško karto pa poiščemo v kioskih v podhodu glavne železniške postaje v Beljaku.

Prijeten izlet!

#### Viri:

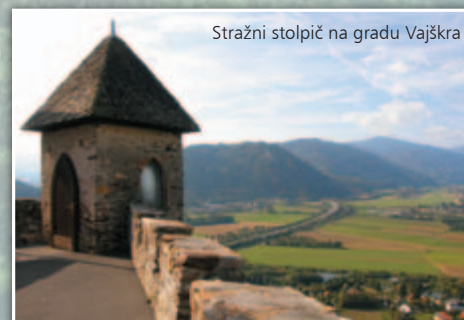
- [http://de.wikipedia.org/wiki/Ossiacher\\_Tauern](http://de.wikipedia.org/wiki/Ossiacher_Tauern)
- [http://de.wikipedia.org/wiki/Burg\\_Landskron\\_\(Kärnten\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Burg_Landskron_(Kärnten))
- <http://www.burg-landskron.at/>
- <http://www.adlerflugschau.com/>
- <http://www.affenberg.com/>
- [http://sl.wikipedia.org/wiki/Mutec\\_Osojski](http://sl.wikipedia.org/wiki/Mutec_Osojski)
- [http://sl.wikipedia.org/wiki/Osojsko\\_jezero](http://sl.wikipedia.org/wiki/Osojsko_jezero)



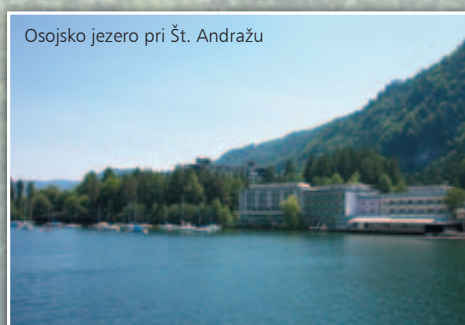
Grad Vajškra



Vhod v »viteško restavracijo«



Stražni stolpič na gradu Vajškra



Osojsko jezero pri Št. Andražu



Ladijsko postajališče Št. Andraž



Pogled na Št. Andraž in Trebinjo (Treffen)



## Stadler Rail – švicarska zgodba o uspehu



Stadler Rail je vodilno svetovno podjetje za proizvodnjo železniških vozil. V visoko konkurenčnem in zahtevnem trgu železniških vozil tekmuje z velikimi mednarodnimi podjetji. Stadler Rail je znan po zelo zanesljivih in inovativnih izdelkih. Svoje proizvode prilagodi strankam, tako da se strankam ni treba prilagajati njihovemu proizvodu. Proizvodne obrate ima obrate v Švici (Altenrhein, Bussnang in Winterthur), v Nemčiji (Berlin-Pankow in Velden), na Poljskem (Siedlce), na Madžarskem (Budimpešta, Pusztaszabolcs in Szolnok), na Češkem (Praga), v Italiji (Merano) in v Alžiriji (Algiers). Skupina Stadler zaposluje več kakor 3.000 ljudi po vsem svetu.

Najbolj znana serija vozil skupine Stadler Rail so vlaki GTW (501 prodanih enot), Regio-Shuttle RS1 (442 prodanih enot), FLIRT (579 prodanih enot), dvonadstropni vlaki DOSTO (125 prodanih enot) za železniški promet ter tramvaji Variobahn (269 prodanih enot) in Tango (142 prodanih enot). Stadler Rail izdeluje tudi potniške vagoni in lokomotive. Je tudi vodilni svetovni proizvajalec zobatih železniških vozil, ki jih dobavlja na primer švicarskim gorskim železnicam Jungfraubahn, Rorsach Heiden Bergbahn in Matterhorn Gotthard Bahn ter v Španijo. Zanje tudi popravlja, obnavlja in posodablja vozila.

Začetki podjetja segajo v leto 1942, ko je Ernst Stadler odprl inženirsko pisarno v Zürichu. Štiri leta pozneje so začeli proizvajati električne in dizelske lokomotive, leta 1962 pa so odprli obrat v Bussnangu, kjer sta še vedno sedež in večji del proizvodnje. Leta 1989 je bilo podjetje na najnižji točki in je zaposlovalo le osemnajst delavcev. Takrat je vodenje podjetja prevzel Peter Spühler, energični in dinamični izvršni direktor, ki je še vedno na po-

ložaju in je večinski delničar podjetja. Leta 1995 je Stadler proizvedel vlak vrste GTW 2/6, in od takrat niza stalne uspehe. Vlak je bil revolucionaren – z aluminijemski ohišjem, hitrimi pospeški, odličnim zavornim sistemom in sodobnimi vagoni. Modularna zasnova omogoča, da jih lahko izdelajo v kateri koli inačici na električni ali dizelski pogon, da prilagodijo število sedežev v garnituri, notranjo opremo in zunanje dimenzije za različne tirne širine in železniške profile. Leta 1997 je Stadler Rail prevzel delavnice Schindler v Altenrhein, leta 1998 pa zobate železnice SLM. Strateški prevzem se je zgodil leta 2005, ko so prevzeli Winpro AG v Winterthurju. Prevzem je po zaslugi pridobljenih strokovnjakov privedel do razvoja vlakov FLIRT. Prilagodljivost podjetja je mogoče zaznati po njihovih proizvodih, na primer vozila, ki jih dobavljajo Alžiriji, so prirejena za vročino in prah, vozila za Norveško in Finsko pa za delovanje v izredno mrzlem okolju. Norveške vlake izdelujejo v dveh različicah. Norveške železnice NSB so naročile 50 vlakov Flirt z možnostjo naročila dodatnih sto vlakov. To je največje naročilo Norveških železnic doslej. Šestindvajset vlakov bo vozilo v sistemu primestnih železnic v Oslu, kjer vožnja v eno smer traja do 90 minut, 24 vlakov pa v regionalnem prometu na jugu Norveške, kjer vožnja v eno smer traja do tri ure. Vlaki bodo dosegali hitrosti do 160 kilometrov na uro, kar je običajno za vlake Flirt. Če bo v prihodnje potrebno, bo vlake mogoče nadgraditi za hitrosti do dvesto kilometrov na uro.

Nadaljnji preboj se je zgodil, ko so Švicarske železnice SBB naročile 50 dvonadstropnih vlakov Dosto za vožnjo v Zürichu v sistemu mestnih železnic. Stadler Rail je tako prvič izdelal

dvonadstropne vlake. Mednarodnimi konkurenti so ponudili vlake z jeklenim ohišjem, Stadler pa vlake z aluminijemski ohišjem, ki zelo zmanjša maso vlaka. Vlaku Dosto izdelujejo v Altenrheinu.

Berlinski Stadler Pankow proizvaja prodajno uspešni seriji tramvajev Variobahn in Tango. Dvanajst tramvajev Variobahn so dobavili mestnim železnicam Bybanen v Bergen, na Norveškem, z možnostjo za nadaljnjih dvajset. Stadlerjeve tramvaje so naročili tudi v Gradcu, Bochumu, Münchnu, Nürnbergu in Potsdamu ter v Švici in Franciji.

Z nadzorovano rastjo, osredotočenjem na Evropo ter vlaganjem sredstev v države, kjer izdelke prodajajo, zagotavljajo lokalno navzočnost in podporo. Tako so ustanovili podjetje na Madžarskem, na Poljskem in v Alžiriji. Morda najboljši oglas za izdelke so dodatna naročila zadovoljnih strank. SBB so tako naknadno naročile 32 dodatnih vlakov Flirt, nemški operater VIAS dodatnih 19 vlakov Flirt, prav tako tudi drugi operaterji – Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) v Švici je naročil tri vlake, Ferrottramviaria iz Barija v Italiji dva dodatna vlaka in Hessische Landesbahn v Nemčiji tudi dva dodatna vlaka.

Več o podjetju Stadler si lahko ogledate na spletni strani [www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com).



## Zelena logistika na pohodu

Na mednarodnem transportnem forumu (International Transport Forum 2010), ki je bil od 26. do 28. maja v Leipzigu, so Mednarodna železniška zveza UIC in Nemške železnice (Deutsche Bahn) predstavile novo inovativno spletno orodje za ocenjevanje vpliva logistike na okolje EcoTransIT World.

Prevozna panoga ustvari okrog 25 odstotkov izpustov ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>). Delež izpustov CO<sub>2</sub> zaradi prevozov se tudi stalno povečuje. Čedalje več podjetij se je začelo zavedati, da je treba čim bolj zmanjšati vpliv na okolje, in zato načrtuje prevoze blaga upošteva njihovo gospodarsko in ekološko plat. Glede na zahteve za trgovanje z izpusti, okoljske davke in druge dajatve

v prevozni panogi, si prevozna podjetja prizadevajo, da bi bili izpusti čim manjši.

Spletno orodje EcoTransIT World izračuna ogljične odtise logističnih verig, v katerih lahko nastopajo železniški, cestni, ladijski in letalski prevoz, na svetovni ravni, ter pomaga ustvariti inteligentne prevozne sisteme, v katerih je mogoče optimalno združiti in izrabi prednosti različnih vrst prevoza. Do orodja lahko dostopajo špediterji, prevozniki in ponudniki logističnih storitev. Orodje ponuja zanesljive in brezplačne informacije o izpustih CO<sub>2</sub> v skladu z nastajajočimi standardi za ekološke bilance. Uporabnik lahko vnese poljubno število izhodišč, destinacij in vmesnih postankov, ter si v grafični obli-

ki lahko ogleda različne kombinacije prevozov in vrednosti izpustov, ki jih te ustvarijo. Tako se uporabnik lažje odloči, ne le, katera prevozna veriga je najbolj gospodarna, temveč tudi najbolj okolju prijazna. Uporabnik lahko tudi hitro in enostavno pripravi ekološko bilanco za vse prevozne poti po svetu. EcoTransIT World lahko prikaže izbrano prevozno rešitev Google Mapu in Google Earthu.

»Nizka raven izpustov CO<sub>2</sub> v prometu je čedalje bolj pomemben argument pri prodaji storitev prevoza. EcoTransIT World je namenjen strankam, da lažje izberejo okolju najbolj prijazno vrsto prevoza oziroma prevozno verigo. S tem orodjem želimo tudi poudariti, da si

DB prizadevajo doseči ambiciozne cilje glede varstva okolja,« je pojasnil član uprave Nemških železnic za tehnologijo in storitve **dr. Volker Kefer**, generalni direktor UIC-ja **Jean-Pierre Loubinoux** pa je povedal: »Z orodjem EcoTransIT World lahko zanesljivo izračunamo ogljične odtise logističnih verig, z vsemi vrstami prevoza na globalni ravni. EcoTransIT World deluje na podlagi znanstveno dokazane, poštene in uravnotežene metodologije, ki so jo sprejele neodvisne institucije s področja varovanja okolja.« EcoTransIT World lahko preizkusite na spletni strani [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org).

Marino Fakin

## Učinkovito ukrepanje železnic po izbruhu vulkana na Islandiji

Zaptje zračnega prostora je aprila v Evropi ohromilo letalski promet. Železnice so se na izredne razmere hitro odzvale, povečale prevozne zmogljivosti in tako pomagale številnim potnikom, ki so obtičali na letališčih po vsej Evropi. V teh okoliščinah se je pokazalo, da so vlaki zelo učinkovita alternativa notranjim letom in nekaterim mednarodnim letom po evropski celini.

Nemške železnice so uporabile vsa razpoložljiva vozna sredstva in osebje ter uvedle dodatne vlake, da bi lahko zadostile povečanju povpraševanja po prevozih. Na nekaterih progah so uvedle tudi prevoze z avtobusi. V primerjavi s normalnimi razmerami so prepeljale 30 odstotkov več potnikov. Povpraševanje je bilo še posebej veliko za potovanje iz Nemčije v Pariz in London. Podobno so bile večje potrebe po železniških prevozih na Danskem (DSB), med Köbenhavnom in Berlinom oziroma Hamburgom, na Nor-

veškem (NSB) in Nizozemskem (NS). Španske železnice RENFE so povečale števila razpoložljivih sedežev v prometu s Francijo, zlasti na vlakih, ki vozijo med Madridom oziroma Barcelono in Parizom. Portugalske železnice so organizirale dodatne železniške in avtobusne prevoze med Lizbono in Parizom. V Italiji, je Trenitalia uvedla dodatne vlake v mednarodnem prometu v sodelovanju z drugimi železniškimi družbami. Posebni vlaki so prepeljali turiste, ki so obtičali v italijanskih letališčih, iz Milana oziroma Rima v Pariz. V notranjem prometu, med Milanom in Rimom, sta vozila dva dodatna vlaka velike hitrosti Frecciarossa. Družba Eurostar je uvedla deset dodatnih vlakov med Veliko Britanijo in celino, ter prepeljala 50 tisoč več potnikov, kot bi jih običajno v tem obdobju. Dodatne zmogljivosti so uvedle tudi Francoske železnice na vlakih TGV. Ruske železnice so zagotovile dodatne vlake iz Moskve v Helsinke,

Varšavo, Prago in na Dunaj ter iz Sankt Peterburga v Helsinke. Poleg tega so rednim mednarodnim vlakom dodale skupaj 45 potniških vagonov. Druge železniške družbe v Evropi pa so povečale svoje zmogljivosti na nočnih vlakih.

Navedeni primeri kažejo, da se

železnice lahko zelo hitro, dovolj prožno in učinkovito odzovejo na izjemne razmere, da so solidarne in da podpirajo mednarodno sodelovanje.

Povzeto po informaciji UIC.

Marino Fakin

## Švicarske železnice posodablajo vozni park

SBB so pri podjetju Bombardier Transportation Switzerland AG naročile 59 novih vlakov z dvonadstropnimi vagoni, ki jih bodo uporabljali za prevoze v daljinskem prometu. To je njihovo največje naročilo doslej. Naročilo obsega skupaj 436 klimatiziranih vagonov, ki imajo skupaj več kakor 36 tisoč sedežev. Vrednost naročila pa znaša približno 1,9 milijarde švicarskih frankov.

Vlake bodo prejemale postopoma, voziti pa bodo začeli decembra 2013 kot vlaki InterCity na progi St. Gallen–Zürich–Bern–Ženeva in na progi Romanshorn–Zürich–Bern–Brig. Pozneje bodo vlaki vozili še med Zürichom in Lucernom ter drugje v Švici.

Ronald Ian Smith

# Leon Kostiov: Gradimo modro pot v prihodnost

V zadnjem času smo priče čedalje večjim obnovam železniških postaj, tirov na postajah, celotnih odsekov na neki relaciji, skratka, na področju železniške infrastrukture se je začelo aktivno dogajati. Kdo so ti ljudje, ki jih vidimo ob progah, v katerem podjetju delujejo, pod katerim imenom jih najdemo. Po odgovore sem se odpravil h gospodu Leonu Kostiovu, direktorju Železniškega gradbenega podjetja (ŽGP), s sedežem v Ljubljani.

**Gospod Leon Kostiov, pozdravljeni. Za začetek nam zaupajte nekaj dejstev o sebi.**

Opravljam delo direktorja Železniškega gradbenega podjetja, s sedežem v Ljubljani, cesta Ob

zeleni jami 2. Bralcem bo verjetno bolj domače, če povem, da smo v neposredni bližini znane tovarne Kolinska, torej povsem blizu železniške postaje Ljubljana. Če povem nekaj o sebi, lahko začnem tako. Po osnovni šoli, ki sem jo obiskoval v Ljubljani, sem maturiral na gimnaziji Bežigrad. Po izobrazbi sem univerzitetni diplomirani inženir gradbeništva, z usmeritvijo v segment nizke gradnje – železniška smer. Diplomiral sem na Univerzi v Ljubljani, takratni Fakulteti za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo. Poklicna pot me je kot štipendista Slovenskih železnic ves čas poklicne kariere vodila po različnih segmentih našega podjetja. Svojo pot sem začel na Zavodu za investicije, kjer sem delal na

izvedbi železniških investicij od delovnega mesta nadzornega organa, vodje nadzorne skupine, pomočnika vodje projekta do vodje projekta. Leta 1992 sem iz Zavoda za investicije prešel v poslovni sistem Slovenskih železnic, kjer sem opravljal najprej dela vodje oddelka za zgornji ustroj, nato šefa službe za gradbeno dejavnost, višjega strokovnega raziskovalnega sodelavca in nato izvršnega direktorja vzdrževanja infrastrukture. Danes delujem v Železniškem gradbenem podjetju.

**Železniško gradbeno podjetje je na »sceni« že kar lepo število let. Mi lahko poveste kaj več o zgodovini podjetja in o podjetju samem.**

Železniško gradbeno podjetje (ŽGP) se, kot sva že omenila, nahaja v Ljubljani, v neposredni bližini glavne železniške postaje Ljubljana. Nastalo je 3. junija 1947, ko je bila tedanja Sekcija za gradnjo proge Preserje–Borovnica izločena iz železniške uprave Ljubljana in preimenovana ter registrirana kot Železniško gradbeno podjetje št. 5, s sedežem v Ljubljani. Železniško gradbeno podjetje se po priglasitvi, decembra 1965, s sklepom sodišča preimenuje v ZŽTP Gradbeno podjetje Ljubljana. Leta 1979 se je konstituirala delovna organizacija ŽG – Železniško gradbeno podjetje, ki je imela v svoji sestavi tozdr Nizko gradnje Ljubljana, tozdr Visoko gradnje Ljubljana in tozdr Kamnolom Verd. Današnja oblika družbe, SŽ – Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, d. d., pa je vpisana v register od leta 1998 naprej. Leta 1998 je bila ustanovljena tudi odvisna družba Kamnolom Verd, d. o. o., katere osnovna dejavnost je proizvodnja ka-

mnitih agregatov za potrebe železnic in drugih gradbenih družb. Leta 2009 pa smo ustanovili odvisno družbo SŽ ŽGP, d. o. o., Beograd, ki je bila ustanovljena s ciljem prenove tramvajskega omrežja v mestu Beograd. Železniško gradbeno podjetje ima zaposlenih 357 delavcev, katerih povprečna starost je 44,9 leta, kar pa se počasi znižuje. Delo opravljamo s težko progovno mehanizacijo in klasično gradbeno mehanizacijo. Med prvo sodijo težke drezine, hidravlični nakladači, portalna dvigala za polaganje tirov, linijski nivelirni stroji – podbijalke ..., v drugo skupino pa sodijo klasični stroji, ki jih vidite na vsakem gradbišču.

**Glavna dejavnost vašega podjetja so gradbeni projekti. Kateri so bolj odmevni oziroma bi jih vi osebno radi izpostavili.**

Do leta 2007 smo delovali na več projektih, če jih samo na kratko naštejemo – 150 kilometrov remontov železniških prog na podlagi 8. mednarodnega posojila, odmevni projekt »200 kretnic«, ki sicer zaradi določenih razlogov ni bil v celoti realiziran, rekonstrukciji postaj in kretnic, odpravi ozkih grl, projektu povišanja hitrosti na relaciji Ljubljana–Maribor (v sodelovanju s podjetjem SCT), projektu mejne postaje Dobova in še bi se našlo. Tudi v sedanjem času nam dela ne manjka. Še posebej pa bi rad omenil nekatere naše projekte v preteklosti in sedanjosti ter o njih tudi nekaj na kratko povedal. Torej – najprej projekt **Posodobitve železniške proge Pragersko–Ormož**. Tega smo izvajali v letih 2007 in 2008. V sklopu projekta smo izvedli dve izogibalšči (Cirkovce





polje in Cvetkovci). Na postaji Ptuj je bil zgrajen podhod in dva perona, kompletno sta bili obnovljeni postaji Ormož in Kidričevo. Na celotnem odseku je bilo zamenjanih 36 kretnic, celotna dolžina obnove tirov pa je 15 kilometrov. **Obnova železniške postaje Ljubljana** – s preureditvijo tirov in kretnic smo začeli februarja 2008. Odstranili smo 19 kretnic in 3.300 metrov tirov, vgradili pa osem novih in eno rabljeno kretnico. Jeseni 2008 je bila kompletna obnova (v bistvu predpriprava na gradnjo Emonike) končana. **Modernizacija proge Grosuplje–Kočevje** – delo na odseku je potekalo v treh fazah. Obnovljen je bil odsek proge od Grosuplja do postaje Dobrepolje v dolžini 17 kilometrov. Zamenjanih je bilo pet kretnic, obnovljenih enajst potnih prehodov v gumijasti izvedbi, sedemnajst prehodov pa smo tlakovali z lesenimi pragovi. Zamenjan je bil tudi kompletan spodnji ustroj, kar je povečalo nosilnost odseka proge na 22,5 tone osnega pritiska. Z deli do postaje Ortnek bomo nadaljevali letos. **Odseka proge Hoče–Maribor Tezno** – spodnji in zgornji ustroj sta bila v celoti obnovljena z novim materialom sistema UIC 60. Proga tako omogoča obremenitev 22,5 tone oziroma 225 kN in hitrosti vlakov do 160 kilometrov na uro. Obnovili smo skupaj 5.830 metrov tirov in zamenjali šest kretnic na postaji Hoče. **Obnova levega tira odprte proge Gornje Ležeče–Divača** – do leta 2007 je bil tir na tem odseku izveden na sistemu K pritrditve in tirnicah S 49. Največja hitrost vlakov je bila zato le 75 kilometrov na uro. Nove tirnice UIC 60 in elastična pritrditve pa sta omogočili povišanje hitrosti na 90 kilometrov na uro za vlake z nagibno tehniko. **Rekonstrukcija postaj Ivanjovci in Beltinci (Lipovci)** – na postaji Ivanjovci je bil saniran spodnji ustroj in položenih tisoč metrov tira, na železniški postaji Beltinci (Lipovci) pa smo obnovili spodnji ustroj in polo-

žili dva tisoč metrov tirov in šest kretnic. **Sanacija tramvajske dvotirne proge in tramvajske kontaktne mreže v Beogradu** – z lokalnimi izvajalci smo porušili staro in zgradili novo tramvajsko progo v dolžini 1.654 metrov. Tir je na betonski plošči pritrjen z elastično pritrditvijo. Proga je v zemljini, ki je zatravljenja in opremljena s sistemom za zalivanje.

**Pri svojem delovanju na trgu se pogosto srečujete z močno konkurenco, saj gre pri poslu obnove železniških omrežij za velike denarne vložke. Kako se vi spopadate s konkurenco in kje vidite vaše konkurenčne prednosti?**

Pri našem delu se resnično srečujemo z močno, pa tudi agresivno konkurenco, saj so boji za posel del našega vsakdana. Na slovenskem področju se pojavljajo največ podjetja iz sosednje Avstrije – Swietelsky, Porr, Alpina in Strabag. Ta podjetja so seveda neprimerno večja od našega in delujejo z mnogo višjimi letnimi proračuni. Tudi zaposlenih imajo veliko več ljudi kot mi. Kar se same mehanizacije tiče, so tuja podjetja sicer odlično opremljena. Verjetno ste že videli dobesedno »tovarno« na tirih podjetja Swietelsky. Vendar pa taka »mega mašinerija« kljub impresivnemu videzu ne prinaša vedno prednosti, saj mora za normalno pokritje stroškov nakupa delovati vsaj pet mesecev na leto nepretrgoma. Zmogljivosti teh strojev so namreč tako visoke, da enostavno ni mogoče zagotoviti letnega obsega del in s tem upravičiti sicer visoke nabavne cene strojev. Mi po drugi strani prisegamo na stalno prisotnost na naših progah – stalno delovanje na mreži in njeno poznavanje, na lasten izvor surovin – Kamnolom Verd, na referenčno strokoven kader, ki ga morajo drugi zaradi nekaterih specifik naših prog najemati, in na kompletno poznavanje tehnologije del. V teh točkah vidim tudi naše glavne kon-

kurenčne prednosti pred sicer velikimi in spoštovanj vrednimi podjetji, ki pa znajo včasih biti rahlo okorna in neprilagodljiva. Konkurenca se kaže tudi med našimi domačimi podjetji, saj se z obnovami železniških prog in objektov ukvarjajo tudi SCT, Primorje in CGP Novo mesto, vendar pa je, kot je bilo že rečeno, »know how« na naši strani. Seveda pa tudi mi, kot gradbeno podjetje, konkuriramo na tujih trgih, zlasti tistih, ki jih dobro poznamo, to je z območja nekdanje Jugoslavije. No, tam se v razpisih pojavljajo vsa prej omenjena podjetja iz Avstrije, zato smo se z železniškimi gradbenimi podjetji iz Zagreba, Sarajeva in Novega Sada dogovorili za skupni nastop na teh razpisih, saj povezani lažje konkuriramo gigantom, ki imajo včasih že samo zaradi imena prednost. Na območju nekdanje Jugoslavije sodelujemo tudi z makedonskim podjetjem Skopski remont. Razlogi so isti, kot prej omenjeni. Kar pa se konkurence na splošno tiče, se v bližnji prihodnosti obeta »veselica«, ki pa lahko prerase v pravo malo »vojno«. Napovedujeta se namreč dokončanje obnove proge Divača–Koper in gradnja nove proge Divača–Koper. To je pa že zgodba tudi za podjetja iz Italije, Francije in od drugod, saj se bodo tam obračale resnično visoke vsote. Tako, da znajo tudi »veliki« sosedje iz Avstrije imeti velike težave pri pridobivanju posla. Bo še zanimivo ...

**Kakšna pa je vaša vizija razvoja podjetja? V kateri smeri bi morali kreniti?**

Vizija se odpira v več smereh. Nadaljevati moramo z osvajanjem tujih trgov, tu mislim predvsem trge, nastale na tleh nekdanje skupne države, to sem nakazal že prej, ko sva govorila o konkurenci. Drug pomemben segment pa je sposobnost ponujanja kompleksnejših storitev – nove dejavnosti. Delamo tudi na tem, da bi lahko obvladovali vse segmente naprav ob progah in na njej (varnostne naprave,

vozna mreža ...). Delati moramo tudi na pomladitvi in dvigu strokovne strukture v podjetju, ohranjeni želimo neposredno strokovno in poslovno povezavo z infrastrukturo Slovenskih železnic, posodobiti nameravamo tudi opremo ... Vizij je mnogo, izpeljati pa jih moramo preudarno, saj danes prostora in časa za »zaletavanje« na trgu preprosto ni. Konkurenca te ne samo povesi, temveč preprosto izbriše.

**Ko zaprete vrata podjetja za sabo in pridete domov, s čim se ukvarjate? Je tudi prosti čas povezan z načrtovanjem, gradnjo, projektiranjem ...?**

Hvala bogu, ne! No, res pa je, da zaradi svojega položaja v podjetju, pri odhodu domov vrat nikoli ne zaprem do konca. Vedno sem nekako vpet v proces dela. Se pa seveda najdejo trenutki, ko se lahko posvetim samo družini in sebi. Ukvarjam se s smučanjem in kolesarjenjem, resnično sprosti pa me filatelija – zbiranje starih znamk. Zbiram vse znamke, ki nosijo slovensko tematiko, prve so še iz resnično starih časov. Zbiram tudi znamke z motivi ptic, ki jih poskušam razvrstiti po državah (počasi mi uspeva, ha, ha). Celotna zbirka znamk pošteno presega številko 5.000.

**Imate kakšen poseben moto, po katerem delate, razmišljate, gradite vizije ...?**

Gradimo modro pot! To je tudi uradni slogan našega podjetja, izhajamo pa iz treh postavk – znak podjetja je v modri barvi (stilizirani tir), imamo »moder« pristop do dela, izhajamo pa tudi iz teze, da je strateška odločitev za železniški prevoz, že iz okoljske točke gledano, zelo modra odločitev. In veseli smo, da na tej modri poti lahko pustimo svoj znak, svoj prispevek, svoj podpis.

**Hvala za zanimiv pogovor, gospod Kostiov!**

Hvala tudi tebi in pozdrav bralcem.



## Jutro v Zidanem Mostu

Jutra, tista majska, ki pridejo po dolgih in mrzlih zimskih nočeh, z meglo nad reko, ki jo predira zgodnja pesem ptic in jo počasti topi še blede, a že okrevajoče sonce, so moj najljubši čas leta in dneva. Najraje jih doživljam v naravi, nekje ob progi, v miru, a v upanju, da se bo naslednji vlak izvil iz vse tanjše meglene tančice, še preden bo razpadla v dimne oblačke, ki jih bo jutranja sapica odpihnila po reki navzdol. A zgodi se, da si iz fotografskih nagibov zaželim drugačno okolje, kjer mi dogajanje ponuja možnost, da prebujanje dneva beležim skozi akcijo in ga v nizu drobnih trenutkov in podrobnosti spremenim v pripoved.

Zidani Most je eden takih krajev, ki ima vse elemente, potrebne za zgodbo o prebujanju dneva – vlake, ljudi, ki čakajo nanje in hiteč, kamor jih kličejo opravki, vstopajo in izstopajo, a tudi trenutke miru, reko, ne eno, temveč dve, ki poskrbita za primerno jutranjo atmosfero, slikovito okolico, ki ponuja obilje pogledov, vse to pa, zgoščeno na neverjetno majhnem prostoru, samo čaka, da prideš in posnameš.





# Podarite doživetja!

20 EUR  
DARILNI BON



Slovenske železnice

**PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO**  
**- Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.**

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru. Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic. Več informacij dobite na telefonski številki 01 29 13 391 in spletni strani [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si).



Železničarji smo vedno s ponosom gojili kulturo in šport. Tako je bil leta 1930 ob kamniški progi zgrajen stadion Železničarskega športnega društva Ljubljana, dom Železničarskega atletskega kluba in Nogometnega kluba Železničar, zdaj Nogometnega kluba Ljubljana. Do leta 2008 ga je upravljalo ŽŠD Ljubljana.