

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Skupina Slovenske železnice s številnimi razvojnimi projekti
Novosti in spremembe v voznem redu

Intervju

Vojko Dolžan: Borsig je zakon!

Razvoj

Novo tržišne možnosti na zamejskih smučiščih

Reportaža

Z vlakom na Osojščico

Tujina

BLS-Cargo

SŽ so ljudje

Livija-Jurič: Lepo je delati v timu,
kjer vlada prijateljstvo





Ljubljana-Benetke 15 €
Ljubljana-Beograd 25 €
Ljubljana-Budimpešta 29 €
Ljubljana-Dunaj 29 €
Maribor-Dunaj 19 €
Ljubljana-Praga 29 €
Ljubljana- Zürich 29 €

Število vozovnic je omejeno.

Vsak dan od 14. decembra 2008 do 12. decembra 2009

Z vlakom udobno in poceni!

Vse podrobnejše informacije dobite po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si
www.slo-zeleznice.si

 Slovenske železnice

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, 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 • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: Present, d.o.o. • 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. januarja 2009.



Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Skupina Slovenske železnice s številnimi razvojnimi projekti

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je predstavil poslovne rezultate skupine Slovenskih železnic na tiskovni konferenci 25. novembra.



Aktualno

Novosti in spremembe v voznem redu

Novi vozni red v železniškem potniškem prometu velja od 14. decembra 2008 do 12. decembra 2009 in prinaša nekaj sprememb.



Intervju

Vojko Dolžan: Borsig je zakon!

Do svoje nedavne upokojitve je bil vrsto let dejaven na področju parne vleke, najprej kot strojevodja, nato pa kot inštruktor strojevodij parne vleke oziroma strojevodij muzejskega vlaka.



Razvoj

Nove tržne možnosti na zamejskih smučiščih

Smučarji so z novi voznim redom dobili nove možnosti za obiskovanje zamejskih smučišč z vlaki.



Reportaža

Z vlakom na Osojščico

Osojščica je znana predvsem kot veliko smučarsko središče.



Tujina

BLS Cargo

Švicarska družba BLS Cargo je posebna zgodba o uspehu na tirih.



SŽ so ljudje

Livija Jurič: Lepo je delati v timu, kjer vlada prijateljstvo

Livija Jurič vodi oddelek za splošne zadeve nepremičnin, ki deluje v sklopu službe Področja za nepremičnine.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Skupina Slovenske železnice je v prvih devetih mesecih letošnjega leta ustvarila 346,1 milijonov evrov prihodkov in 332,9 milijonov evrov odhodkov. Poslovni prihodki skupine dosegajo 77,6 odstotka načrtovanih, v primerjavi z enakim obdobjem lani pa so prihodki višji skoraj za 12 odstotkov. »Ocenjujem, da je 4-odstotna rast transportnih prihodkov dobra popotnica za nadaljnje poslovanje Skupine Slovenskih železnic, še posebej, če na te rezultate gledamo v luči realne finančno-gospodarske situacije. Ob prilagajanju novim gospodarskim in tržnim razmeram smo v Skupini Slovenske železnice skladno s strateškim načrtom »Skupaj na tirih« pripravili vrsto razvojnih projektov tako na področju potniškega kot tovornega prometa, infrastrukture ter drugih storitev, ki jih bomo uresničevali v naslednjih letih, s čimer bomo dosegli predvsem večjo konkurenčnost družbe v zahtevnem evropskem prostoru. Ta hip pa največ energije vseh osredotočamo na poslovni načrt za leto 2009 ki bo fleksibilen, sicer skladen s strategijo in aktualnimi kriznimi razmerami, kar pomeni realno ocenjevanje na strani prihodkov in predvsem podrobno analiziranje in čiščenje stroškov. Nisem zadovoljen, da so na področju tovornega in potniškega prometa stroški previsoki v odnosu do realno možnih prihodkov« je na tiskovni konferenci 25. novembra poudaril generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara.

Novi vozni red v železniškem potniškem prometu je začel veljati 14. decembra 2008. Vozni red za obdobje 2008/2009, ki velja do 12. decembra 2009, prinaša nekaj sprememb. Pri pripravi voznega reda smo kar najbolj prislusnili pripombam in predlogom naših uporabnikov. V mednarodnem prometu uvajamo dve večji novosti – večje število vlakov med Mariborom in Dunajem ter enotno vozovnico za potovanje z vlakom iz Slovenije v Gradec in vožnjo z drugimi prevoznimi sredstvi po Gradcu. Slednja novost je dobrodošla tako za potnike, ki se nameravajo voziti z javnimi prevoznimi sredstvi v Gradcu kot tudi za potnike, ki potujejo na graško letališče. V prometu z Avstrijo, kamor je namenjenih veliko potnikov iz Slovenije, z novim voznim redom vsaki dve uri vozi vlak med Mariborom in Dunajem. Dodatno vozi zjutraj še vlak na relaciji Gradec–Maribor. Poleg navedenih vlakov vozita tudi EuroCity Emona, na relaciji Ljubljana–Dunaj, in EuroCity Croatia, na relaciji Zagreb–Dunaj. Vsak dan vozi od Maribora do Dunaja osem, nazaj pa šest vlakov.

Godba Slovenskih železnic v veselih predprazničnih dneh ponovno obdaruje svoje občinstvo. Tako je že 7. decembra skupaj s Centrom za šport, turizem, informiranje in kulturo Laško, STIK, pripravila Miklavžev koncert v Laškem. K sodelovanju so povabili pevski trio Eroika in Nuško Drašček. Bogati glasbeni program je občinstvo v večnamenski dvorani Tri lilije nagradilo s številnimi aplavzi. Miklavževega koncerta so se udeležili tudi vodilni s Slovenskih železnic, pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic Igor Hauptman, delavski direktor Albert Pavlič, predstavniki sindikatov Slovenskih železnic, predsednik sveta delavcev Silvo Berdajs, poslanec Srečko Prijatelj in predstavniki poslovnih partnerjev. Godba Slovenskih železnic vas vabi še na božično-novoletne koncerte: 25. decembra, ob 19.00, v Šentjanžu na Dolenjskem, gostja Nuška Drašček (prost vstop), 26. decembra, ob 19.00, v Zidanem Mostu, v Domu svobode, gostja Nuška Drašček (prost vstop) in 3. januarja v Radečah, gostje Eroika in Nuška Drašček (vstopnina).

Na 17. letni konferenci Slovenskega združenja za kakovost, ki je namenjena predstavitvi enoletnih rezultatov dela in napredka slovenskih organizacij na področju sistema kakovosti, odličnosti, okolja, zdravja in varnosti ter družbene odgovornosti, je generalni direktor Tomaž Schara predstavil skupino Slovenske železnice in strategijo do leta 2015. V ospredju sta vizija in poslanstvo, ki usmerjata sistem v krepitev vloge logista, integratorja potniškega prometa ter usposobljenega upravljavca/vzdrževalca železniške infrastrukture na sečišču V. in XI. vseevropskega koridorja. Jasno je, da vse ni odvisno samo od nas, je pa dobro, da strokovna javnost ve za naše namene in v okviru državnih in drugih načrtov to podpre. Reakcije navzočih so bile spodbudne, in kaže, da je takšen način komuniciranja strategije primeren ter bi ga kazalo večkrat uporabljati.

Ljubitelje modelnih železnic in zbiralcev miniaturnih železniških vozil je razveselila in presenetila znana avstrijska tovarna modelnih železnic Roco, ki je na trg poslala pomanjšani model najmlajše pridobitve v voznem parku – model večsistemske električne lokomotive serije SŽ 541.

Skupina Slovenske železnice s številnimi razvojnimi projekti

Skupina Slovenske železnice je v prvih devetih mesecih letošnjega leta ustvarila 346,1 milijonov evrov prihodkov in 332,9 milijonov evrov odhodkov. Poslovni prihodki skupine dosegajo 77,6 odstotka načrtovanih, v primerjavi z enakim obdobjem lani pa so prihodki višji skoraj za 12 odstotkov. Poslovne prihodke sestavljajo transportni prihodki, ki sta jih na domačem in tujem trgu dosegla tovorni in potniški promet, in so za 4 odstotke višji od prihodkov, ustvarjenih v enakem obdobju lanskega leta. Prihodki na podlagi pogodb z Direkcijo RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo za opravljanje gospodarskih javnih služb ter za upravljanje in vzdrževanje postaj in postajališč so dosegli 127,4 milijonov evrov, drugi poslovni prihodki skupine, doseženi na domačem in tujem trgu, pa znašajo 80 milijonov evrov.

»Ocenjujem, da je 4-odstotna rast transportnih prihodkov dobra popotnica za nadaljnje poslovanje Skupine Slovenskih železnic, še posebej, če na te rezultate gledamo v luči realne finančno-gospodarske situacije. Ob prilagajanju novim gospodarskim in tržnim razmeram smo v Skupini Slovenske železnice skladno s strateškim načrtom »Skupaj na tih« pripravili vrsto razvojnih projektov tako na področju potniškega kot tovornega prometa, infrastrukture ter drugih storitev, ki jih bomo uresničevali v naslednjih letih, s čimer bomo dosegli predvsem večjo konkurenčnost družbe v zahtevnem evropskem prostoru.



Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je predstavil poslovne rezultate skupine Slovenskih železnic na tiskovni konferenci 25. novembra.

Ta hip pa največ energije vseh osredotočamo na poslovni načrt za leto 2009 ki bo fleksibilen, sicer skladen s strategijo in aktualnimi kriznimi razmerami, kar pomeni realno ocenjevanje na strani prihodkov in predvsem podrobno analiziranje in čiščenje stroškov. Nisem zadovoljen, da so na področju tovornega in potniškega prometa stroški previsoki v odnosu do realno možnih prihodkov« je ob tem poudaril generalni direktor Slovenskih železnic **Tomaž Schara**.

Čeprav so Slovenske železnice eden največjih slovenskih izvoznikov, svojo priložnost vidijo v nadaljnjem povečevanju izvoza logističnih in transportnih storitev v mednarodnem liberaliziranem tovornem prometu. Za to so sklenjene ali v pripravi pogodbe z največjimi evropskimi operaterji o zagotavljanju transportno logističnih storitev, ki bodo še bolj izkoristile pomembno transportno lego Slovenije na križišču V. in X. koridorja v navezavi z Luko

Koper in drugimi jadranskimi lukami.

Tako že poteka projekt ureditve upravno-transportnega skladišnega centra Moste, katerega cilj je zadovoljitev zahtev po kakovosti vseh možnih uporabnikov storitev na širšem območju Ljubljane. Dejavnost transporta in skladiščenja bo potekala predvsem za območje centralne in jugovzhodne Evrope, dopolnjevala pa bi se tudi z vsemi drugimi transportnimi storitvami, ki jih nudi železnica.

Z zaključkom investicije v 12 večsistemskih lokomotiv, v 40 novih dizelskih lokomotiv, obnovo in nakupom sodobnim tovorom primernih vagonov želijo na Slovenskih železnicah nadaljevati obnovo voznega parka vozil v tovornem prometu, zagotoviti večjo zanesljivost vlečnih vozil, znižati stroške vzdrževanja ter izpolniti sodobne standarde glede porabe goriv in maziv, hrupa, varovanja okolja in delovnih pogojev za strojevodje in druge sodelavce.

Med razvojne projekte družbe v potniškem prometu sodijo priprave na liberalizacijo tega trga v letu 2010, ki so v javnem interesu in izpolnjujejo obvezno neprekinjene mobilnosti na evropskem geografskem območju. Slovenske železnice so se pod okriljem Ministrstva za promet intenzivno lotile tudi projekta vzpostavitve učinkovitega integriranega javnega potniškega prometa, katerega temeljni namen je zadovoljevanje potreb uporabnikov za zagotavljanje večje mobilnosti in preusmeritev iz osebnih avtomobilov na

javni prevoz. Uvedba sodobnih prodajnih kanalov v notranjem in mednarodnem prometu predstavlja nadaljevanje projekta Ticketing. Izboljšana je bila gostinska ponudba na vlakih. V zaključni fazi je odobritev nakupa dodatnih potniških kompozicij in vagonov, da bi lahko prepeljali vse večje število potnikov v dnevnem prometu in tranzitu.

V času zaostrenih gospodarskih razmer imamo v Sloveniji priložnost na področju investiranja v železniško infrastrukturo, in v SŽ računamo na večjo aktivnost državne administracije pri pridobivanju sredstev EU, kohezijskih skladov, sredstev Evropske investicijske banke in tudi EBRD. To bo omogočilo tudi večje prihodke in stroškovno učinkovitost na področju tovarnega prometa. Za SŽ so namreč velike omejitve ozka grla na infrastrukturi V. koridorja.

Obseg investicij v 2009 v delu, ki je vezan na opravljanje gospodarskih javnih služb, bo odvisen od odločitev Vlade RS.

Za vzdrževanje javne železniške infrastrukture namreč pri nas namenjamo okrog trikrat manj sredstev kot v drugih razvitih državah EU, potrebne pa bodo tudi investicije v vodenje prometa zaradi vzpostavitve vodenja prometa za več operaterjev. Za načrtovane investicije v modernizacijo Javne železniške infrastrukture (JŽI), h katerim nas vežejo tudi zaveze, dane EU, pripravljajo na Slovenskih železnicah kot upravljalec JŽI, in sicer kot strokovne podlage za odločitve Ministrstva za promet in Vlade RS. Pri tem omenimo, da je SŽ Prometni institut eden od najmočnejših aplikativno razvojnih centrov v državi.

Pospeseno potekajo projekti informacijske podpore dejavnosti prometa za zagotavljanje varnosti, preglednosti upravljanja z infrastrukturo in voznim parkom ter za doseganje večje poslovne uspešnosti v komercialnem in administrativnem delovanju celotne Skupine. Dodatno bo to omogočilo nudenje storitev tudi drugim operaterjem prometa

na Javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji. Na celotnem območju ob progah in na širšem območju skupaj s partnerji operaterji telekomunikacij izboljšujemo pokritost z digitalnimi signali UMTS in načrtujemo Wimax, kar bo dodatno omogočilo širokopasovni dostop do sodobnih komunikacij.

S svojo železniško gradbeno operativno, organizirano v SŽ Železniškem gradbenem podjetju, in servisno dejavnostjo železniških vozil v SŽ Centralne delavnice smo na trgu dejavni na projektih tako doma kot tudi v tujini. Tako hčerinske družbe pomembno prispevajo k uspehu Skupine Slovenskih železnic.

Sicer pa so Slovenske železnice v prvih devetih mesecih letošnjega leta prepeljale za 5,1 odstotka več potnikov in opravili za 6,4 odstotka več potniških kilometrov od načrtovanih. Poslovna enota Potniški promet je tako ustvarila 58,5 milijonov evrov poslovnih prihodkov, ki za 4,1 odstotka presegajo načrtovane, za 5,8 odstotka pa so

večji od ustvarjenih poslovnih prihodkov v primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta.

Na področju tovarnega prometa so Slovenske železnice prepeljale 14,3 milijona ton blaga, kar je za 3,8 odstotka manj od načrtovanega. Ob tem pa je poslovna enota Tovorni promet ustvarila 113 milijonov evrov poslovnih prihodkov, kar je za 4,6 odstotka več kot v enakem obdobju lanskega leta, in za 1,8 odstotka manj od načrtovanih. Transportni prihodki v višini 99,9 milijona evrov predstavljajo 88,4 odstotka poslovnih prihodkov, kar je za 3,9 odstotka manj od načrta in 3,5 odstotka več kot prihodkov, ustvarjenih v enakem obdobju lanskega leta.

Infrastruktura, ki opravlja gospodarsko javno službo vzdrževanja javne železniške infrastrukture in vodenja prometa, je v prvih devetih mesecih ustvarila 104 milijone evrov poslovnih prihodkov. Skupni rezultat iz poslovanja je pozitiven in znaša 3,7 milijona evrov.

Usklajeno do boljšega primestnega prometa

Slovenske železnice so se z Mestno občino Ljubljana dogovorile o sodelovanju pri reševanju skupnih odprtih vprašanj. Na novinarski konferenci ob podpisu dogovora o sodelovanju s Slovenskimi železnicami je ljubljanski župan Zoran Jankovič dejal, da so našli 50 odprtih vprašanj, ki jih bodo poskušali rešiti skupaj. Med njimi je tudi uvedba skupne enotne mestne vozovnice, s katero se bo mogoče voziti tako z avtobusi kot z vlaki.

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je podpis dogovora označil za velik korak v pravo smer. Slovenske železnice načrtujejo urediti obstoječa železniška postajališča, in sicer bodo na njih namestile kioske, v katerih bo mogoče kupiti vozovnice,

hkrati pa bodo zgradile nova postajališča in jih opremile z nadstreški.

»Železniški promet lahko ponudi varno, udobno in ekološko sprejemljivo alterna-

tivo osebnim vozilom, zaradi katerih nastajajo prometni zastoji ob mestnih vpadnicah. Zavedamo se, da je sedanjim in prihodnjim potnikom treba ponuditi nove, boljše

storitve. Zato smo se odločili urediti obstoječa postajališča, uvesti nova postajališča, tako potnikom ponuditi dodatne možnosti hitrega in udobnega prevoza z vlakom v središče Ljubljane. Na postajališčih, na katerih na vlake vstopa največ potnikov, že nameščamo kioske, v katerih so naprodaj tudi vozovnice za vse naše proge. Naslednji korak bo namestitve nadstreškov, najprej na postajališčih na ljubljanskem območju, postopno, do leta 2013, pa na vseh postajališčih v Sloveniji. Pilotna postavitev nadstreškov na postajališčih Ljubljana, Tivoli, Litostroj, Stegne, Vodmat, Brinje, Ježica in Medno je predvidena v prvi polovici leta 2009,« je povedal Schara.

Marino Fakin



S podpisu dogovora med Slovenskimi železnicami in Mestno občino Ljubljana. Z leve: Boris Zrimc, Tomaž Schara in Zoran Jankovič.

Slovenske železnice so podelile nagradno vozovnico InterRail

Nagradno vozovnico InterRail Global Pass je 12. novembra v info centru na železniški postaji Ljubljana prejela študentka 3. letnika medicinske fakultete Anja Lah iz Grosuplja. Na spletni strani Slovenskih železnic je od 11. avgusta do 10. oktobra potekala nagradna igra Z vlakom v šolo preko internetne vloge z bogatimi nagradami.

Slovenske železnice so avgusta ponudile dijakom, vajencem in študentom elektronsko vlogo za subvencionirano šolsko vozovnico. Vlogo je bilo treba izpolniti na spletni strani in jo oddati na železniški postaji. Tako so dijaki in študenti lahko prejeli abonentsko vozovnico takoj ter si s tem prihranili čas. Med oddanimi e-vlogami so bile izžrebane tri različne vozovnice InterRail in deset majic z napisom InterRail.

Anja Lah je prejela glavno nagrado – vozovnico InterRail Global



Nagradno vozovnico InterRail Global Pass je Anji Lah izročil Miloš Rovšnik iz Poslovne enote potniški promet.

Pass, ki velja za potovanje mesec dni po evropskih progah. Anja se sicer vozi vsak dan z vlakom v Ljubljano. Vozovnico bo izrabila naslednje poletje, julija, tako da si

bo lahko ogledala čim več evropskih držav. Meni, da je elektronska vloga za subvencionirano šolsko vozovnico zelo dobrodošla.
Marino Fakin

InterRail

InterRail je skupna ponudba evropskih železnic in velja za potovanje v naslednjih 30 državah: Avstrija, Belgija, Bivša jugoslovanska republika Makedonija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Češka, Črna gora, Danska, Finska, Francija, Grčija, Hrvaška, Italija, Irska, Luksemburg, Madžarska, Nemčija, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Romunija, Srbija, Slovaška, Slovenija, Španija, Švica, Švedska, Turčija, Velika Britanija. Ponudba velja tudi za potovanje s pomorsko družbo Attica Group, ki vozi med Italijo in Grčijo.

Tomaž Schara na vrhu gospodarstva o ukrepih zoper krizo

Gospodarska zbornica Slovenije je 8. decembra na vrhu slovenskega gospodarstva soočila poglede vlade in gospodarstva o ključnih problemih in aktualnih vprašanjih slovenskega gospodarstva. K razpravi je bil povabljen tudi generalni direktor Slovenskih železnic, Tomaž Schara, ki je poudaril pomen podpore izvoznikom logističnih storitev.

Na dogodek se je odzvalo prek petsto gospodarstvenikov največjih slovenskih podjetij, ki igrajo ključno vlogo v procesih gospodarskega razvoja in napredka Slovenije. S strani vlade so bili navzoči: predsednik

vlade Borut Pahor, minister za gospodarstvo dr. Matej Lahovnik, minister za finance dr. Franci Križanič, minister

za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo Gregor Golobič ter minister za delo, družino in socialne zadeve dr.



Ivan Svetlik. Predsednik GZS Zdenko Pavček je poudaril, da je nujno sodelovanje med socialnimi partnerji, prav tako pa je potrebna pomoč in spodbuda vlade.

Med izbranimi gospodarstveniki je bil k razpravi povabljen tudi generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara, ki je poudaril, da so logistične storitve v izvozu tiste, ki lahko pomembno prispevajo k zagotovitvi denarnih sredstev. Tako bi lahko tudi vlada s podporo izvozu logističnih podjetij v Sloveniji zagotovila denarne tokove iz tujine v Slovenijo in na ta način ukrepala zoper krizo.

Mednarodna konferenca o telekomunikacijah v Portorožu

Sodobne komunikacijske tehnologije, ticketing in prevoz potnikov

Katere so ciljne stranke v potniškem prometu in kakšne kanale ter metode za dostop do njih lahko uporabimo? Ali imamo železnice kaj pokazati na mednarodni konferenci o telekomunikacijah? Tak je bil vrstni red in vsebina razmišljanja ob poročni zamisli, da bi se na letošnji konferenci Telekomunikacije (v Portorožu, 4. in 5. novembra 2008) pojavili v vlogi razstavljalca tehničnih rešitev s področja telekomunikacij in informacijskih tehnologij. Dosedanje konference smo zaznamovali s strokovnimi prispevki in predavatelji, tako da je bil sedaj čas, da nekaj naredimo tudi na področju drugačne prepoznavnosti železnice - kot tehnološko naprednega podjetja na eni in kot ponudnika železniških prevoznih storitev v potniškem prometu na drugi strani. Zamisel o razstavnem mestu je bila uresničena in tako smo letos konferenco zaznamovali s svojim razstavnim mestom. Na njem je bila prikazana pred kratkim vpeljana rešitev prodaje vozovnic z ročnimi terminali, med železničarji znana kot »ticketing«, hkrati pa je bila prikazana tudi paleta možnosti prevozov za potnike.

Čeprav je konferenca namenjena telekomunikacijam, torej tehnologijam, ki podpirajo komuniciranje na daljavo, je njen glavni namen srečanje ljudi, izmenjava pogledov, načrtov, pogovor o spoznavnih prednostih in pomanjkljivostih določenih naprav, rešitev in ne nazadnje odpiranje obzorij.

Slednje je tudi ena pomembnih ugotovitev, ki so jo naši sodelavci s potniškega prometa, ki so oba dneva konference neutrudno delali na našem razstavnem prostoru, prinesli iz Portoroža. Veliko se dogaja na tem področju in naših možnosti za razvoj, oziroma za uporabo telekomunikacijsko-informacijskih rešitev v potniškem prometu, je še veliko. To pomeni, da zamisli v našem okolju so, in zamisli so prva faza pri razvoju novega produkta ali vsaj izhodišče izboljšave obstoječega. Morda bo katera že do prihodnje konference udeležena v konkretni rešitvi in se bomo lahko z njo pohvalili pred strokovno javnostjo ter dokazali, da nismo tehnološko »za časom«.

Obisk našega razstavnega prostora je bil zelo dober, zanimanje obiskovalcev za našo »ticketing« rešitev veliko, prav tako pa je bilo veliko zanimanja tudi za naše produkte v potniškem prometu. Končno pa, rezultat sodelovanja in seznanitve z zunanjimi podjetji, je bila že tudi predstavitev, ki je pred dnevi potekala na Slovenskih železnicah, na temo zagotovitve internetnega dostopa na vlakih za potnike.

Če bi pod vse potegnili črto, in si odgovorili na zastavljena vprašanja iz začetka članka, potem lahko rečemo: stranke lahko najdemo v vseh okoljih, kanali, ki peljejo do njih, so zagotovo tudi konference, ki povsem neposredno ne negotovijo železniškega področja, in končno – lahko pokažemo tudi

tehnološko napredne rešitve, ki jih uporabljamo. Povedano na kratko – odločitev za udeležbo je bila pravilna.

Še nekaj zanimivih sporočil konference. Tehnologija omogoča zagotoviti večino storitev, ki so bile pred še ne tako davnim časom dostopne samo po žici, na mobilnih telefonih. Mobilni postajajo naprave ne samo za klicanje in esemesanje (SMS), temveč tudi za branje in pošiljanje elektronske pošte, brskanje po internetu, za dostop do različnih zabavnih vsebin ipd. Vendar pa so raziskave pokazale, da uporaba mobilnih telefonov za te dodatne možnosti

Na področju tehnoloških rešitev za podjetja je smer razvoja v zlivanju različnih tehnologij na skupni imenovalec, kar je s stališča stroškov, enostavnosti obvladovanja in upravljanja tudi edino logično. Pri tem pa prehod s sedanjeva v novo stanje ravno tako zahteva določena vlaganja, in je zato treba dobro zasnovati strategijo prehoda.

za zdaj ne dosega pričakovanega obsega. Razlogi so v visoki ceni uporabe/naročnine in ravno tako visoki ceni tovrstnih telefonov ter premajhni hitrosti prenosa in premajhnem zaslonu za normalno delo. Kot ključen razlog pa je raziskava nakazala

starostno strukturo uporabnikov mobilnih storitev. Uveljavlja se predvsem pri mladih (od 15 do 30 let), kar perspektivno gledano pomeni, da se bo čez nekaj let izoblikovala »mobilna generacija«, ki bo te storitve v veliki meri uporabljala. Torej perspektiva v mobilnih rešitvah je, le čas je potreben. Mimogrede – to je pomemben kazalec, v katero smer moramo razvijati tovrstno ponudbo tudi na železnicah.

Za večino ljudi, ki smo samo uporabniki takih ali drugačnih telekomunikacijskih storitev doma ali v službi, pa je verjetno najboljša novica spoznanje ponudnikov storitev, da se morajo usmeriti od zgolj zagotavljanja storitev in vsebin v podporo uporabnikom, da si bomo izboljšali kakovost življenja in uspešnost poslovanja.

V sedanjem času nam najrazličnejše tehnološke rešitve omogočajo neprestano medsebojno povezanost in možnost komuniciranja. Hkrati pa se povečuje nevarnost, da se med sabo niti ne poznamo, čeprav smo v dnevnem stiku prek elektronske pošte in telefona. Ste se kdaj zalotili v situaciji, da s kom sodelujete že dalj časa, pa se vam niti sanja ne, kakšen je njen ali njegov videz, starost in, če delujete v mednarodnem okolju, kakšne barve kože je? Zato je treba, navkljub vsem možnostim, ki nam jih tehnologija omogoča, ohraniti tudi osebni način komuniciranja. Konference so takšna priložnost in kaže jih izkoristiti.



Družbena odgovornost pomeni uravnoteženje profitne in socialne naravnosti.

Družbena odgovornost Slovenskih železnic

Časopis Finance je 8. decembra objavil seznam »TOP družbeno odgovornih« v Sloveniji. Na njem se je znašlo 41 družb, med njimi štiri logistične. Ocenjevali so vlaganja v družbeno odgovornost na področju sponzorstva in donatorstva, zaposlenih in okolja ter na podlagi vprašalnika, ki je vseboval 30 vprašanj. Najvišja mesta so zasedla družbe oziroma skupine Hidria Ljubljana (98 točk), Gorenje Velenje (96 točk) in Sava Kranj (93 točke). Med logističnimi podjetji so se najbolj izkazale Slovenske železnice (86 točk), Luka Koper (71 točk), Pošta Slovenije (65 točk) in Intereuropa Koper (68 točk). Največ je bilo mogoče doseči sto točk. Ocenjevanje je potekalo petič. Letos z razširjenim vprašalnikom,

ki je bil poslan TOP 101 Največji in najboljši, poleg tega pa še 150 drugim, torej več kakor 250 podjetjem. Odzvalo se jih je 41, med njimi tudi Slovenske železnice, ki so se po ocenjevanju uvrstile na deseto mesto s 86 osvojenimi točkami. To je vsekakor pomemben dosežek, saj smo v logistični branži na najvišjem mestu. Pomeni tudi plod dolgoročne poslovne naravnosti v okoljske in družbeno koristne dejavnosti.

In kaj je družbena odgovornost?

Družbena odgovornost podjetij (angleško: corporate social responsibility) je koncept, pri katerem podjetja v svoje poslovne dejavnosti in odnose s svojimi intere-

snimi skupinami vključujejo vprašanja glede družbenih in okoljskih zadev. Na to temo obstajajo različni dokumenti tudi v okviru EU. Družba od podjetij čedalje bolj pričakuje, da pri svojem poslovanju poleg interesov lastnikov upoštevajo tudi interese svojih zaposlenih, okolja, skupnosti, kupcev in drugih deležnikov ter partnersko rešujejo družbene težave. V vprašalniku časopisa Finance, na podlagi katerega so naredili točkovanje družbene odgovornosti v slovenskih podjetjih, so spraševali po vlaganjih v sponzorstvo in donacije v družbeno koristne in humanitarne namene, družbeno odgovornost do zaposlenih ter izboljšanje odnosa do naravnega okolja. Nadalje so se vprašanja

nanašala na zniževanje izpustov CO₂, ločeno zbiranje odpadkov, projekte za zmanjševanje odpadkov, spodbujanje prevozov na delo z javnim prevozom, zmanjševanje potovanj z letali, podporo nevladnim organizacijam, izbor dobaviteljev, ki poslujejo družbeno odgovorno, plačevanje obveznosti, vračilo denarja kupcem ob reklamacijah, dobrodelne projekte, zaposlovanje mladih, sodelovanje z lokalnim okoljem, razvoj zaposlenih, fleksibilnost delovnega časa, poslovne rezultate, inovacije, etičnost poslovanja ipd. To področje je zelo široko in pomeni etično izkaznico podjetja, zato bo treba na teh vprašanjih še intenzivneje delati.

Madžarsko–slovenska poslovna konferenca v Moravskih toplicah

V Moravskih toplicah je bila 9. decembra madžarsko–slovenska poslovna konferenca. Pripravili so jo Gospodarska zbornica Slovenije, Območna gospodarska zbornica Pomurja in veleposlaništvo Republike Madžarske v Sloveniji, na njej pa so obravnavali čezmejno sodelovanje, prost pretok delovne sile in logistiko. Veleposlanik Madžarske v RS dr. Czukor Józsefa je povedal, da se je trgovinska menjava med državama v zadnjih treh letih podvojila in da je uravnotežena. Po njegovem prepričanju so še velike rezerve pri medsebojnih vlaganjih. Verjame tudi, da se bodo odprli novi skupni infrastrukturni projekti med Slovenijo in Madžarsko, kot na primer železniška proga Lendava–Redič in razvoj železnice, tudi v povezavi z Luko Koper, ki je za Madžarsko izre-

dnega pomena. Zanimiva je bila predstavitev direktorja podjetja ITD Balazsa Kissa. Podjetje ITD je leta 1993 ustanovila madžarska vlada, z nalogo spodbujanja investicij in razvoja gospodarstva, pri čemer je ena od ključnih nalog spodbujanje tujih vlaganj. Madžarska je na štirinajstem mestu na svetovni lestvici držav po obsegu neposrednih tujih vlaganj. Balazs je omenil, da vidijo slovensko sodelovanje na področju logističnih centrov in zdraviliško-turističnih storitev. Župan Lendave Anton Balažek je izrazil prepričanje, da je trenutna gospodarska kriza priložnost za večje infrastrukturne projekte. Za občino Lendava sta pomembna zlasti projekta proge Lendava–Redič in Lendava–Beltinci. Skozi lendavsko območje vozi okrog dva milijona tovornjakov na leto.

Član uprave Luke Koper mag. Babič Marjan je predstavil načrte o zalednih kopenskih terminalih v Sloveniji, distribucijskem centru v Lipovcih (z dvema železniškima tiroma dolžine 750 m), načrte v Romuniji in prvega zasebnega železniškega operaterja v Sloveniji, podjetje Adria Transport. Naš kolega Živko Fogec iz tovarnega prometa je predstavil stanje na slovenskih tirih, tako z vidika načrtov tovarnega prometa kot tudi glede omejitev na trasi proti Madžarski. To pomeni omejitve osnega pritiska na progi Zidani Most–Pragersko ter neelektrificirane proge Pragersko–Hodoš. Poudaril je, da je pomembno, da železniški operaterji naredijo skupen korak k večji učinkovitosti in tako zagotovijo več tovora. Predstavniki podjetja MÁV Cargo Gábor Spellenberg je predstavil

strukturo podjetja, dosežke in cilje. Trenutno je podjetje, po velikosti, tretji operater v Evropi. Pred njim sta samo DB in PKT. Za konec - čeprav ta misel na konferenci dobesedno ni bila izrečena, je pa jasno izhajala iz besed vseh govornikov - lahko zapišem, da je logistika gospodarska panoga, ki je izredno pomembna za vsako državo. Hkrati je to tudi panoga, ki podpira in omogoča razvoj drugih gospodarskih panog v državi in širšem prostoru. Glede razvoja železnice je bilo na konferenci povedano, da ne zadostujejo samo prizadevanja železniških prevoznikov za več in boljše storitve oziroma njihovi načrti za postavitev logističnih (skladišnih) centrov. Skladno s tem se mora razvijati tudi železniška infrastruktura. Jože Urbanc

Novosti in spremembe v voznem redu

Aktualno

Ana Tušar
Barbara Skrt Žvab

Novi vozni red v železniškem potniškem prometu je začel veljati 14. decembra 2008. Vozni red za obdobje 2008/2009, ki velja od 14. decembra 2008 do 12. decembra 2009, prinaša nekaj sprememb. Pri pripravi voznega reda smo kar najbolj prisluhnili pripombam in predlogom naših uporabnikov.

Notranji potniški promet

Ljubljana–Zidani Most– Maribor–Šentilj (Dobova)

- Vlak 3403 z odhodom iz Maribora ob 13.50 podaljša relacijo vožnje do postaje Zidani Most;
- Vlak ICS 14 (Ljubljana-Maribor) odpelje iz Ljubljane 25 minut prej, ob 8.05;
- Vpeljan je dodatni par vlakov ICS, vozi vsak dan na relaciji Maribor–Ljubljana–Maribor; Vlak ICS 18 vozi iz Ljubljane ob 12.13 in prispe v Maribor ob 14.06, vlak ICS 19 vozi iz Maribora ob 15.45 in prispe v Ljubljano ob 17.38;
- Vlak 506 vozi na relaciji Ljubljana–Hodoš (prej v Maribor). Odhod iz Ljubljane ob 12.45, prihod v Hodoš ob 16.47;
- Vlak 1642 (Ljubljana–Murska Sobota) ima dodatni postanek v Poljčanah;
- Vpeljan je nov nedeljski vlak RG 1613 (Maribor–Ljubljana). Odhod iz Maribora ob 20.05, vlak vozi v času šolskega pouka;
- Vlak 503 (Maribor–Koper) ima dodaten postanek na Grobelnem;
- Sobotni vlak 2291 (prej na relaciji Ljubljana–Litija) z odhodom iz Ljubljane ob 13.50 vozi do Zidanega Mostu.

Ljubljana–Jesenice

- Nov vlak 2430 z odhodom iz Ljubljane ob 8.18 in prihodom na Jesenice ob 9.30; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih;
- Nov vlak 2432 z odhodom iz Ljubljane ob 12.33 in prihodom v Kranj ob 13.04; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med šolskimi počitnicami;
- Nov vlak 2433 z odhodom z Jesenic ob 12.35 in prihodom v Ljubljano ob 13.53; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih;
- Vlak 2413 (Kranj–Ljubljana) ima dodaten postanek na postajališču Ljubljana Stegne;

- Vlak 2428 (prej Ljubljana–Kranj) z odhodom iz Ljubljane ob 15.48 podaljša vožnjo do Jesenic.

Rogatec–Grobelno (-Celje), proga Imeno–Stranje

Vlak 3709 (Celje–Rogatec) odpelje iz Celja 10 minut prej, ob 7.05; v Rogatec prispe ob 8.04.

Ljubljana–Sežana (-Ilirska Bistrica) (-Koper)

- Vlaka EN 240 in EN 241 Venezia (ki vozita na relaciji Benetke–Budimpešta) imata dodaten postanek na postaji Pivka;
 - Vpeljan je nov par vlakov 2636 in 2637 z odhodom iz Ljubljane ob 6.55 in prihodom v Logatec ob 7.33 oziroma z odhodom iz Logatca ob 7.45 in prihodom v Ljubljano ob 8.24; vlaka ne vozita ob sobotah, nedeljah in praznikih;
 - Vlak 2633 (prej Borovnica–Ljubljana) vozi iz Logatca ob 6.50 in prispe v Ljubljano ob 7.27; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med šolskimi počitnicami;
 - Vlak 508 (Koper–Ljubljana) odpelje 30 minut prej iz Kopra, ob 5.25, in prispe v Ljubljano ob 7.47, kjer ima zvezo za Maribor ob 8.05 z vlakom ICS 14, v Divači pa ima zvezo z vlakom iz Sežane in Nove Gorice;
 - Nov vlak 2638 z odhodom iz Divače ob 6.40 in prihodom v Sežano ob 6.50; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih;
 - Nov vlak 2639 z odhodom iz Sežane ob 7.00 in prihodom v Postojno ob 7.46; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih;
 - Vlak 2713 (prej na relaciji Pivka–Ilirska Bistrica) vozi na relaciji Postojna–Ilirska Bistrica. Odhod iz Postojne ob 9.21; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih;
 - Vlak 2750 vozi po novem iz Sežane v Koper. Odhod iz Sežane ob 7.17, prihod v Koper ob 8.36; vlak ima v Sežani zvezo z vlakom 4201 iz Nove Gorice;
 - Nov vlak RG 653 z odhodom iz Sežane ob 18.33 in prihodom v Ljubljano ob 20.16; vlak ne vozi ob sobotah.
- ### Sežana–Nova Gorica– Jesenice
- Nov nedeljski vlak 4225 z odhodom iz Nove Gorice ob 16.20 in prihodom v Sežano ob 17.20,

kjer ima zvezo za Ljubljano; vlak vozi ob nedeljah v času šolskega pouka;

- Nov vlak 4215 z odhodom z Jesenic ob 21.52; vlak vozi ob nedeljah in praznikih;
- Nov vlak 4227 z odhodom z Jesenic ob 22.20; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih;
- Nov par vlakov 4254 in 4255. Odhod iz Prvačine ob 7.54, prihod v Novo Gorico ob 8.08. Odhod iz Nove Gorice ob 12.58, prihod v Prvačino ob 13.11.

Ljubljana–Metlika

Vlak 609 (Ljubljana–Novo mesto) ustavlja tudi na postaji Ljubljana Rakovnik, Škofljica in Šmarje Sap.

Mednarodni potniški promet

Madžarska–Slovenija–Italija

S predstavniki Trenitalie potekajo pogovori o vpeljavi vlakov med Sežano in Trstom ter Novo Gorico in Gorico. Za zdaj vozi v Italijo le nočni vlak EuroNight Venezia 240–241 (Budapest Keleti–Ljubljana–Venezia SL in nazaj). Vlak IC Citadella 247 iz Ljubljane v Budimpešto odpelje eno uro pozneje, odhod iz Ljubljane ob 8.40.

Srbija–Hrvaška–Slovenija– Avstrija

Vlak EC 210 (Beograd–Ljubljana–München) odpelje po novem iz Ljubljane ob 15.25 (prej ob 16.00). Vlak EC 211 (München–Ljubljana–Beograd) ima po novem odhod iz Ljubljane ob 14.35 (prej ob 14.08). Vpeljan je nov par vlakov IC 312 in 313 na relaciji Beljak–Ljubljana–Beljak. Odhod iz Ljubljane ob 16.52, prihod v Beljak ob 18.32; nazaj vozi iz Beljaka ob 10.52, prihod v Ljubljano ob 12.32. Nočna vlaka 411 in 410 podaljšata vožnjo v Beljak (prej Ljubljana–Beograd in nazaj) in se preštevilčita v vlak 315 oziroma 314. Vlaka imata v Beljaku zvezo iz/v München. V Beogradu ima vlak 315 (Beljak–Beograd) zvezo z vlakom za Skopje in Solun, vlak 314 (Beograd–Beljak) pa ima zvezo z vlakom iz Skopja. Ukinjen je vlak 431 (Ljubljana–Zagreb).

Ljubljana–Praga

Čprav bo 14. decembra ukinjen vlak EuroCity Jože Plečnik, bo potnikom iz Slovenije Praga ostala »enako blizu«. Namesto vlaka, ki je vozil prek Gradca, sta uvedeni dve povezavi na dan prek Salzburga:

- dnevni vlak z odhodom iz Ljubljane ob 9.27 in prihodom v Prago ob 20.41, s prestopanjem v Salzburgu; nazaj iz Prage vozi vlak ob 7.14 in prispe v Ljubljano ob 18.30, prav tako s prestopanjem v Salzburgu;
- direktna nočna zveza Zagreb–Ljubljana–Praga in nazaj. Direktni spalnik v vlak 498/499 Lisinski (odhod iz Ljubljane ob 23.50, prihod v Prago ob 11.45; nazaj gre vlak iz Prage ob 17.11 in pride v Ljubljano ob 6.05). Nočni vlak je idealen za tiste, ki želijo čas v Pragi izrabiti za čim več ogledov.

Ljubljana–Nemčija

Pomembna novost je v prometu z Nemčijo. Po novem voznem redu bo vlak EuroCity Mimara z odhodom iz Ljubljane v Nemčijo ob 9.27 vozil kar do Frankfurta. V obratni smeri bo vlak iz Frankfurta odpeljal ob 8.20. Novost je dobrodošla tudi za potnike, ki se s frankfurtskega letališča odpravljajo na kakšno drugo celino. Z vlakom se je mogoče brez prestopanja peljati tudi v Stuttgart, kamor potniki iz Slovenije pogosto potujejo (tretja najpogostejša destinacija takoj za Münchnom in Berlinom).

Ljubljana oziroma Maribor– Dunaj

Še več sprememb je v prometu z Avstrijo. Med Mariborom in Dunajem vozijo vlaki vsaki dve uri. Dodatno vozi zjutraj še vlak na relaciji Gradec–Maribor. V sklop navedene ponudbe še vedno sodita tudi EuroCity Emona (na relaciji Ljubljana–Dunaj) in EuroCity Croatia (na relaciji Zagreb–Dunaj). Vsak dan vozi na relaciji Maribor–Dunaj osem vlakov, nazaj pa šest vlakov. Tudi prek Jesenic vozi en par vlakov več. Novi vlaki so namenjeni tako dnevnim in tedenski migraciji na relaciji Maribor–Gradec–Maribor kot tudi za poslovna in turistična potovanja do Dunaja oziroma iz Avstrije v Slovenijo in na Hrvaško.



Lokomotiva SŽ 541-008 s tovornim vlakom 54595, 9. marca 2008, pri kraju Eugendorf na relaciji Linz-Villach. (foto: Kajetan Steiner).

SŽ 541-008 Živa zdaj tudi model

Ne zgodi se ravno pogosto, da bi poročali o dogodku, ki bi razveselil in presenetil ljubitelje modelnih železnic in zbiralcev miniaturnih železniških vozil. Znan avstrijska tovarna modelnih železnic Roco iz Bergheima pri Salzburgu je na trg poslala pomanjšani model najmlajše pridobitve v voznem parku Slovenskih železnic. Gre za prvi serijsko izdelani model lokomotive v barvah Slovenskih železnic – to je model večsistemске električne lokomotive serije SŽ 541, ki jo poznamo tudi pod vzdevkom Živa. Model je izdelan v merilu 1 : 87 (H0).

In kako je sploh prišlo do zamisli za izdelavo tega modela? Na željo številnih domačih in tujih ljubiteljev modelnih železnic, ki so pridno lobirali, da bi končno naredili tudi kakšno lokomotivo v barvah Slovenskih železnic, seveda. Do zdaj je bilo narejenih kar zajetno število modelov tovornih vagonov različnih serij z oznakami Slovenskih železnic, med njimi pa žal ni bilo nobene serijsko izdelane lokomotive, ki bi krasila vitrine ali lahko vlekla vagono po naših maketah. Tako so bili ljubitelji prepuščeni bolj iznajdljivosti in so morali izdelovati modele v samogradnji ali pa predelovati že narejene modele. Rezultati so bili temu primerni. Z nakupom novih vlečnih vozil na Slovenskih železnicah pa se je porodila tudi zamisel o izdelavi prvega serijskega modela lokomotive z našimi oznakami. Nemalo zaslug za izvedbo tega »projekta« imajo tudi Slovenske železnice s svojimi partnerji, saj



Model Roco lokomotive SŽ 541-008 na MMJ v vožnji s tovornimi vagoni SŽ Eao-s v merilu 1 : 87 (H0) (foto: Igor Kuralt).

so s svojimi poslovnimi potezami omogočile izdelavo tega modela prav na poseben način. Tovarna Roco je prva in za zdaj edina, ki je na trg poslala modele Siemensovih lokomotiv tega tipa. Z nakupom lokomotiv, ki so konstrukcijsko enake lokomotivam ÖBB tipa 1216, in sporazumom o interoperabilnosti med SŽ in ÖBB, o vožnji lokomotiv 1216 in 541 po slovenskem in avstrijskem železniškem omrežju, so bile dane možnosti za izdelavo tega modela.

Siemens je v fazi izdelave lokomotiv pridobil številna obratovalna dovoljenja za ta tip lokomotiv po sosednjih železniških upravah. S tem se je povečal tudi krog potencialnih kupcev modela SŽ 541 ne samo v Sloveniji in Avstriji, temveč tudi v sosednjih državah - Hrvaški, Nemčiji, Češki, Nizozemski, Luksemburgu, Madžarski. Tako rekoč povsod tam, kjer je bila lokomotiva SŽ 541 opažena.

Tako je v začetku oktobra prišel na police trgovin model lokomotive SŽ 541-008 v merilu 1 : 87 (H0) v dveh najbolj razširjenih sistemih, ki se danes uporabljata v svetu malih železnic, to sta DC (istosmerno napajanje) in AC (izmenično napajanje). Prvi model v različici DC je namenjen samo za analogno upravljanje, ima pa vse pripravljeno, da si pozneje lahko vgradimo prek vmesnika digitalni dekoder. Ta je v model v različici AC že serijsko vgrajen. S tem dekoderjem lahko prek upravljalne digitalne centrale ne glede na vožnjo prižigamo in ugašamo kratke in dolge luči v žarometih, uravnavamo ranžirno vožnjo. Na dekoderju lahko nastavimo tudi dolžino pospeševalne poti in dolžino zaviralne poti modela. S tem ima model tudi lastnost plazenja. Za pogon je v modelu na sredini vgrajen preizkušen in zanesljiv sodoben petpolni motor. Vrtljaji

se prek kardanov in zobnikov prenašajo na vsa kolesa. Na eni od štirih pogonskih osi so vgrajeni torni obročki, ki med vožnjo po tirih na klančinah preprečujejo zdrse koles. Za bolj verodostojen zgled odbojnikov med modelom lokomotive SŽ 541 in pripetim vagonom ima model lokomotive vgrajeno kulisno vodeno držalo spenjače po standardu NEM 362. Na opazovalca model naredi močan vtis, predvsem je zanimiva streha lokomotive, saj so tokovni odjemniki, izolatorji in električni vodniki izdelani zelo natančno. Za tem pa ne zaostajajo napis, ki so izdelani v tehnologiji tampo tiska.

Model je izdelan po najsodobnejših tehnologijah, ki se danes uporabljajo pri izdelavi železniških modelov. Izbira materialov, tehnične karakteristike, natančna izdelava v merilu 1 : 87, detajli, ter barvanje in tiskanje vseh napisov in vsi upoštevani standardi NEM so lastnosti, ki model lokomotive SŽ 541 uvrščajo že v makete. Roco model lokomotive SŽ 541 je opremljen tudi z dodatnimi deli za vitrino in bo zagotovo našel svoje mesto poleg ljubiteljev malih železnic in zbiralcev železniških modelov tudi v pisarni katerega od železniških operaterjev, kjer omenjene lokomotive vozijo.

Prvi novi lastniki modelov SŽ 541 smo modele prevzeli kar v prostorih Centralnih delavnic v Ljubljani, ki opravljajo redno investicijsko vzdrževanje tudi na lokomotivah SŽ 541. Po prejemu modelov pred vhomom v delavnice smo si pod vodstvom Marka Hvaleta ogledali potek del v delavnicah. Za konec pa nam je Marko Hvale predstavil še svoj model, repliko parne kočije Stanley. Predstavniki Siemens, Prometne tehnike, pa nam je z veseljem predstavil karakteristike prave lokomotive.

Preživeli smo čudovit dan, in se vsem za trud in prizadevanja iskreno zahvaljujemo, zlasti Igorju Debevču iz Centralnih delavnic za organizacijo ogleda delavnic.



Prvi novi lastniki modelov SŽ 541 na ogledu v CD Ljubljana (foto: Tine Jarm).

Nuška Drašček je navdušila.



Praznični koncerti Godbe SŽ z Eroiko in Nuško Drašček

FOTO: Miško Kranjec

Godba Slovenskih železnic v veselih predprazničnih dneh ponovno obdaruje svoje občinstvo. Tako je že v nedeljo, 7. decembra, skupaj s Centrom za šport, turizem, informiranje in kulturo Laško, STIK, pripravila Miklavžev koncert v Laškem. K sodelovanju so povabili pevski trio Eroika in Nuško Drašček. Bogati glasbeni program je več kot dva tisoč obiskovalcev v večnamenski dvorani Tri lilije nagradilo s številnimi aplavzi.

Miklavževega koncerta so se udeležili tudi vodilni s Slovenskih železnic, pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic Igor Hauptman, predsednik Godbe Slovenskih železnic in delavski direktor Albert Pavlič, predstavniki sindikatov Slovenskih železnic, predsednik sveta delavcev Silvo



Pevski trio Eroika.

FOTO: Miško Kranjec

Berdajs, poslanec Srečko Prijatelj, predstavniki poslovnih partnerjev Slovenskih železnic in eminentni predstavniki Laškega in širšega družbeno-političnega prostora. Godba Slovenskih železnic, katere začetki segajo v daljno leto 1902,

je pod energičnim vodjem in dirigentom Francijem Lipovškom pet let zapored osvojila zlato plaketo, zaradi česar je prišla iz četrte težavnostne stopnje v sam vrh – koncertno skupino Zveze Slovenskih godb. V preteklem letu so se ude-

ležili mednarodnega tekmovanja pihalnih orkestrrov v koncertnem igranju Slovenija 2007, kjer so prejeli za drugo mesto srebrno plaketo – doslej največji uspeh, celo v evropskem prostoru.

Godba Slovenskih železnic vas vabi še na božično-novoletne koncerte:

- 25. decembra, ob 19.00, v Šentjanžu na Dolenjskem, gostja Nuška Drašček (prost vstop)
- 26. decembra, ob 19.00, v Zidanem Mostu, v Domu svobode, gostja Nuška Drašček (prost vstop)
- 2. januarja pri Društvu upokojencev v Sevnici, gostja Nuška Drašček (zaključna skupina) in
- 3. januarja v Radečah, gostje Eroika in Nuška Drašček (vstopnina).

Miklavžev koncert je potekal v dvorani Tri lilije v Laškem.



FOTO: Miško Kranjec

Franci Lipovšek in Godba Slovenskih železnic.



FOTO: Miško Kranjec



Med občinstvom so bili številne znane osebnosti, med drugim župan občine Laško Franc Zdošček, predsednik Godbe Slovenskih železnic in delavski direktor Albert Pavlič s soprogo ter poslanec Srečko Prijatelj s soprogo.

FOTO: Miško Kranjec



Vojko Dolžan

Borsig je zakon!

Vojko Dolžan je človek, ki je res predan železnici, saj je bil do svoje nedavne upokojitve vrsto let dejaven na področju parne vleke, najprej kot strojevodja, nato pa kot inštruktor strojevodij parne vleke oziroma strojevodij muzejskega vlaka. Z Vojkom sva se oni dan usedla na kavo in pošteno ter na dolgo »podebatirala« o parnih lokomotivah, muzejskem vlaku in še o marsičem. Na tem mestu bi se Vojku tudi zahvalil, saj sva pogovor opravila kar v Železniškem muzeju v Šiški v Ljubljani, tako da sem imel priložnost prvič ogledati si zbirko res postavnih parnih lepotic, ki stojijo v hali.

Vojko, kako si zašel na železnico?

Na železnico sem prišel leta 1983, in sicer kot strojevodja za premik. Leta 1984 pa sem opravil še šolanje za električne lokomotive. Za paro pa sem se prijavil na razpisu, ki je bil objavljen leta 1989. Šolanje je potekalo v zelo praktičnem duhu, saj je ravno v času našega šolanja potekala revizija Borsigove 06, tako da smo praktične izkušnje dobili takoj na kraju samem. Strojvodja parne lokomotive sem postal leta 1992, inštruktor pa leta 2002.

Verjetno si pri vožnjah muzejskih vlakov doživel marsikatero zgodbo.

V dolgi karieri smo res bili vsepovsod, saj smo prečkali Italijo, Slovaško, Madžarsko, Avstrijo, bili na marsikaterem srečanju muzejskih vlakov in še bi se našlo. Bili so res lepi časi, na katere se človek rad spomni. Najbolj mi je ostala v spominu vožnja čez avstrijski Semmering z lokomotivo serije 03 in pa vožnja v Split, maja 1990. Tedaj smo vozili dve lokomotivi in originalno vlakovno garnituro, ki jo je med drugo svetovno vojno uporabljal nemški vodja Hitler. Garnitura je bila res udobna in

visoko razkošna.

V spominu pa mi je ostala smešna zgodba iz Avstrije, ko smo peljali čez Madžarsko in nato proti Dunaju. Ko se je spustila noč, se je zaradi premoga, ki je gorel dobesedno kot v peklju, iz dimnika kadilo, iskriilo, gorelo in ne vem, kaj še ne vse. Avstrijski vlakovodja je mahal, kričal v svoj megafon, pa ga živi bog zaradi hrupa ni razumel, kaj hoče. Na koncu se je pokazalo, da nas ne upajo spustiti skozi Dunaj, saj je lokomotiva spuščala takšne ognjene efekte (čeprav je bilo to povsem normalno), da so se bali, da ne bo prišlo do požara. Si predstavljate naslove v časopisih: Slovenska lokomotiva zažgala avstrijsko prestolnico ..., ha, ha, ha. No, potem so nam dodelili priprežno lokomotivo, ki pa nas je skozi Dunaj vlekla kar po trasi podzemne železnice, in predstavljajte si obraze potnikov, ki so čakali metro, zagledali pa našo črno, črno in kadečo se pošast. **Katera pa ti je bila najbolj pri srcu?**

To ti bo pa vsak verjetno odgovoril enako. Borsig serije 06. Na tirih je pomenila to, kar danes na cesti pomenita Rolls Royse ali pa Bentley. Mislím, da sem s tem povedal vse.

Dobra je bila tudi serija 03 – z njo sem prevozil Semmering, in pa serija 33 – ta pa je bila prava vojaška lokomotiva, narejena med drugo svetovno vojno v 6.400 primerkih. Imela je zelo relativno življenjsko dobo, saj je marsikatera končala pod granatami, izstrelki, pod nastavljenim eksplozivom na progi in še na nekatere druge, zelo izvirne načine. Drugače pa je bila tudi »zvezda« filma Schindlerjev seznam, saj se v kadrih pojavi kar nekajkrat, največkrat v neslavni vlogi dovoza ljudi v koncentracijsko taborišče.

Obstajajo pa tudi tekmovanja strojevodij parne vleke.

Seveda! In to v več kategorijah. Spretnostna vožnja, premik, ustavljanje pred določeno točko, gašenje. Najbolj zanimiva je naloga, ko je treba ustaviti pred »žensko«, privezano na tire, jo rešiti in jo s tirnim vozičkom na ročni pogon prepeljati na določeno mesto. Sam sem bil na dveh tekmovanjih v Budimpešti in enkrat v Jiržihovem Hradcu, kjer smo tekmovali z ozkotirno lokomotivo. Tam sem celo zmagal.

Kakšna je po tvojem mnenju prihodnost muzejskih vlakov pri nas.

Po mojem mnenju zelo dobra. Povpraševanje je veliko. Zelo velik interes so pokazali Britanci, ki sploh slovijo kot železniški zanesenjaki. Potrebna pa bi bila večja vlaganja v program muzejskih vlakov, saj je v času, ko je bil direktor Marjan Rekar, vsa stvar dobila velik zagon, nato pa je

spet zamrlo. Zavedati se moramo, da se bo znanje počasi izgubilo, potem pa se bodo pojavile težave. Sedaj se je izšolala generacija 17 strojevodij, tako da so težave začasno premoščene, vendar ne za večno, saj starih mojstrov počasi ne bo več.

Ti pa si, praviš, počasi »izpregel«.

Po dvajsetih letih je počasi postalo dovolj. Človek mora včasih kakšno stvar tudi spustiti iz rok. Ves ta čas je trpela družina, saj so bili konci tedna, prazniki rezervirani za muzejski vlak. Število strojevodij z izpitom za parno lokomotivo je bilo majhno, zato smo stalno vozili. Pa je bilo vseeno lepo, ni kaj! Bom pa še vedno z veseljem priskočil na pomoč kot svetovalec, to pa bodite prepričani.

Hvala ti, Vojko!

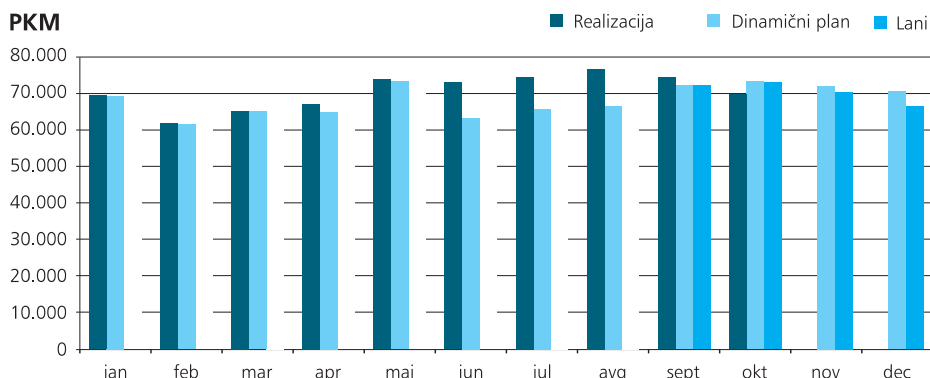
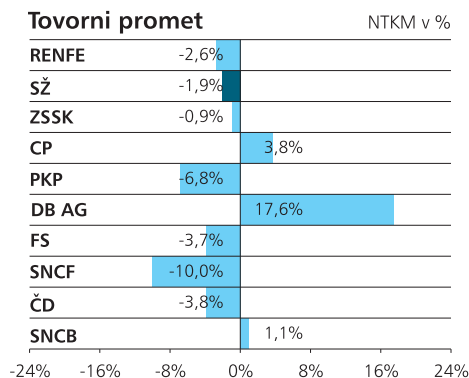
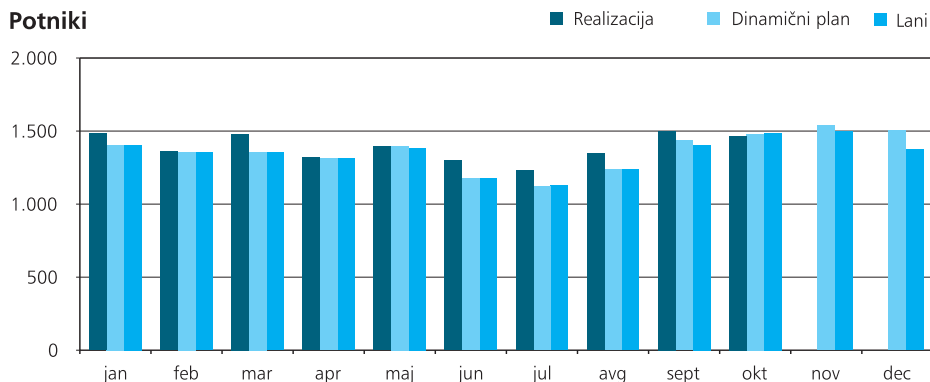
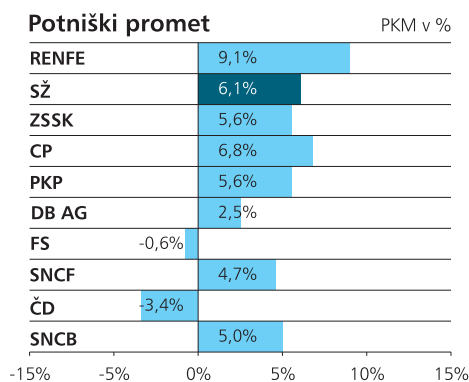
Enako, lep dan!



Obseg dela evropskih železnic

Januar-september 2008/2007

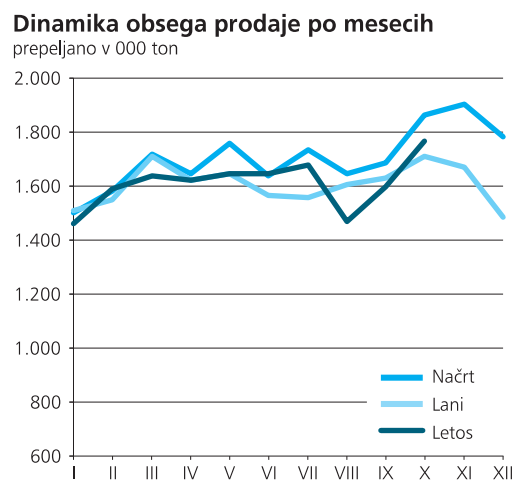
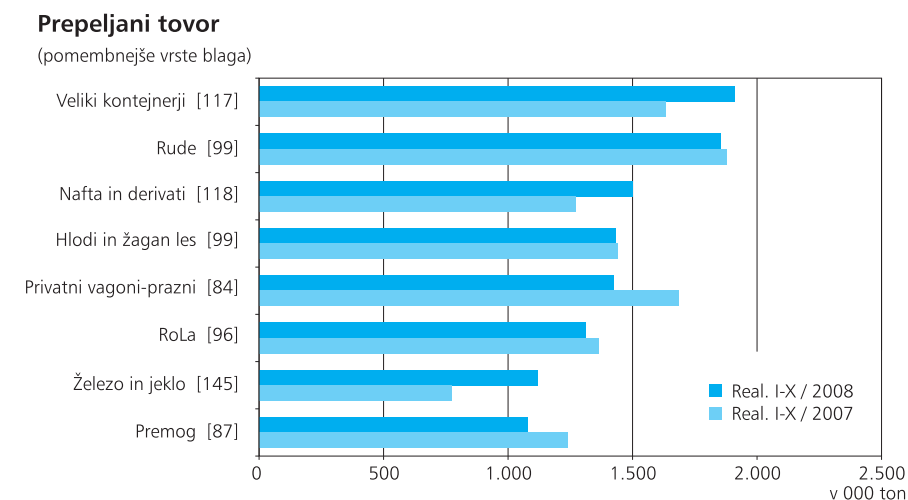
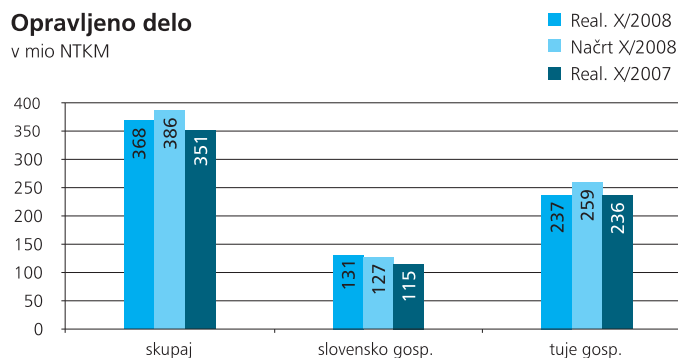
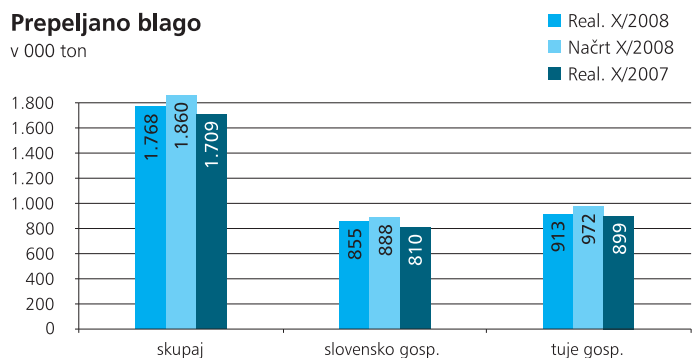
Potniški promet Slovenskih železnic



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Oktober 2008 - ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic



Alkoholizem in lažna solidarnost

Alkohol je v večini držav dovoljen in široko dostopen proizvod. Zdi se, da je najboljše pomirjevalno sredstvo – pa je res? Po eni strani se tako srečujemo s čustveno naklonjenostjo ljudi do alkohola zaradi mikavne opojnosti, po drugi strani pa je ta mikaven zaradi ekonomskega interesa, po načelu večja prodaja alkoholnih pijač – več davčin. Kdor koli pa se ukvarja s škodljivimi in neželenimi posledicami zlorabe alkohola, pa ve, koliko gorja povzroča samim uživalcem, kakor tudi njihovim bližnjim, in kako se posledice zlorabe alkohola prenašajo še v naslednje generacije. Slovenija slovi v Evropi kot dežela z največjo porabo čistega alkohola na prebivalca. Zato je alkoholizem pri nas zasvojenost številka ena! Alkohol se v naši kulturi uživa tako rekoč povsod. Mnogi si sploh ne znajo več predstavljati raznih praznovanj brez pitja alkoholnih pijač tako v družinskem krogu kakor tudi na delovnem mestu.

Opredelitev alkoholizma

Velik strokovnjak za zdravljenje alkoholikov pri nas, doktor **Janez Rugelj**, je opredelil alkoholizem kot družbeno motnjo, ki se pri posamezniku kaže kot čedalje večja zasvojenost od alkohola z občasno ali trajno alkoholno omamo. Alkoholik pa je po njegovem prepričanju človek, ki kljub prošnjam njegove najbližje osebe, da naj preneha piti, še naprej pije. Zaradi zasvojenosti alkoholik postopoma zanemarija in opušča svoje družinske, delovne in družbene dolžnosti, hkrati pa postaja na vseh področjih človeškega delovanja čedalje bolj odtujen, še posebej od svojega lastnega bista,

dela in narave. Alkoholiku gre po glavi samo eno: kako bi se opil in ostal opit brez težav. To pomeni, kako imeti vedno zadostno količino alkoholnih pijač in kako opravičiti svojo zasvojenost pred družino, delodajalcem in družbo. Za svojega sovražnika pa ima vsakogar, ki ga na kakršen koli način ovira pri njegovem pitju. Skratka, alkoholik duhovno, materialno in moralno propada.

Vzroki za nastanek alkoholizma

Različne teorije poudarjajo različne vzroke nastanka alkoholizma. *Psihološka teorija* išče vzroke za nastanek alkoholizma v nevrozah in osebnostni nezrelosti, kar je posledica velike zanemarjenosti in travm v najzgodnejšem obdobju otrokovega življenja ter posledično disfunkcionalnih odnosov v primarni družini. *Biološka teorija* o nastanku alkoholizma govori o dejstvu, da ima okrog 80 odstotkov alkoholikov alkoholike v ožjem sorodstvu. *Socialno-kulturne teorije* pa vidijo vzroke za nastanek alkoholizma v socialnem okolju – še zlasti v vinorodnih okoljih in njihovi kulturi pitja. Vendar je treba poudariti, da se ti vzroki med seboj prepletajo. *Alkoholik je torej človek, ki je odvisen od alkohola*. Zasvojenost pa je povezana z nezmožnostjo nadzora nad zaužito količino alkohola. Bistvo alkoholizma je v *spremenjenem, asocialnem vedenju alkoholika*, ki se kaže v nezanesljivosti, prepirljivosti, zanemarjanju vsakdanjih dolžnosti, čustveni otopelosti, odtujenosti v medsebojnih odnosih in s tem uničevanju družine ter nezmožnosti opravljanja svojega dela in s tem družbenega pro-

padanja. Vzrok takšnega spremenjenega vedenja je v zasvojenosti z alkoholom, za kar pa alkoholik krivi predvsem druge, običajno svoje bližnje.

Faze in vrste zasvojenosti

Psihična zasvojenost ima več faz. V prvi fazi alkoholik pije samo občasno, na primer pri kosilu, ob raznih praznovanjih ipd. V drugi fazi psihične alkoholne zasvojenosti pije na skrivaj v stresnih in obremenilnih situacijah, v katerih z alkoholom premaguje občutke nemoči, notranje bolečine in stiske. V tretji fazi pa pije v vseh mogočih situacijah, kot na primer med delom, med vožnjo itd., ker brez alkohola ne bi mogel funkcionirati in bi doživel abstinenčno krizo. To pomeni, da mora stalno »dolivati« – alkoholik ne more več brez alkohola. To je hkrati že tudi faza *telesne zasvojenosti*, pri čemer so kemični procesi v organizmu brez alkohola moteni.

Alkoholna toleranca je duševna in telesna odpornost organizma, ki kaže, koliko zaužitega alkohola prenese organizem posameznika. V *zgodnjem alkoholnem obdobju* se pri *pretiranem pivcu* (v primerjavi z *zmernim pivcem*, ki je sposoben obvladovati pitje) alkoholna toleranca običajno dviguje. To pomeni, da se telo privaja na alkohol in ga v začetni fazi prenese čedalje več. Alkoholik v tej fazi, ki lahko traja tja do pet let, popije čedalje več alkohola, da doseže enak učinek omame in sprostitve. Ko se toleranca ustali, (ta *kritična faza* lahko traja več let), je pivcem omamljen pri enaki količini popitega alkohola. Pozneje pa se ta toleranca do popitega alkohola močno zmanjša. V tej *kronični fazi* gre tudi že za neoz-

dravljive okvare in bolezni alkoholika, predvsem okvare jeter, ki so v funkciji presnove alkohola. Zdravje se hitro poslabšuje.

Alkoholizem je bolezen zasvojenosti, ki jo je mogoče zdraviti

Alkoholizem je mogoče zdraviti, čeprav zdravljenje ni lahko. Obstajajo različni programi za zdravljenje odvisnosti od alkohola, tako da je mogoče najti posamezniku ustrezen program. Vendar je zasvojenost kronična in napredujoča bolezen in postaja čedalje hujša, če je ne zdravimo. Prej ko jo začnemo zdraviti, večje so možnosti za uspešnejšo in trajnejšo ozdravitev, čeprav je zasvojenost doživljenjska. Zdravljenje okvar in obolenj, ki jih povzroča alkoholizem, je obsojeno na neuspeh, če se alkoholik hkrati ne zdravi tudi zaradi alkoholizma. Alkohol je namreč strup, ki deluje kvarno na vsako celico v organizmu. Prizadeti so vsi organi. Najbolj pa jetra, srce in možgani.

Kako alkoholika pripraviti, da se bo zdravil?

Najprej je treba poznati nekaj dejstev o bolezni alkoholizma in zasvojenosti. Nadalje prevetriti zamegljen odnos do alkoholizma in končno priznati realno stanje ter prenehati s slepljenjem ter življenjem v iluziji, da bo bolje. Alkoholizem je bolezen celotne družine, ne samo tistega, ki je zasvojen z alkoholom. Z osvješčanjem in poznavanjem problematike alkoholizma, se krepí samozavest in izboljšuje samopodoba partnerja, ki živi z alkoholikom, in njegova zmožnost postaviti jasne in odločne zahteve po spremembi – zdravljenju.

Alkoholik se sam ne bo nikoli odločil za zdravljenje. S svojo manipulacijo in obrambnimi mehanizmi: *zanikanja* prepričuje sebe in druge, da ni odvisen od alkohola; *racionalizacijo* opravičuje vzroke in okoliščine pitja; *projekcijo* išče krivce za svoje popivanje pri drugih; in *minimizacijo* zmanjšuje pomen in obseg svojega pitja.

Edina pot alkoholika za zdravljenje je dosledno stopnjevanje pritiska njegove okolice nanj. Tu pregovarjanja in prošnje ne pomagajo. Žena, ki je dovolj »okrepljena«, bo zmožna dosledno izvajati pritisk in postaviti zahtevo: »Zdravljenje – ali odhod.« Pri tem se mora zavedati vseh možnih posledic, kakor tudi možnih obljub, prošenj ali celo groženj in izvajanja nasilja, ne nazadnje tudi možno dokazovanje s tednom abstinence. Za zdravljenje ni dovolj, da alkoholik samo abstiniira. Žena nosi največje breme zdravljenja. Pri tem se mora tudi sama spremeniti, če hoče, da bo zdravljenje uspešno. Vsak človek, ki leta živi z alkoholikom, kakor pravi **dr. Sanja Rozman**, se navzame posebne osebnostne motnje – »odvisnosti od odnosov«.

Podobno velja tudi za otroke. Ostati v nekem zlorabljačem odnosu ni vedno znak ljubezni. Lahko je znak odvisnosti od odnosov, za katere je značilno prevzemanje odgovornosti za zadovoljevanje potreb drugim na račun nezavedanja in zanikanja svojih lastnih potreb. Lahko pa je tudi doživljanje tesnobe, ki se nanaša na postavljanje meja človekovemu vedenju, ki ne škoduje samo njemu, temveč tudi drugim in okolju. To pa so značilne lastnosti oseb, ki kljub psihičnim, čustvenim in fizičnim zlorabam raje ostajajo v odnosu z alkoholiki, kot da bi od njih odšle. »Alkoholikova žena potrebuje alkoholika, brez njega ne more živeti«, je zapisal **dr. Rugelj**. Odnosi med njima so namreč komplementarni, kar pomeni, da ustrezajo obema zakoncem, tudi ženi! Ob njem zadovoljuje na nek način svoje potrebe, na primer po podreja-

nju, dominiranju, trpljenju, preziranju, zmerjanju, pritoževanju, iskanju usmiljenja itd. Pogosto tudi same niso pripravljene na spremembo življenjskega sloga in odnosov, kar od njih zahteva program zdravljenja. Najbolj trdna je ravno zakonska zveza alkoholikov.

Čigav problem je alkoholizem?

Da mož pije, je problem moža, njegova zavestna odločitev. Problem žene pa je, da ostaja v odnosu z njim, ki že dolgo ni podoben temu, kar je vredno imenovati odnos moža in žene! Problem je njeno samospoštovanje, da pristaja na tako malo! Poleg tega pa so tu še otroci, ki vsrkavajo v svojo psihično strukturo vzorec odnosa, ki ga bodo z veliko verjetnostjo ponovili, ker jim postaja »domač« – del njih samih. Odraščanje ob staršu alkoholiku zamegljuje posameznikov odnos do alkoholizma in sposobnost za vzpostavljanje in ohranjanje funkcionalnih odnosov. Tisti, ki živijo v takšnih odnosih, so izpostavljeni škodljivim vzorcem odnosov in alkoholičnemu razkroju. Ne morejo razumeti, da so odnosi lahko tudi drugačni, če vse življenje preživijo v alkoholnem okolju.

V veliko pomoč je lahko tudi delovno okolje, če skupaj z ženo izvaja »pritisk« na delavca, hkrati pa mu ponuja tisto človeško toplino in pomoč skozi sam proces zdravljenja in še posebno pozneje ob vrnitvi z zdravljenja. Kajti nekdanji alkoholik ne sme nikoli več poskusiti kaplje alkohola, sicer zdrsne takoj nazaj v aktivno zasvojenost z alkoholom. Poznavanje kronične bolezni alkoholizma in razumevanje ter spodbujanje sodelavca k vsakodnevni odločitvi za abstinenco lahko njemu najbolj pomaga k trajni ozdravitvi, kvaliteti njegovega življenja, njegovi aktivni vključitvi v socialno in delovno okolje ter k njegovemu ponovnemu intelektualnemu, čustvenemu in duhovnemu razvoju, kar vse vodi k samouresničevanju.

Vsaka lažna solidarnost in zatiskanje oči pred čedalje globljim

propadanjem sočloveka, sodelavca ali bližnjega in njegovim drsenjem v alkoholno zasvojenost pa je samo podaljševanje agonije, trpljenja in pogube zasvojenca, kakor tudi njegovih domačih.

Vendar tako kot žena, tudi družba potrebuje alkoholika. S pomočjo njegove negativnosti in življenjske neuspešnosti, se okolica počuti močno, uspešno in pozitivno. Alkoholiku namreč dopušča vlogo slabega in negativnega člana družbe. Po drugi strani pa mu ponuja »zaščito« in »lažno pomoč«. V tem krogu imata oba svojo vlogo in se tako dopolnjujeta. Zato je tudi lažna solidarnost igra, v kateri vsakdo išče svoje koristi: zniževanje napetosti, zapravljanje časa, samopotrjevanje, vzdrževanje ravnovesja in morda še česa! Uspešen igralec je tisti, ki ima od igre največ koristi. Kje pa je tu človek kot oseba s svojim dostojanstvom?

Proces zdravljenja

Zdravljenje zasvojenosti ne pomeni samo prenehanje zlorabe alkohola ali drugih sredstev za omamljanje – to je le nujen pogoj, ali prva faza zdravljenja. Medicinski sistem zdravljenja, kakor pravi **dr. Sanja Rozman**, ne more zaobjeti socialne in duhovne komponente bolezni zasvojenosti. Zato je za uspešno zdravljenje nujno treba upoštevati vse druge dejavnike. Medicinsko zdravljenje zasvojenosti se mora nujno nadaljevati in dopolnjevati z dolgotrajnim kompleksnim socialno-andragoškim programom, psihoterapevtskim procesom, z delom na sebi in na partnerskem odnosu. Treba je obravnavati človeka kot celoto, ne le skupek njegovih organov. Uspešen proces zdravljenja lahko traja več let (pet let). Alkoholik je vsa leta popivanja nazadoval na vseh področjih. Ni se razvijal. Razvojno je ostal na stopnji, ko je začel s popivanjem. Zato je potrebna vsestranska rehabilitacija, ki ga usmeri v kakovostno, ustvarjalno in zdravo življenje. Proces psiho-socialne rehabilitacije in zdravljenja, ki omogoča

odmik od zgrešenega življenjskega sloga in navad, zahteva uporabo številnih pedagoških, andragoških in terapevtskih metod ter sredstev. Potrebno je soočenje z resnico in realnostjo. Obnoviti je treba telesno vadbo in aktivnosti. Napraviti inventuro svojega življenja za čas alkoholizma in popraviti storjene »krivice« predvsem svojim najbližjim. Četudi se alkoholik, kljub stopnjevanju pritiska domačega in delovnega okolja, ne odloči za zdravljenje (alkoholik, ki raje izgubi družino in službo, kot da bi prenehal piti, je izgubljen!!), naj se za zdravljenje odločijo ostali družinski člani, ker potrebujejo strokovno pomoč.

V nekaterih delovnih okoljih so se odločili za posebno kulturo pitja alkoholnih pijač. Nihče, tudi od vodilnih, v delovnem okolju ne pije alkoholnih pijač, niti jih ne ponudijo gostom. Na ta način želijo pomagati vsem, še zlasti tistim, ki imajo težave z alkoholom. Ali bi lahko tudi v našem delovnem okolju vpeljali takšno solidarnost in kulturo pitja? Ali smo dovolj osveščeni o vseh grozotah in trpljenju, ki ga povzroča alkohol?

Alkoholizem je torej bolezen nefunkcionalnih medsebojnih odnosov. Narušeni in neiskreni medsebojni odnosi še poglobljajo človekovo stisko in bolečino, bivanjsko praznino ter povečujejo osamljenost in človekov nesmisel. Mesec december je mesec izrekanja dobrih želja in nazdravljanja z alkoholom. Morda pa bi lahko kozarček penine zamenjali z iskreno, pristno in toplo človeško besedo, s katero bi lahko vsaj malce zapolnili prostor, ki ga sicer zapolnjujemo z uničujočim strupom – alkoholom. S tem smo lahko bogatejši vsi.

Naj nam pri tem premisleku pomaga misel, ki jo uporabljajo v klubih zdravljenih alkoholikov: »Bog, daj mi moči, da spremenim tisto, kar je mogoče spremeniti, daj mi umirjenost, da sprejemem to, česar ni mogoče spremeniti, in daj mi modrost, da bom razlikoval med prvim in drugim.«

Praktično usposabljanje na Slovenskih železnicah

Priložnosti za praktikanta in podjetje

Praktično usposabljanje je pomemben del pridobivanja in razvijanja specifičnih strokovnih kompetenc, ki so usmerjene predvsem na večjo zaposljivost diplomantov. *Zakon o visokem šolstvu* (Ur. l. RS, št. 119/2006) v tretjem poglavju z naslovom Izobraževalno, znanstvenoraziskovalno in umetniško delo, med drugim določa tudi vrsto študijskih programov in njihove sestavine. Po zakonu razvrščamo študijske programe v tri stopnje, in sicer v prvo - dodiplomsko stopnjo ter drugo in tretjo stopnjo, ki sta podiplomski. Zakon predvideva praktično usposabljanje kot obvezen sestavni del visokošolskih strokovnih študijskih programov ter kot možen del univerzitetnih študijskih programov. Za podiplomske programe predvideva projektne naloge v delovnem okolju oziroma temeljne, aplikativne ali razvojne raziskovalne naloge. Poleg določil Zakona o visokem šolstvu so za oblikovanje posameznega študijskega programa in, v njegovem okviru, praktičnega usposabljanja pomembna še Merila za akreditacijo visokošolskih zavodov in študijskih programov (Ur. l. RS, št. 101/2004) in Merila za kreditno vrednotenje študijskih programov po ECTS (Ur. l. RS, št. 124/2004). *Merila za akreditacijo visokošolskih zavodov in študijskih programov Sveta RS za visoko šolstvo* na primer opredeljujejo obvezne sestavine študijskih programov in pravijo, da je treba v predmetniku študijskega programa določiti delež praktičnega usposabljanja, način izvedbe ter kreditno vrednotenje.

Praktično usposabljanje študentov omogoča vzpostavitev povezave med teoretičnim znanjem, ki ga pridobijo v študijskem procesu, s praktičnimi vsebinami dela v kon-

kretnih delovnih razmerah organizacij. Cilji praktičnega usposabljanja kot dela poklicne socializacije so **informativni** (spoznavanje delovnih in tehnoloških procesov v podjetju, spoznavanje organiziranosti dela in organizacijskih enot), **formativni** (učenje aplikacije teoretičnega znanja pri konkretnih poslovnih dogodkih, spoznavanje soodvisnosti v delovanju organizacijskih delov podjetja) ter **socializacijski** (pridobivanje občutka za delo v skupini, usposabljanje za samostojno opravljanje nalog).

Podjetje, ki omogoča praktično usposabljanje študentom, lahko v tej dejavnosti prepozna možnost lažjega dostopa do primernih kandidatov oziroma kandidatke za zaposlitev. Praktično usposabljanje lahko namreč vpliva na selekcijo novega kadra, ki se v procesu izvedbe praktičnega usposabljanja pokaže kot kakovosten. Na drugi strani je naloga fakultete opremiti svoje študente z znanjem, ki bo čim bolj usklajeno s potrebami trga znanja in dela.

Pogoji za kakovostno izvedbo

Za kakovostno izvedbo praktičnega usposabljanja študenta je treba zagotoviti učinkovito delovanje številnih dejavnikov. Treba je zagotoviti primerno koordinacijo in komunikacijo med fakulteto in podjetjem, ki omogoča prakso. Pomembna je tudi izbira primerne mentorja, saj ta študenta usmerja s strokovnega vidika skozi celotno obdobje praktičnega usposabljanja, spremlja študentovo delo in ga ob koncu praktičnega usposabljanja oceni. Mentor mora biti primerno strokovno usposobljen, kar pomeni, da ima ustrezno smer in stopnjo izobrazbe, imeti mora primerne delovne izkušnje, potrebna je tudi afiniteta in motivacija za opravljanje mentorskega dela. Uspešna izvedba praktičnega usposabljanja, vključno z dodeljevanjem

nalog, je odvisna tudi od zavzetosti posameznega študenta. Pravice in obveznosti študenta, fakultete, podjetja in mentorjev so podrobneje določene v pogodbah o izvajanju praktičnega usposabljanja.

Praksa na Slovenskih železnicah

Slovenske železnice so se dejavno vključile v izvajanje praktičnega usposabljanja hkrati s spremembo zakonodaje, ki je praktično usposabljanje uvedla kot redno študijsko obveznost. Slovenske železnice dajejo prednost študentom tistih študijskih programov, ki vsebujejo znanje s prometno transportnega področja. Glede na možnosti, ki jih ponuja delovni proces, in glede na razpoložljivost mentorjev omogočamo praktično usposabljanje tudi študentom drugih smeri. Najpomembnejši informativni cilj praktičnega usposabljanja je omogočiti praktikantu čim bolj celosten vpogled v delovanje sistema Slovenskih železnic kot celote. Zato želimo, predvsem praktikantom na daljših (dvo- in večmesečnih) praktičnih usposabljanjih, predstaviti različne poslovne enote in področja ter jim omogočiti seznanjanje s kompleksnostjo sistema, v katerega so prišli.

Pri določanju vsebine praktičnega usposabljanja skušamo na Slovenskih železnicah slediti zahtevam študijskega programa, na katerem se praktikant izobražuje, možnostim, ki jih dopušča delovni proces v posamezni organizacijski enoti, ter ne nazadnje željam posameznega študenta. Študentje imajo namreč možnost sporočiti svoje preference za različnimi vsebinami usposabljanja z izpolnitvijo vprašalnika, ki jim ga posredujemo pred začetkom praktičnega usposabljanja. Po potrebi, še posebej v dogovoru s posameznimi mentorji, so študentje najprej povabljeni na pogovor. Praktikantom so dodelje-

ni mentorji glede na smer študija in stopnjo izobrazbe, za katero se praktikanti usposabljujejo. Poleg mentorjev spremljajo delo študenta tudi inštruktorji. Mentor ob koncu praktičnega usposabljanja celostno oceni delo študenta in podrobneje predstavi potek usposabljanja. Pri ocenjevanju mentor sodeluje z inštruktorji, ki so sodelovali pri usposabljanju študenta.

Glede formativnih ciljev je treba povedati, da zaradi zagotavljanja varnosti pri delu in same narave delovnega procesa na posameznih delovnih področjih (neposredno delo v prometu) študentom ne moremo vedno omogočiti, da bi svoje znanje aplicirali na dejanskih delovnih nalogah.

Delo v različnih delovnih skupinah pripomore k realizaciji dela socializacijskih ciljev. Socializacija študentov poteka v vsakodnevnih stikih z mentorjem, inštruktorji in drugimi zaposlenimi v delovnem procesu ter v stikih med samimi študenti.

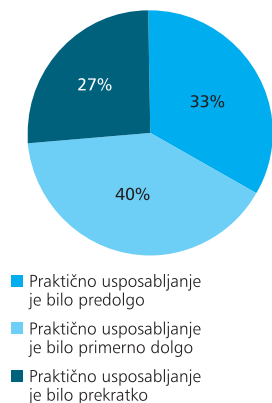
Mnenje študentov in praktikantov

Študentom po koncu praktičnega usposabljanja posredujemo anketne vprašalnike, s katerimi želimo dobiti povratno informacijo o zadovoljstvu študentov ter mnenje o koristnosti praktičnega usposabljanja. Podatki o zadovoljstvu študentov na praktičnem usposabljanju, ki jih bomo predstavili v nadaljevanju, zajemajo izpolnjene vprašalnike študentov, ki so opravljali praktično usposabljanje leta 2008.

Študentje ocenjujejo praktično usposabljanje kot primerno organizirano in dovolj razgibano ter se jim zdi koristno izvedeti čim več informacij o podjetju, tudi tistih, ki niso neposredno vezane na smer študija in na delo, ki so ga v podjetju opravljali.

Enainosemdeset odstotkov praktikantov se popolnoma strinja z izja-

Graf 1: Mnenje študentov o trajanju praktičnega usposabljanja



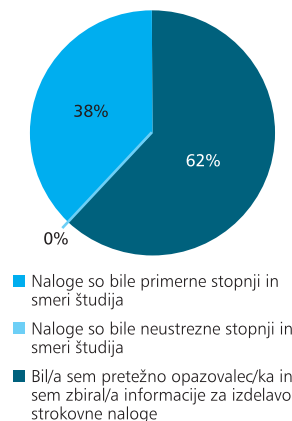
vo, da je bilo praktično usposabljanje na Slovenskih železnicah, d. o. o., dobra izpopolnitev znanja, ki so si ga pridobili med študijem. Precej

študentov, ki so izpolnili anketo, in sicer 40 odstotkov, meni, da je bilo praktično usposabljanje primerno dolgo. Študentje, ki menijo, da je bilo praktično usposabljanje prekratko, so imeli praviloma en mesec ali manj praktičnega usposabljanja. Medtem ko so imeli študenti, ki so menili, da je bilo praktično usposabljanje predolgo, med 2,5 in 6 mesecev obveznega praktičnega usposabljanja.

Ocena primernosti delovnih nalog

Iz grafa 2, ki v nadaljevanju prikazuje oceno študentov o primernosti nalog, dodeljenih v okviru praktičnega usposabljanja, lahko razberemo, da je precejšen odstotek študentov zadovoljnih z nalogami, ki so jim bile dodeljene v okviru praktičnega usposabljanja. Večina jih sicer meni, da so bili na prak-

Graf 2: Ocena primernosti nalog, dodeljenih v okviru praktičnega usposabljanja



tičnem usposabljanju predvsem opazovalci. Podatek lahko razumemo kot posledico narave dela na Slovenskih železnicah (predvsem

delo, ki se opravlja neposredno v prometu), saj je ne glede na druge želje in interese treba najprej poskrbeti za zagotavljanje varnosti študenta, zaposlenih in varnosti pri izvajanju prometa.

Mnenje o dodeljenih mentorjih in inštruktorjih

Večina študentov izraža zadovoljstvo z dodeljenimi mentorji in inštruktorji, tako z vidika časa, katerega so jim namenili, kot z vidika komunikacije ter ustreznega usmerjanja in vodenja v celotnem času praktičnega usposabljanja.

Literatura in viri:

1. Kristl, Julijana in dr. 2007. *Smernice za praktično usposabljanje na Univerzi v Ljubljani*. Ljubljana: Univerza.
2. *Zakon o visokem šolstvu*. Ur. l. RS, št. 119/2006.
3. *Merila za akreditacijo visokošolskih zavodov in študijskih programov*. Ur. l. RS, št. 101/2004.

Obolevanje železničarjev

Inštitut za varovanje zdravja Republike Slovenije nam je obdelal in posredoval podatke o vzrokih bolniškega staleža železničarjev po Mednarodni klasifikaciji bolezni (MKB 10) za leto 2007. Ugotovljeno je bilo, da železničarji največ obolevamo za poškodbami in zastrupitvami zunaj dela. Na to vplivamo železničarji predvsem sami, zato je pomembno, kako poskrbimo za zaščito pred nevarnostmi in nezgodami pri domačih opravilih. Veliko je odvisno tudi od tega, koliko uporabljamo znanje iz varstva pri delu, ki smo se ga naučili v podjetju, tudi doma.

Na drugem mestu so bolezni mišično kostnega sistema in vezivnega tkiva. To je tudi razlog, zaradi katerega Slovenci največ obolevamo. Glede na to bi morali bolj poskrbeti za svojo fizično dejavnost in utrjevanje tako mišic hrbta kot drugih mišic. Redna telovadba nam bo vsekakor koristila in utrjevala zdravje. Če ne bomo sami poskrbeli za svoje telo, ne bo nihče drug. Res pa je, da začnemo bolj skrbeti za svoje zdravje šele takrat, ko nas kaj zaboli.

Na tretjem mestu zbolevali železničarji zaradi poškodb pri delu. Podatek kaže na to, da je nesreč pri delu sicer manj, vendar so bolj resne. Če pa bomo še bolj dosledno upoštevali navodila za varno delo, pa bo teh nesreč še manj. Najbolje bi bilo, ko bi nesreč pri delu sploh ne bilo. Tudi v Sloveniji so poškodbe in zastrupitve pri delu na tretjem mestu, kar pomeni, da ne odstopamo od slovenskega povprečja.

Ker so na Slovenskih železnicah zaposleni večinoma moški, pogledimo, zaradi katerih bolezni

so najpogosteje obolevali leta 2007. Poškodbe in zastrupitve zunaj dela so na prvem mestu. Najpogostejša obolenja, ki tudi najbolj prizadene železničarje v starosti med 45. in 64. letom, pa so bolezni mišično kostnega sistema in vezivnega tkiva. V teh letih bi morali biti še bolj prijazni do sebe in krepiti svoje telo, da ohranimo telesno kondicijo in zdravje. Na tretjem mestu po bolniški odsotnosti pri moških železničarjih so poškodbe pri delu. Enako velja tudi v slovenskem merilu.

Kako pa je pri nežnejšem spolu, železničarkah? Leta 2007 so bile največ v bolniškem staležu zaradi bolezni mišično kostnega sistema in vezivnega tkiva. To obolenje je najbolj pogosto pri ženskah v starosti med 45. in 64. letom. Tudi ženske bi morale bolj poskrbeti za svoje zdravje, saj smo pogosto obremenjene poleg dela v službi še z delom doma. Na drugem mestu pa ženske na Slovenskih železnicah obolevamo za duševnimi in vedenjskimi motnjami ravno tako v starosti med 45. in 64. letom. V republiškem merilu je ta vzrok na tretjem mestu. Verjetno nekaj k temu prispeva tudi hiter tempo življenja, stresno življenje, pomanjkanje občutka varnosti zaradi številnih hitrih sprememb, pomanjkanje smisla življenja in še kaj. Zanimivo je tudi, da je v starostni skupini med 20. in 44. letom pri železničarkah na drugem mestu vzrok bolniškega staleža nega družinskega člana, kar kaže še na tradicionalno vlogo skrbi ženske za družino.

Skrb za svoje zdravje pa vključuje številne dejavnosti, kot so hoja v hribe ali hitra hoja

po nižinah, rekreacija v telovadnici ali fitnes centru, plavanje, kolesarjenje ali pa kakšna druga oblika telesne dejavnosti, ki je človeku pri srcu in krepi tako telo kot duha. Koristno je, da namesto dvigala pogosteje uporabljamo stopnice ali pa izstopimo iz avtobusa morda eno postajo prej ter si privoščimo nekaj hoje. Hrbtenico tudi varujemo, če gremo po večjih nakupih z vozičkom, v hribe pa s teleskopskimi palicami. Pri sedenju naj bodo naša ledvena vretenca podprta, višina sedeža pa primerna glede na delovno površino. Če imamo sedeče delo, si po uri sedenja privoščimo nekaj korakov in s primernimi vajami sprostimo mišice vratu in hrbta. Tudi pravilno dvigovanje bremen je pomembno, saj je treba dvigovati vedno iz počepa. Če pa kaj nosimo, je bolje, da obremenjujemo obe roki enakomerno. Za hrbtenico je pomembno tudi obuvalo, saj mehak podplat in elastična peta amortizirajo tresljaje pri hoji. S takšnimi drobnimi ukrepi že lahko nekaj naredimo zase, za svoje zdravje, s tem pa tudi za svojo družino ali bližnje in ne nazadnje tudi za dobro delo na delovnem mestu.

Pregovor pravi: »Iz majhnega raste veliko.« Enako lahko rečemo tudi za naše zdravje. Če bomo vsak dan vsaj nekaj malega naredili za svoje zdravje, bomo dolgoročno naredili veliko. Najpomembnejše je, da krepimo najšibkejši člen naše verige. Od tega člana je odvisna celotna veriga zdravja našega telesa.

Magda Šinkovec Mali

Upokojeni kolegi Sekcije za vleko vlakov Ljubljana v letu 2008

Semper fidelis – večno zvesti

Ozrmo se okrog sebe, pogledjmo v naravo in videli bomo zelo zanimivo dogajanje. Vsako pomlad na drevesu požene mlado listje. To listje potem vse leto oskrbuje drevo z vsem potrebnim za življenje. Proti koncu poletja listje dobi temnozeleno barvo in potem v pozni jeseni počasi odpade z drevesa, eno prej, drugo pozneje. Pa še potem je koristno za drevo, saj ga oskrbi s potrebno zalogo za naslednje leto, za naslednji generacijski krog. Mirno lahko rečemo, da ostane zvesto matičnemu drevesu.

Sedaj pa pogledjmo v naše podjetje, natančneje v našo Sekcijo, in jo primerjamo s prej opisanim drevesom. Neke daljne pomladi so naši kolegi prišli v Sekcijo kot mlada moč, ki je vsemu dala nov, svež zagon. Bili so še neizkušeni, a polni moči in idej. Skozi čas so



Z leve: Franc Bokal, Janez Pintar, Andrej Grašič, Slavko Marič, Vinko Lipovšek, Simo Kusić, Rafael Osolnik in Grozden Trobec.

se kalili, pridobivali izkušnje in jih prenašali naprej. Lahko rečemo, da so bili kot listje na vrhuncu svoje moči. In ker se vsak naravni krog sklene skozi jesen in zimo, je tudi za naše kolege prišel čas, ko so se poslovili od aktivnega oskrbovanja »drevesa«, to je Sekcije. A čeprav njih ni več v aktivni službi, izkušnje ostajajo in se prenašajo

na nove generacije, nove sodelavce, novo listje, ki sedaj s polnim zagonom skrbi, da »drevok« opravlja svojo funkcijo v sistemu in prispeva k dobri rasti »gozda«, to je Slovenskih železnic.

In kot sem že omenil - čeprav niso več dejavno navzoči, pa del njih še vedno ostaja pri nas, saj ko si enkrat »okužen« z virusom železni-

ce, ti to ostane v krvi do konca. Na nek način ostaneš zvest podjetju. In prav je tako. Veliko prijetnih trenutkov v pokoju vam vsem skupaj želim, in pa fantje – **semper fi!** (upam, da mi ameriški marinci ne bodo zamerili, ker sem si izposodil njihov moto, pa tudi če ...).

Smučarski tečaj za otroke zaposlenih v Slovenskih železnicah

Kot že vrsto let, bomo tudi to zimo v Kranjski Gori, med zimskimi šolskimi počitnicami, organizirali dva smučarska tečaja za naše osnovnošolce. Termin tečaja za območja zunaj Ljubljane, Maribora in Ptuja je od 14. do 21. februarja 2009, za območja Ljubljane, Maribora in Ptuja pa od 21. do 28. februarja 2009.

Cena tečaja je 260 evrov in vključuje bivanje s polnim penzionom v Železničarskem domu v Kranjski Gori, izvedbo tečaja smučanja pod vodstvom treh strokovno usposobljenih učiteljev smučanja, smučarske karte za otroke in učitelje smučanja, vstopnino za bazen v hotelu Larix, vožnjo s kočijo in turistično takso. Stroške tečaja v celoti poravnate ob prihodu v Železničarski dom v Kranjski Gori.

Prijavnico dobite skupaj z razpisom v vašem tajništvu ali na intranetnih straneh SŽ (<http://intranet/>), izpolnjeno pa pošljete do petka, 9. januarja 2009, po pošti na naslov Slovenske železnice, Področje za kadre, Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana ali na faks št. 14807. Za dodatne informacije se obrnite na Igorja Šmida (telefon 14391).

Igor Šmid

Srečanje generacije prometnikov 1977/78

Nekateri smo bili kar rahlo presenečeni, ko smo prejeli vabilo za srečanje ob 30. obletnici končanja prometne šole v Ljubljani. Ob odprtem vabilu kar ne moreš verjeti, da je preteklo že trideset let od tega, ko smo takrat še mladi, nebogljeni in seveda lepi gulili klopi na Aljaževi. Tako nebogljeni smo se počutili tudi v soboto, 25. oktobra, ko smo se po tridesetih letih zbrali generacija prometnikov, ki smo obiskovali prometno šolo leta 1977/78 in se nostalgično posedli v klopi. Ko smo se po »vpisu« v, se še spomnite tistega bifeja na vogalu, odpravili na ogled šole in naših nekdanih učilnic, so se nekateri spomnili celo sedežnega reda. Ni kaj, ambient je še vedno isti, vključno z bifejem in osebjem.

V šoli nas je prijazno sprejel Janez Kresnik in nam predstavil dejavnost šole, ki danes ni več samo »železničarska«, temveč je danes gimnazija, kjer se v delu šole še vedno izvajajo programi usposabljanja za železniške poklice. V zadnjem času še posebno intenzivno za železniške izvršilne delavce. Pisani družini starodobnih prometnikov se je pridružila tudi Marija Bele Srebot, ki je z nami takrat obiskovala prometno šolo in je bilo to za tiste čase kar malce nenavadno.

Srečanje smo zaokrožili z ogledom Ljubljane in gradu, saj nekateri od nas v vseh teh letih sploh niso bili več v Ljubljani, mogoče na železniški postaji ali pa tja do Kliničnega še ...

Pravijo, da prazne vreče, pa naj si bodo mlade ali stare, ne stojijo pokonci, zato smo se odpravili na pojedino v gostišče Portal, kjer nas je že čakala prava pojedina. Da, od tu naprej pa smo, kot vse življenje na železnici, že pričeli vihati rokave in pogledovati na uro, ki se je nevarno bližala odhodu naših vlakov proti domu.

Tako kot na vsakem srečanju je tudi tu padla obljuba, da se od sedaj naprej dobimo vsako leto. Torej na svidenje naslednje leto v Kopru.

Janez Glavač



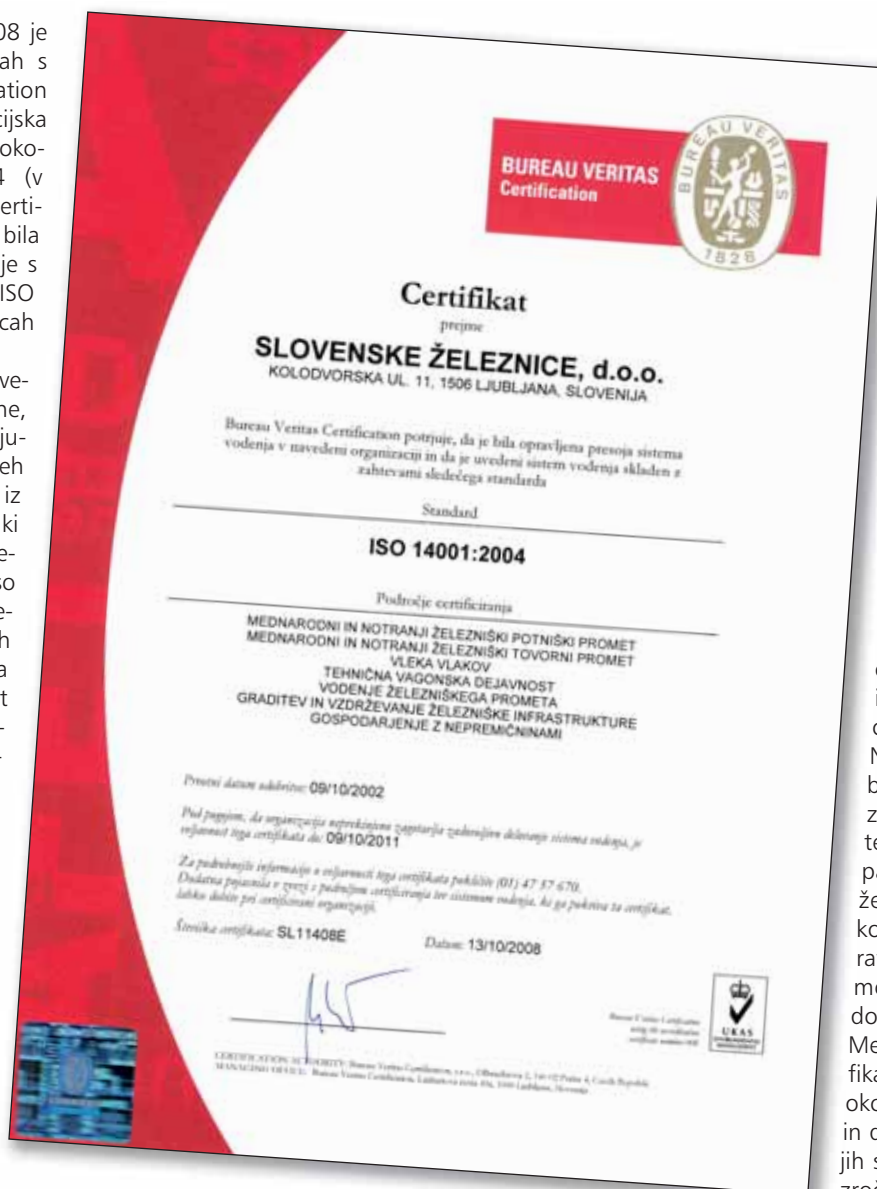
Uspešno opravljena recertifikacija sistema ravnanja z okoljem

Med 7. in 9. oktobrom 2008 je bila na Slovenskih železnicah s strani Bureau Veritas Certification (BVC) izvedena recertifikacijska presoja sistema ravnanja z okoljem po ISO 14001:2004 (v nadaljevanju besedila: recertifikacija). Recertifikacija je bila uspešno izpeljana, tako da je s tem veljavnost certifikata ISO 14001 na Slovenskih železnicah podaljšana do leta 2011.

V recertifikacijo, ki je bila izvedena na območju Ljubljane, Maribora in Celja, so bile vključene posamezne OE na vseh organizacijskih ravneh in iz vseh temeljnih dejavnosti, ki se izvajajo na Slovenskih železnicah. Presojevalci BVC so preverjali skladnost in ustreznost uvedenih sistemskih rešitev z zahtevami standarda ISO 14001, kot tudi skladnost delovnih in tehnoloških procesov v okviru operativnega delovanja z zahtevami Poslovnika sistema ravnanja (995) in veljavne okoljske zakonodaje.

Na letnem vodstvenem pregledu sistema ravnanja z okoljem aprila 2007 je Služba za kakovost, procese in okolje najvišjemu vodstvu SŽ podala predlog, da se v skladu z vsemi dotedanjimi organizacijskimi spremembami izvede modifikacija Poslovnika sistema ravnanja z okoljem (995). Predlog je bil sprejet in proces modifikacije sistema ravnanja z okoljem na Slovenskih železnicah je stekel. Nosilec tega je bila Služba za kakovost, procese in okolje. Namen modifikacije sistema ravnanja z okoljem je bil, da se:

- sistemsko oziroma pravno formalno v največji možni meri čim bolj poenostavimo postopki, ki so povezani z obvladovanjem sistema ravnanja z okoljem na vseh organizacijskih ravneh,
- poveča preglednost delovanja posamezne OE kot tudi,
- poveča stopnja učinkovitosti sprejetih ukrepov in lastnega delovanja.



Pomemben cilj v sklopu tega je bil tudi, da bodo vodje OE v okviru vodenja OE dobro razumeli in poznali vse zahteve sistema ravnanja z okoljem.

Proces modifikacije je trajal približno 15 mesecev in se je končal septembra 2008. V njem so sodelovali delavci na ravni vseh PE, področij in služb, ki strokovno pokrivajo področje varovanja okolja.

Kot je iz končnega poročila o izvedeni presoji razvidno, so bili presojevalci BVC zadovoljni s kakovostjo vpeljanih rešitev, kot tudi s stopnjo okoljske osveščenosti vodij in zaposlenih na vseh organizacijskih ravneh. Neskladnosti na presoji ni bilo ugotovljenih. Predlogi za nadaljnje izboljšave sistema ravnanja z okoljem pa so bili na Slovenskih železnicah udejanjeni kot korektivni ukrepi sistema ravnanja z okoljem, ki jih morajo posamezne OE v določenem roku izvesti.

Menimo, da smo z modifikacijo sistema ravnanja z okoljem dosegli svoj namen in da bodo vplivi na okolje, ki jih s svojimi dejavnostmi povzročajo SŽ, še bolj sistematično obvladovani in v okviru danih zmožnosti zmanjšani na minimum.

Zahvaljujemo se vsem zaposlenim, ki so dejavno sodelovali v sklopu recertifikacijske presoje, da je ta bila uspešno izvedena.

Konferenca Slovenskega združenja za kakovost

Sistem odličnosti tudi v železniškem prometu

Letos je bila 6. in 7. novembra v Portorožu že 17. letna konferenca Slovenskega združenja za kakovost. Predstavniki naše družbe smo v preteklosti že večkrat sodelovali na konferenci z referati v posameznih sekcijah. Tokrat so bile Slovenske železnice pokrovitelj in so imele možnost nastopa na plenarnem delu, objave predstavitve v zborniku in druge priložnosti za promocijo Slovenskih železnic

v krogu ljudi, ki se ukvarjajo s kakovostjo in poslovno odličnostjo in drugimi sistemi vodenja.

Namen in program konference

Konferenca Slovenskega združenja za kakovost (SZK) je namenjena predstavitvi enoletnih rezultatov dela in napredka slovenskih organizacij na področju sistema kakovosti, odličnosti,

okolja, zdravja in varnosti, družbene odgovornosti itd. Združuje vse dejavnosti, tako gospodarske kot negospodarske, vključno z državnimi ustanovami. Z referati, ki jih referenti predstavijo na posameznih sekcijah, se obravnavajo različne teme, ki so praktičnega pomena in nakazujejo rešitve in razvoj posameznih okolij. Gre za predstavitve, izmenjavo mnenj in dobrih praks, učenje in spoznavanje. Udeleženci se na široko seznanijo z najaktualnejšimi dogajanjem na področju kakovosti in odličnosti v Sloveniji in širše. Plenarni del zajame ključne teme, ki so v posameznem trenutku najpomembnejše. Poslušajo ga vsi udeleženci, ki jih je bilo nekaj čez 330. Letos so bile to naslednje teme:

- Podnebne spremembe – neprijetna resnica (Vida Ogorelec Wagner),
- Notranji odnos do kakovosti (Lama Shenphen Rinpoche),
- Slovenske železnice na poti odličnosti: Skupaj na tirih - strateški načrt do leta 2015 (Tomaž Schara).

Razvoj skupine Slovenskih železnic

Zanimanje za dogajanja na železnici je veliko in za navzoče na konferenci nadvse dobrodošlo. Zlasti gre za to, da se posreduje objektivno stanje iz prve roke in nakažejo prihodnji razvojni koraki in pričakovanja. Med udeleženci (direktorji, predstavniki vodstva za kakovosti, strokovnjaki na različnih področjih, svetovalci, izobraževalci, presojevalci,

ponudniki programskih rešitev ...) je veliko število uporabnikov železniških storitev tako v tovornem kot v potniškem prometu in imajo z nami tudi praktične izkušnje. Večinoma so te pozitivne, včasih pa tudi drugačne. Generalni direktor Tomaž Schara je v enournem nastopu predstavil skupino Slovenske železnice in strategijo do leta 2015. Glede na usmeritev konference, ki je razvidna iz slogana: »Biti boljši na poti do boljšega« je bila rdeča nit predstavitve, kako s strateškimi ukrepi in projekti doseči izboljšave in postopoma uvajati odličnost tudi v železniškem prometu. Izhajamo namreč iz tega, da dosedanja prizadevanja in izkušnje pri izvajanju sistema vodenja kakovosti, sistema ravnanja z okoljem in drugih ukrepov, ki se izvajajo, nakazujejo na potencial in sposobnost za to. V ospredju sta vizija in poslanstvo, ki usmerjata sistem v krepitev vloge logista, integratorja potniškega prometa ter usposobljenega upravljavca/vzdrževalca železniške infrastrukture na sečišču V. in XI. vseevropskega koridorja. Generalnemu direktorju je uspelo z enostavnimi razlagami povedati, kaj so Slovenske železnice, kam nameravajo priti in kako bodo to izvajale. Jasno je, da vse ni odvisno samo od nas, je pa dobro, da strokovna javnost ve za naše namene in v okviru državnih in drugih navedenih to podpore. Reakcije navzočih so bile spodbudne, in kaže, da je takšen način komuniciranja strategije primeren ter bi ga kazalo večkrat uporabljati.



Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara.

Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (10)

Politika in strategija

Politika in strategija je 2. merilo v shemi modela odličnosti EFQM. Njegova opredelitev je:

»*Odlične organizacije uresničujejo svoje poslanstvo in vizijo z razvijanjem strategije, ki se osredotoča na udeležene strani ter upošteva trg in sektor, v katerem deluje. Za izvajanje take strategije razvijajo in širijo ustrezno politiko, načrte, cilje in procese.*«

Dejavnik **Politika in strategija** se uresničuje s štirimi podmerili, in sicer:

- 2.a** Politika in strategija temeljita na sedanjih in prihodnjih potrebah ter pričakovanih vseh udeleženi strani;
- 2.b** Politika in strategija temeljita na informacijah, dobljenih z merjenjem dosežkov, raziskavami, učenjem in s sorodnimi zunanji dejavnostmi;

2.c Organizacija razvija, pregleduje in posodablja politiko in strategijo;

2.d Organizacija sporoča politiko in strategijo in ju širi v okviru ključnih procesov.

Na Slovenskih železnicah smo opredelili prvo verzijo pristopov, s katerimi bomo uresničevali dejavnik odličnosti Politika in strategija. Tukaj je zlasti pomemben

Strateški načrt do leta 2015, ki ga izvajamo pod imenom Skupaj na tirih, kar simbolično pomeni, da pri tem sodelujejo vsi zaposleni v skupini Slovenske železnice, uporabniki storitev, dobavitelji in poslovni partnerji, lastnik (država) s svojimi institucijami, lokalne skupnosti, javnost in drugi zainteresirani.

(Nadaljevanje prihodnjič)

Razčlenitev pristopov je prikazana v naslednji razpredelnici.

Podmerilo modela EFQM	Pristop SŽ	Kratek opis pristopa
2a: Politika in strategija temeljita na sedanjih in prihodnjih potrebah in pričakovanih vseh udeleženi strani	Tržne analize	Analiza obstoječega stanja na trgih (stanje in razvoj transportne logistične panoge in javnega in čezmejnega potniškega prometa, storitev – stanje na trgu nepremičnin).
	Raziskave zadovoljstva uporabnikov	Potrebe in pričakovanja sedanjih in prihodnjih uporabnikov, ugotovljene z anketiranjem, zbiranjem pripomb in predlogov uporabnikov. Analiza potovalnih navad prebivalstva, nabavna politika odjemalcev tovarnega prometa.
2b: Politika in strategija temeljita na informacijah, dobljenih z merjenjem dosežkov, raziskavami, učenjem in s sorodnimi zunanji dejavnostmi	Kazalniki poslovanja	Postavljanje in analiza notranjih kazalnikov poslovanja ter ukrepi na podlagi analiz in ugotovitev.
	Rezultati učenja	Analiza rezultatov učenja na podlagi primerjave rezultatov in ukrepi za izboljšanje kompetentnosti. Priložnost: benchmarking procesov.
	Analiza konkurence	Analizirati konkurenco z namenom ustreznega pozicioniranja na trgu, izboljšav in prednosti. Priložnost: 'coopetition' (namesto konkurence) – sodelovanje z drugimi prevozniki (npr. integrirani JPP).
	Spremljanje poslovnega okolja	Spremljanje političnega, ekonomskega, demografskega in tehnološkega okolja na podlagi informacij iz medijev in drugih virov. Priložnosti: izdelati podrobnejšo pest analizo.
2c: Organizacija razvija, pregleduje in posodablja politiko in strategijo	swot analiza	Prepoznavanje konkurenčnih prednosti s swot analizo (prednosti, slabosti, nevarnosti, priložnosti). Priložnost: spremljati sedanje in prihodnje konkurenčne prednosti (npr. po posodobitvi/zgraditvi infrastrukture).
	Obvladovanje poslovnih tveganj	V poslovnem okolju obstajajo različna tveganja (varnost, finance, zdravje, trgi, projekti ...), ki jih je treba obvladovati. Priložnost: Potrebno je sistemsko obvladovanje tveganj.
	Strategija in politika	Postavljanje, pregledovanje in posodabljanje strategije in politike (skupaj z lastnikom).
	Strateški cilji	Opredeljevanje in spremljanje strateških ciljev in dosežkov iz strategije. Priložnost: projektna pisarna, ki spremlja doseganje rezultatov in ciljev.
2d: Organizacija sporoča politiko in strategijo in jo širi v okviru ključnih procesov	Strateško komuniciranje	Sporočanje strategije udeleženi stranem – notranji in zunanji javnosti in njena promocija. Priložnost: na srečanjih predstaviti vizijo in strategijo delovanja družbe vsem zaposlenim in partnerjem, kar vpliva na klimo v podjetju in posledično boljše poslovanje ter zadovoljstvo zaposlenih in drugih udeleženi.



Smučišče pod Belo pečjo »Na Zlebeh«.



Pogled s planine Police na smučišče, Belo peč in pogorje Kanina.

Nove tržne možnosti na zamejskih smučiščih

Množice smučarjev iz Slovenije v zimskih sezonah že desetletja tradicionalno smučajo na velikih in sodobnih zamejskih smučiščih, do katerih se pripeljejo večidel z lastnimi avtomobili. Z vstopom Slovenije v schengenski sistem so bile odpravljene mejne kontrole na notranjih evropskih mejah. Na tej podlagi so z novim železniškim voznim redom, ki velja od 14. decembra 2008 do 12. decembra 2009 **skrajšane vožnje mednarodnih vlakov**, kar smučarjem odpira nove možnosti za obisko-

velja geslo »**Varujemo okolje – potujemo z vlakom!**« V tem članku prikazana smučišča so v poletni sezoni tudi prvovrstni cilji za planince. Obstoječe možnosti je treba dopolniti s ponudbo toplih obrokov na vlakih ter s prodajo ugodnih smučarskih paketov s kartami za smučišča in žičnice. Vsa opisana smučišča najdemo na avtomobilskih kartah Slovenije in na spletni dvojezični karti Koroške, ki je na območju Kanalske doline v Italiji celo trojezična: <http://www.nsk.at/viewkarta.html>.

Goldeck (2.142 m)

Goldeck je razgledna gora in smučišče nad železniško postajo Špilje-Miljsko jezero (Spittal-Millstätter See) na avstrijskem Koroškem, do koder se z udobnimi vlaki Inter City in Euro City iz Ljubljane pripeljemo v dobrih dveh urah, povratne vozovnice pa kupimo kar pri mednarodnih železniških blagajnah v Sloveniji. Od železniške postaje do spodnje postaje gondolske žičnice na Goldeck je samo deset minut hoje. Izpod vrha lahko prismočamo nazaj v dolino. Večjezično publikacijo v slovenščini najdemo na spletni strani http://www.goldeck-spittal.at/sommer/GrohAG07_Folder_Goldeck.pdf, smučarske informacije in spletne kamere pa na <http://www.goldeck-spittal.at/winter/>.

Osojščica (Gerlitz) in Mokrine (Nassfeld)

Osojščica je predstavljena v tej številki, Mokrine pa v reviji za junij 2008 na straneh 18-19 na http://www.slo-zeleznice.si/sl/o_nas/revija_nova_proga/. Na slovenski spletni strani Mokrin najdemo tudi prospekt v slovenščini za smučarsko sezono 2008/09: http://www.nassfeld.at/sl/download/sl_folder_0809.pdf.

Sv. Višarje (Monte Santo di Lussari, 1.766 m)

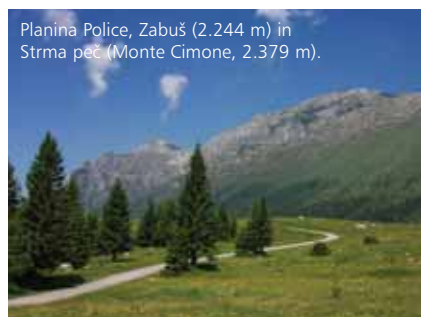
Sv. Višarje (<http://sl.wikipedia.org/wiki/Višarje>) so množično obiskano romarsko, smučarsko in planinsko središče zahodno od Trbiža v Italiji na trojezičnem (italijansko-slovensko-nemškem) območju, kjer se tradicionalno srečujejo romarji »iz treh dežel« in Slovenci »iz treh Slovenij«: domovine, zamejstva in izseljenstva. Iz vasi Žabnice (Camporosso) v Kanalski dolini sodobna gondolska žičnica v 12 minutah pripelje na Sv. Višarje. Uradna spletna stran tega smučišča v slovenščini je na <http://www.promotur.org/?cambiolingua=slo>. Nova hitra železniška proga nima več postaje v Žabnicah, zato bi bilo koristno uvesti storitev z imenom »Inter City Bus« (podobno kot pri Avstrijskih železnicah na liniji Celovec–Beljak–Benetke) na **relaciji železniška postaja Jesenice → železniška postaja Trbiž → spodnja postaja žičnice v Žabnicah**. Storitve »IC Bus« je avtobus, ki ponuja potnikom status, ceno in udobje vlaka Inter City ter zvezo z IC vlaki na izhodišču in na cilju.

Na Zlebeh (Sella Nevea, 1.190 m)

»Na Zlebeh« je pravilno in izvorno slovensko ime tega nekdanj slovenskega območja, ki ga pogosto popačijo v Nevejski prelaz (http://sl.wikipedia.org/wiki/Nevejski_prelaz). Prelaz leži na italijanski strani državne meje ter ločuje gorski skupini Kanina in Viša. Je zelo obiskano smučišče, ki se s svojim sistemom žičnic povezuje s sosednjim smučiščem na Kaninu v Sloveniji. Uradna spletna stran smučišča v slovenščini je na istem naslovu kot za Sv. Višarje. Prelaz je izhodišče za planinske pohode v pogorje Kanina in Špika nad Policami (Montaža) - dve uri hoje po strmi



Pogled s planine Police na smučišče pod Belo pečjo »Na Zlebeh«.



Planina Police, Zabuš (2.244 m) in Strma peč (Monte Cimone, 2.379 m).



Muzejska hiša v Žabnicah.



Planina Police in Špik nad Policami (Montaž, 2.753 m).



Rabeljsko jezero.



Smučarski hotel »Na Zlebeh«.

vanje zamejskih smučišč z vlaki, Slovenskim železnicam pa nove tržne priložnosti, še posebej zaradi **splošne gospodarske krize in čedalje večje gneče na cestah**. Poleg tega je vožnja z avtomobilom pozimi lahko zelo nevarna zaradi snega, poledice, megle in dolge noči. **Veliko potencialnih potnikov ima na vlakih pravico do popustov** – zakaj jih ne bi izrabili? In ne nazadnje – naj

in ozki asfaltirani cesti je do planine Police (Pecol): http://sl.wikipedia.org/wiki/Koča_Giacomo_di_Brazza. **»Police« so eden izmed najlepših krajev v Julijskih Alpah nasploh!** Smučišče na prelazu Na Zlebeh je dostopno po asfaltirani cesti iz Rateč (30 km) po dolinah Žiljice in Jezernice, mimo Trbiža in Rabeljskega jezera. Cesta je prevozna vse leto. Potrebno in koristno bi bilo še uvesti smučarsko-planinski avtobus od železniške postaje Jesenice do prelaza Na Zlebeh. Avtobus pa bi lahko spotoma naredil še ovinek do središča Trbiža in spodnje postaje žičnice na Sv. Višarje.

Trubarjev drevored in evangeličanska cerkev.

Izlet z vlakom

V Mursko Soboto

Da je obisk Murske Sobotne in Prekmurja nasploh v tem (pred) prazničnem času odgovorna izletniška naloga, nam pove podatek, da je bivanje v obmurski pokrajini na tej in oni strani reke, torej Prekmurja na levem bregu Mure in Prlekije na desnem bregu, privlačno ob katerem koli času. Izzive nam vedno postavljajo imenitna kulinarika z bogatim izborom krepkih jedi in s pristnimi domačimi vini, več termalnih središč, predvsem pa umirjenost, ki se podolgem in počez širi čez sanjave ravnice ob Muri. Zato naj spodbuda za ta izlet po možnosti velja za večdnevno pomursko pohajkovanje, saj je en sam dan v Murski Soboti le spoznavnega značaja, da o izletniških in drugih bogastvih okolice niti ne govorimo v času, krajšem kot vsaj nekaj dni.

Kar se raziskovalnega in ogledovalnega sprehoda po osredju Murske Sobotne tiče, imamo na izbiro vsaj dve možnosti, ki pa ne pomenita posebno težavne izbire, saj gremo po daljši poti samo zato, da se ne izgubimo na krajiši. Torej naredimo tako: z železniške postaje se napotimo mimo muzejske lokomotive po Ulici arhitekta Novaka v središče mesta na Slovensko ulico. Tu zavijemo levo in gremo na križišču pri hotelu Diana desno, po Slomškovi ulici mimo avtobusne postaje in pri parkirišču desno do belo-modre stavbe, v kateri domuje Pokrajinska in študijska knjižnica. Na vogalu stavbe je soboški turistično informacijski center (TIC), ki je odprt



Železniška postaja Murska Sobota je izhodišče za številne pomurske poti.

vsak dan med tednom od 9.00 do 19.00 in ob sobotah od 8.00 do 13.00. Ob njem je za posredovanje informacij vedno pripravljen infomat.

Mimo TIC-a in zatem levo gremo na Kocljevo ulico in zatem naravnost v mestni park in do mestnega gradu. To je obnovljen renesančni dvorec, v katerem domuje Pokrajinski muzej Murska Sobota, ki nas ne spusti mimo prej kot v vsaj uri, raje dve, raziskovalnega ogledovanja. V muzeju je na ogled nadvse zanimiva stalna razstava *Med preteklostjo in prihodnostjo*, ki predstavlja življenje v pokrajini ob Muri od

prazgodovine do sedanjega časa. Muzej je odprt vsak dan, razen ponedeljka od 9.00 do 17.00, ob sobotah in nedeljah od 9.00 do 13.00. Na spletu ga obiščemo na strani www.pok-muzej-ms.si.

Od gradu gremo lahko, vendar ne pred podaljšanim sprehodom skozi grajski park, po Trubarjevem drevoredu proti evangeličanski cerkvi in zatem desno v središče mesta do pivnice Zvezda. Ni pa odveč, če se od gradu najprej napotimo – od TIC-a sem je to trasa »zelene« poti za nordijsko hojo – mimo igrišča in takoj zatem desno in ob Kopališki ulici do gozda Fazanerija, kjer je

začetek Sprehajalno-učne poti. Po njej gremo skozi gozd, na razcepu levo, mimo teniškega igrišča do kanala, kjer zavijemo desno in zatem ob Ledavi spet desno. Mimo mestnega stadiona pridemo na Kopališko ulico, po kateri se vrnemo v park. Po Trubarjevem drevoredu gremo do evangeličanske cerkve, kjer zavijemo desno in pridemo na osrednje soboško križišče. Od tu se po Slovenski ulici in po Ulici arhitekta Novaka vrnemo na železniško postajo, vendar ne pred krepčilnim postankom v pivnici in restavraciji Zvezda, ki je poleg domačega piva znana tudi po okusnih malicah, kosilih in jedeh po naročilu. V stavbi je bil nekdaj hotel Dobray, o katerem na duhovit način, čeprav ob dogodkih tik ob koncu 2. svetovne vojne, govori Dušan Šarotar v romanu *Biljard v Dobrayu*. Za okrepcilo in nasiten postanek je v Murski Soboti poleg omenjene »Zvezde« kar še nekaj primernih »postaj«. Podrobno jih predstavlja zloženka o *Gostilne-Murska Sobota z okolico*, ki je na voljo v TIC-u. Daljša različica sprehoda nas obdari z uro in pol hoje in seveda z veliko več časa trajajočimi postanki. »Zelena« pot za nordijsko hojo je podrobno opisana na spletni strani www.nordijska-hoja.si/poti/murskasobota.php, medtem ko se o možnostih za večdnevno bivanje v mestu in za organizirane izlete iz Murske Sobotne pozanimamo na spletnih straneh www.panon.si, www.zvezda-diana.si, www.pt-zveza.si in www.murska-sobota.si.



Pivnica in restavracija Zvezda domuje v nekdanjem soboškem hotelu Dobray.



Osojsko jezero pri Annenheimu.

Z vlakom na Osojščico (Gerlitz, 1.911 m)

Osojščica, imenovana tudi Visočica ali Gorelica (nemško Gerlitz, 1.911 m), je razgledna gora severno nad Osojskim jezerom (Ossiacher See) na avstrijskem Koroškem. V preteklih časih so na njej goreli opozorilni kresovi, zato so jo domačini poimenovali Gorelica, pozneje pa so njeno ime ponemčili v Gerlitz. Na pobočjih Osojščice so se koroški Slovenci ohranili do prve svetovne



Osojsko jezero in pobočje Osojščice.

Pogled z razgledne galerije zvonika cerkve sv. Jakoba v Beljaku na glavno železniško postajo in Osojščico.



Pogled na Osojsko jezero skozi okno gondolske žičnice.



Pogled z železniškega perona na Vrh Prižnice.



Spodnja postaja gondolske žičnice na Vrh Prižnice.



Spodnja postaja sedežnice na vrh Osojščice.



Vlak na železniškem postajališču Annenheim.



trov prog in številne žičniške naprave. Na internetni strani <http://www.gerlitz.net/> najdemo turistične informacije in spletne kamere ter **vzoren in izčrpen prospekt v slovenščini** v formatu Adobe PDF. Izvirna slovenska imena krajev, ki so prikazani na prostorski karti na tem prospektu, so: Trebinja (Treffen), Sedlo (Sattendorf), Poden (Bodensdorf) in Kamno (Steindorf). Goro lahko obiščemo tudi z vlakom. V Beljaku (Villach) sedemo

na lokalni vlak v smeri proti Trgu na Koroškem (Feldkirchen) in po devetih minutah vožnje po tako imenovani Rudolfovi železniški progi (<http://de.wikipedia.org/wiki/Rudolfsbahn>) izstopimo na železniškem postajališču Annenheim, ki je drugo po vrsti in stoji samo nekaj korakov hoje od obale Osojskega jezera. Potovanje iz Slovenije do železniškega postajališča Annenheim lahko načrtujemo kar z uporabo mednarodnega voznega reda na spletni strani <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>. V tiskani obliki je vozni red brezplačno na voljo na glavni železniški postaji v Beljaku. Od železniškega postajališča do spodnje postaje gondolske žičnice na Vrh Prižnice (Kanzelhöhe, 1.524 m) je pet minut hoje. Od zgornje postaje gondolske žičnice se na vrh Osojščice, ki je tudi izhodišče smučarskih prog, pripeljemo s sedežnico. Vrh Osojščice je zelo razgleden, v jasnem vremenu se vidi Veliki Klek (Grossglockner, 3.798 m). Osojščica je tudi startno mesto za jadralne padalce in letalske modelarje. Več informacij in zanimivih spletnih povezav je na <http://de.wikipedia.org/wiki/Gerlitz>. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije, dvojezično karto Koroške pa najdemo na spletni strani <http://www.nsk.at/viewkarta.html>.
Prijetno potovanje in smuka!

vojne. Leta 1910 so našteali še 13 slovensko govorečih prebivalcev. Današnja severna meja uradnega dvojezičnega (nemško-slovenskega) območja poteka po grebenu Osojskih Tur (Ossiacher Tauern), južno od Osojskega jezera.

Pri nas je Osojščica znana predvsem kot veliko smučarsko središče. **Reklamirajo jo kot edino certificirano smučišče za družine z otroki in začetnike na Koroškem.** Na voljo je 51 kilome-

Železniško postajališče Annenheim pri Osojskem jezeru.



BLS Cargo

BLS Cargo je posebna zgodba o uspehu. Matično podjetje BLS AG (Bern Lötschberg Simplon AG) prepelje približno 45,1 milijona potnikov na leto, od tega 2,7 milijona z lastnimi avtobusi ter opravlja tudi storitve prevoza po notranjih vodah, na jezerih Thun in Brienz v Švici. Leta 2001 se je del podjetja za storitve v tovornem prometu organizacijsko ločil in nastala je družba BLS Cargo AG. Ta je pravilno ocenila, da bo tovorni promet v prihodnosti mednarodnega značaja in da mora potekati z zunanjimi partnerji, zato da bi bile železniške storitve z obsegom tovora, mrežo in količinami še bolj privlačne. Leta 2002 je družba ponudila delnice na trgu, in Railion Deutschland AG (DB) je postal njen 20-odstotni lastnik, družba IMT AG (Italian Ambrogio Group) je pridobila 2,3 odstotka, BLS AG pa 77,7 odstotka. Railion Deutschland GmbH le junija 2008 povečal svoj lastniški delež na 45 odstotkov.



V Nemčiji so zato, da bi povečali obseg poslovanja, leta 2007 ustanovili podružnico BLS Cargo Deutschland GmbH, v Italiji pa decembra 2006 podružnico BLS Cargo Italia Srl. V odvisnih družbah BLS skrbi za čezmejni promet na osi Rotterdam–Betuweroute–Nemčija–Švica–Italija. BLS Cargo Italia je leta 2007 prepeljala 13.576 vlakov, poslovala z dobičkom ter zaposlovala 20 oseb v Domodossoli. BLS Cargo Deutschland pa je decembra 2007 poslovala s sedmimi zaposlenimi. Petnajstega junija 2007, ko je bil

odprt temeljni predor Lötschberg, je skupina BLS skozi predor prepeljala prve vlake. Vsi vlaki so bili opremljeni s sistemom ETCS druge stopnje. Do konca leta 2007 so skozi predor prepeljali 3.700 tovornih vlakov – upoštevanja vredna številka, saj znaša prepustnost

železnice – 81 odstotkov vlakov je prispelo v dogovorjenem roku (odstopanje do 30 minut).

BLS Cargo upravlja intermodalne vlake brez spremstva, vlake z razsutim tovorom in potujočo avtocesto prek namenske družbe RAlpin med Freibergom in Brisgauom

obstoječimi lokomotivami Re485 in BR185. BLS Cargo in BLS AG ne delujeta popolnoma ločeno, zato je smiselno, da so lokomotive in posadke zamenljive. To prispeva k boljši rabi virov in zagotavlja bolj zanimivo delo šeststotim strojevodjem.



predora 110 vlakov na dan, nekatere dni vozi skozi predor 108 vlakov na dan. BLS Cargo opravi 22 odstotkov tovornega prometa na gotthardski progi in 61 odstotkov prometa na lötschberški progi.

Obseg in rast prometa BLS Cargo sta prav tako vredna omembe: s 488 milijonov netotonskih kilometrov (mntk) preko Lötschberga in 92 mntk na drugih progah leta 2001 se je obseg prepeljanega tovora povečal na zavidljivih 1942 mntk prek Lötschberga, 1305 mntk prek Gottharda in 121 mntk v Švici, kjer ima BLS Cargo 42-odstotni delež na trgu. V prvem polletju letošnjega leta se je promet povečal še za 15 odstotkov glede na prejšnje leto v istem obdobju, za dva odstotka na lötschberški progi in za 30 odstotkov na gotthardski progi. Prihodki od prodaje leta 2007 so znašali 191,7 milijona švicarskih frankov (CHF), EBIT 13,5 milijona CHF in čisti dobiček 14,9 milijona CHF. Osnovni kapital znaša 60 milijonov CHF. Vse to je bilo doseženo s točnostjo, ki jim jo zavidajo mnoge

(Nemčija) oziroma Novaro (Italija). Leta 2007 so prepeljali več kakor pet tisoč vlakov, povprečni faktor naklada pa je znašal 91,5 odstotka. Zmožnost prevozov bodo do naslednjega leta povečali, saj je precejšnje povpraševanje po njihovih storitvah. Sodelovanje s skupino Ambrogio je bilo plodno, prepeljali so več kakor tisoč vlakov, ki so leta 2007 opravili 203,5 mntk. Railion Nemčija je odprla več železniških terminalov (railport) v Nemčiji in Severni Italiji, kjer združujejo vagnske pošiljke, zato se je prevoz teh ohranil in razvil. Leta 2007 je BLS Cargo prevzela upravljanje vlakov Railport skozi Švico ter skupaj s partnerji – nacionalnimi operaterji v teh državah – razvila poslovanje v Franciji in Avstriji. Vpeljava večsistemskih lokomotiv, ki vozijo čez nemško-švicarsko mejo, je BLS Cargo spodbudila, da je naročila še več tovrstnih lokomotiv z opremo za vožnjo v Italiji in Avstriji. Bombardier bo letos dostavil deset lokomotiv Re486, ki bodo opremljene s sistemom ETCS ter bodo lahko delovale skupaj z

Največji pretok blaga v EU je med Rotterdamom in Milanom oziroma Genovo. Železniški promet na tem koridorju se bo po ocenah povečal za 86 odstotkov do leta 2020. To je spodbudilo švicarsko vlado za gradnjo predora Lötschberg (dolžine 34,567 km), kajti takšen obseg prometa po cesti bi bil nesprejemljiv. Leta 1999 je bilo skozi predor Lötschberg prepeljanih 6,6 milijona bruto ton, leta 2007 pa 23,6 milijona bruto ton. Rekordni je bil 29. oktober 2007, ko je bilo skozi predor prepeljanih 98.224 ton (na 86 tovornih vlakih). Pred osmimi leti, ko so odprli glavni predor, je vladala bojazen, da bo gorski del odvečen in da ga bo treba zapreti. Dejansko stanje je daleč od tega. Privlačnost železniške ponudbe je botrovala strmi rasti prometa. BLS Cargo je izrabil možnosti, ki jih je ustvaril novi predor, ter skoval partnerstva prek meja in ustanovil hčerinska podjetja. Tako lahko ponuja »vse na enem mestu« in storitveno mrežo, ki jo potrebuje mednarodna trgovina.

Lepo je delati v timu, kjer vlada prijateljstvo



Livija Jurič

Vodja oddelka za splošne zadeve nepremičnin

Slovenske železnice imajo ogromno zemljišč, ogromno število parcel, katere se seveda na trgu tudi prodajajo in kupujejo. Vse te parcele morajo biti lepo evidentirane, da se v vsakem trenutku ve, kako in kaj, s čim razpolagamo, kaj še potrebujemo in česa ne več, in le-to lahko ponudimo na trgu. In te evidence so, verjemite mi, zelo obosežne. Ravno tako, kot dobri lastniki, skrbimo za to, da so vse dejavnosti, ki potekajo v bližini naših zemljišč, oziroma na njih, v skladu z veljavno zakonodajo. No, za to, da bi bila stvar v vsakem trenutku pregledna in vedno ažurno urejena, skrbi oddelk za splošne zadeve nepremičnin, ki deluje v sklopu službe Področja za nepremičnine. Vodi ga gospa Livija Jurič, h kateri sem se odpravil, da bi izvedel kaj več o postopkih dajanja soglasij, vodenja postopka prodaje zemljišč in nepremičnin ter podobnih reči. Pa pogledjmo, kako stvari delujejo v praksi.

Gospa Livija, za začetek, kot običajno, povejte nekaj besed o sebi, da vas predstaviva bralcem.

Lep pozdrav. Sem Livija Jurič, vodja oddelka za splošne zadeve nepremičnin, ki poleg oddelkov za trženje in visoke stavbe, deluje v sklopu Področja za nepremičnine. Rojena sem v Ljubljani, kjer tudi stalno živim. Maturo sem opravila leta 1975 na II. gimnaziji v Ljubljani, leta 1983 pa diplomirala na Univerzi v Ljubljani – Fakulteti za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo, na Oddelku za gradbeništvo, kot univerzitetni diplomirani inženir gradbeništva. Prvotna želja po opravljenem študiju mi je bila projektiranje cestnega omrežja, vendar pa sem pozneje nekako pristala v

železniških vodah. Najprej sem se zaposlila v takratnem tozdu za upravljanje in vzdrževanje prog Ljubljana – to je bilo leta 1983. Tam sem do novembra 1992 opravljala delo referenta za spodnji ustroj I. Nato sem bila konec leta 1992 razporejena na delovno mesto vodje oddelka v področju integralnega železniškega transporta I/2, od ustanovitve Službe za nepremičnine, to je bilo v začetku leta 1994, pa sem v tej službi delovala najprej kot šef službe in nato pozneje kot pomočnica šefa. In končno, ob spremembah v notranji organizaciji Slovenskih železnic sem bila novembra 2000 razporejena na delovno mesto vodje oddelka za splošne zadeve nepremičnin, ki deluje v sklopu Področja za nepremičnine.

Moram še pripomniti, da sem ena od tistih, ki v podjetje niso prišli po družinski tradiciji, saj pred mano ni bil železničar nihče od mojih bližnjih, sama pa sem sistem, vsaj v smislu gradbeništva, pogloblje spoznala med šolanjem na fakulteti.

Zanimiva in pestra pot. Res ste šli čez veliko faz v podjetju. Kako pa je videti vaš oddelk za splošne zadeve?

V oddelku za splošne zadeve nepremičnin nas je zaposlenih sedem ljudi, od tega sta dva stalno na terenu, kar v praksi pomeni, da imata službene prostore eden v Postojni, pokriva območje Primorske, drugi pa v Mariboru in pokriva območje Štajerske. V naših vrstah sta tudi dve geodetki, ki skrbita za evidenco zemljišč. Oddelk kot tak je bil prvič ustanovljen leta 1994, pozneje je, kot je bilo že rečeno, šel čez več obdobj sprememb. Nasploh smo

celotno službo za nepremičninske zadeve postavili na noge popolnoma sami, saj pred tem nismo imeli nikakršnih izkušenj s tega področja in smo se vse učili na novo. Moje mnenje je, da nam je delo dobro uspelo, saj smo začeli praktično iz ničle.

In s čim se vaš oddelek ukvarja?

Naše delo obsega res širok spekter dejavnosti, pa naj jih naštejemo: kupoprodajne pogodbe, izdelava zemljiškoknjižnih predlogov, uskladitvene pogodbe zemljiškoknjižnega stanja z dejanskim stanjem, menjalne pogodbe, pogodbe o začasnih uporabi zemljišča, pogodbe o ustanovitvi stvarne služnosti, predpogodbe, vodenje kompletne evidence zemljišč z vso potrebno dokumentacijo, postopki v zvezi s spremembami na zemljiščih, izdajanje smernic, mnenj, projektnih pogojev in soglasij za nosilce urejanja prostora in posamezne investitorje, ki naslovijo vlogo na upravljavca JŽI, postopki za vknjižbo prodanih stanovanj, izvajanje nalog, posredovanih s strani Ministrstva za promet, podajanje raznih informacij in mnenj posameznim investitorjem, pravnim in fizičnim osebam, ki želijo izvajati posege v območju varovalnega pasu ... Dela nam preprosto noče in noče zmanjkati.

Prej ste omenili izvajanje posegov v območju varovalnega pasu. Za kaj pravzaprav gre?

Ob železniški progi poznamo dve območji. Prvo je progovni pas, ki sega od sredinske osi tira osem metrov levo in desno in je v absolutnem upravljanju našega podjetja, to pomeni, da v tem prostoru niso dovoljeni nikakršni posegi, ki bi kakor koli lahko vplivali na varnost prometa in opravljanje naše dejavnosti. Drugo območje pa je varovalni progovni pas, ki ravno tako sega levo in desno od tira, in sicer v širini dvesto metrov. Za vsakršne posege v tem območju morajo tuji investitorji (tu so mišljeni investitorji, ki prihajajo zunaj sistema Slovenskih železnic, in ne tujci iz drugih držav - op. avtorja) pridobiti z zakonom

določeno soglasje, glede vpliva na varnost voženj vlakov in vpliva na proces dela našega podjetja.

Kakšen pa je postopek v zvezi s spremembami na zemljiščih na pristojnih izpostavah GURS (geodetske uprave Republike Slovenije), na občinah, upravnih enotah ..., v primeru vloge za odkup s strani tujih strank?

Ko tuja stranka poda vlogo za odkup dela zemljišča, je v postopku pred sklenitvijo pogodbe treba urediti in pridobiti vse dokumente, ki so potrebni kot priloga k pogodbi. Ti dokumenti so kar obsežni, če jih naštejemo le nekaj: parcelacija, odločba GURS, izjava občine, v kateri se nahaja parcela, o predkupni pravici, pridobitev lokacijske informacije oziroma opredelitev občine o namembnosti zemljišča, pridobitev zemljiškoknjižnega izpiska, pridobitev soglasij pristojnih organov glede prodaje nepremičnin, javna objava za prodajo nepremičnine ... Kot vidite, je potrebno res veliko število dokumentov vseh vrst, saj morajo vse prodaje potekati povsem transparentno in prek javnih razpisov, se posebno če gre za zemljišče večjih vrednosti (zemljišče se namreč ocenjuje po vrednosti, ki jo določi oziroma oceni sodno zapriseženi cenilec, in ne po kvadraturi oziroma površini zemljišča, ki je predmet postopka). Pri investicijah, kjer so potrebni odkupi od drugih pravnih in fizičnih oseb (za potrebe naših projektov), so postopki odkupa identični, kot prej navedeni.

Pri odkupih vedno obstaja tudi skrajna možnost (če bi šlo za projekt nacionalnega interesa), in to je razlastitev lastnika zemljišča, čeprav je ta možnost, vsaj s človeške plat morda nepoštena, saj vsak poskuša za svojo lastnino iztržiti čim več, vendar pa na trgu vladajo določene zakonitosti poslovanja, ki se jim ni mogoče izogniti.

Kaj vašemu oddelku vzame največ časa oziroma s čim se najpogosteje ukvarjate?

Zagotovo so to izdajanje smernic, mnenj, projektnih pogojev in soglasij za nosilce urejanja prostora in posamezne investitorje, ki naslovijo vlogo na upravljavca JŽI, na podlagi veljavnih zakonov. Leta 2007 je prišlo do spremembe zakonodaje na tem področju, tako da so Slovenske železnice, d. o. o., ponovno postale upravljavec JŽI in s tem tudi uradni soglasodajalec. Vsa prej naštetja soglasja in mnenja se izdajajo na podlagi Zakona o železniškem prometu, Zakona o varnosti v železniškem prometu in Zakona o graditvi objektov. Pri vsakem postopku pregleda vloge z dokumentacijo tujih investitorjev, ki želijo v območju varovalnega pasu ob železniških progah in industrijskih tirih graditi svoje objekte ali izvajati druge posege v prostor, je treba preveriti, ali investitor s svojim posegom namerava uporabiti tudi zemljišče RS - JŽI, oziroma Slovenskih železnic, d. o. o., in to ustrezno rešiti s prodajo zemljišča, sklenitvijo služnostne ali najemne pogodbe, oziroma urediti to z ustrezno pravno listino.

Ali obstajajo kakšni načrti oziroma ideje za odkup zemljišč, na katerih so včasih potekale železniške trase in za ponovno oživitve le-teh?

Seveda, veliko je povpraševanja za odkup zemljišč na opuščenih trasah prog, vendar so vsa zemljišča v lasti RS - javne železniške infrastrukture - javnega dobra, torej so izvzeta iz pravnega prometa. Načrti za oživitev nekdanj ukinitvenih železniških tras obstajajo v Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije in nacionalnem programu razvoja železniške infrastrukture. Moramo pa vedeti, da so prioritete odvisne od aktualnih prometnih tokov, razpoložljivih finančnih sredstev in še marsičesa. Nadalje je pomembno upoštevati dejstvo, da bi morebitno oživitev nekdanj aktivnih prog morali financirati z državnim, torej proračunskim denarjem, občinskim denarjem in pa denarjem zunanjih investitorjev, saj Evropska skupnost financira le velike projekte na glavnih progah,

to pa sta peti in deseti koridor. Drugače pa so za ponovno »aktiviranje« predvidene naslednje trase: Velenje-Dravograd, Kranj-Tržič, Ljubljana-Vrhnika, Lendava-Murska Sobota, Lendava-Dolga vas, Ljubljana oz. Kranj-Brnik in pa seveda Jesenice-Kranjska Gora-Rateče (ki bi bila še najbolj zanimiva, vsaj s turističnega vidika).

Sedaj pa mi zaupajte še kakšno »skrivnost« iz vaše zasebnega življenja. S čim se ukvarjate v prostem času?

Na prvem mestu je seveda družina, potem prijatelji in vse drugo. Prosti čas ima pri meni samo eno kratko definicijo - moja strast so vse svetovne vode, ki vsebujejo sol. Preprosto povedano, obožujem morje in vse, kar je povezano z njim. Drugače pa zelo rada potujem, predvsem v tropske kraje. Tako sem obiskala že Brazilijo in Karibske otoke. Rada se ukvarjam tudi s športom (predvsem ljubiteljsko), rada imam sprehode v naravi, predvsem pa kolesarim, tudi v službo se vozim s kolesom, v skoraj vseh vremenskih razmerah. Tisti »ferrari« na dveh kolesih, ki je parkiran pred vhodom v upravno zgradbo je moj. (smeh) Uživam v glasbi, predvsem južnoameriški, nikakor pa ne »prebavljam« brazilskih, mehiških, in podobnih telenovel.

Ha, ha, ta pa je dobra! Moram reči, da se v tej točki popolnoma strinjava. Zaupajte mi še kakšno sklenjeno misel ali idejo.

Za opravljanje posla je zelo, če ne celo najbolj pomembno, da so vsi sodelavci v timu v dobrih odnosih, da delujejo kot eno in da ni med njimi nepotrebne »razparceliranja« na strogo nadrejene in strogo podrejene. Dobro se počutim v krogu svojih sodelavcev, lahko rečem, da so mi tudi prijatelji.

Upajva, da se bo ta misel prijela. Hvala za pogovor in lep dan vam želim še naprej!

Enako tudi tebi in bralcem.

Srečanje slovenskih in hrvaških železničarjev

Že kar nekaj časa sva se s šefom železniške postaje Ozalj Zlatkom Vraničem pogovarjala, da bi bilo dobro obuditi stara srečanja slovenskih in hrvaških železničarjev, ki so se začela v začetku devetdesetih let prejšnjega desetletja. Srečanja so bila dvakrat na leto, enkrat v Sloveniji, enkrat na Hrvaškem. Pri nas je bil kraj dogajanja Metlika z okolico, pri sosedih pa kraj Kamanje.

V preteklosti smo bili železničarji bolj povezani, saj nas je povezovala proga Novo mesto–Karlovac z dvema paroma tovornih vlakov na dan. Naše potniške garniture so vozile v Karlovac še nekaj časa po osamosvojitvi. Hrvaške garniture, ki smo jim rekli »gajbice«, »srebrne strele« in z drugimi imeni, pa so vozile v Črnomelj. Leta so minevala in veliko se je spremenilo. Slovenske in hrvaške oblasti so se začele prerekati o meji in drugih nerešenih vprašanjih, a nas železničarjev to ni dosti zanimalo, tako da so ostali odnosi nespremenjeni. Danes slovenski

vlaki ne vozijo več na Hrvaško, tovorni promet poteka samo na relaciji Novo mesto–Črnomelj, maloobmejni potniški promet pa na relaciji Karlovac–Metlika–Karlovac s hrvaškimi garniturami. Edini stik prometnikov obmejne postaje Metlika in Kamanja je ostala telefonska povezava za urejanje prometa vlakov. Da bi odnosi ostali enaki oziroma da bi se še izboljšali, sva se dogovorila s šefom postaje Ozalj za srečanje na Hrvaškem.

Osemnajstega oktobra smo se ob 8.30 zbrali na postaji Metlika in odšli prek mejnega prehoda na Hrvaško. Na postaji Ozalj so nas pričakali hrvaški železničarji, šef postaje, šef sekcije za vodenje prometa Zagreb, predsednik sindikata železničarjev Hrvaške in župan občine Ozalj. Po uvodnih besedah so nas gostitelji pogostili z narezkom. Ogledali smo si postajo Ozalj, ki je bila nekoč zelo prometna, zdaj pa večinoma samuje, saj poteka na tej progi samo maloobmejni potniški



Ekipa slovenskih železničarjev.

promet. Župan je pohvalil naše druženje in ohranjanje dobrih sosedskih odnosov. Prijateljsko nogometno tekmo so odigrali na ranču RR. V zelo napeti in izenačeni tekmi so bili boljši gostitelji za en gol. Po tekmi so nas gostitelji pogostili in družili smo se do poznega popoldneva.

Zahvaljujemo se hrvaškim železničarjem za pogostitev in lepo sobotno popoldne. Čez leto dni jih bomo povabili k nam in jim pokazali prelepo Belo krajino. Takšna srečanja so dobrodošla, saj se železničarji, ki na obeh straneh meje skupaj delajo, tako lahko bolje spoznajo.

Ekipno prvenstvo Slovenskih železnic v šahu

Osmega novembra je Šahovsko društvo Železničar organiziralo v stekleni dvorani Slovenskih železnic v Ljubljani že četrto ekipno prvenstvo. Ekipno merjenje moči je v vsaki športni disciplini poseben izziv, kar prav tako velja tudi za šah, saj je pri tem dopustno in zaželeno različno taktiziranje, ki je tudi tokrat prišlo močno do izraza. Letos se je na prvenstvo prijavilo sedem ekip, ki so pretežno predstavljale reprezentativne sindikate, zelo opazni pa so bili tudi upokojenci ter kombinirana ekipa »Tujske legije«.

Tekmovanje je potekalo po Bergerjevem sistemu, kar pomeni, da se je vsaka ekipa pomerila z vsemi drugimi. O zmagovalcu je po ogorčenih bojih, polnih adrenalina, odločal prav zadnji dvoboj,



oziroma zadnja igra med »prometnikom« Hidajetom Genjacom in predstavnikom »Tujske legije«, inženirjem iz poslovne enote Vleka, Vlastimirjem Đurđevićem.

Uvrstitev:

1. SŽPS (osvojil je tudi prehodni pokal).
2. Tujska legija
3. Upokojenci
Jože Brežan

Zmaga pripadla Leonu Maziju



Šestega decembra se je z desetim turnirjem končal šahovski cikel Slovenskih železnic 2008. Od januarja do decembra je na njem sodelovalo rekordno število igralcev (132), ki so se potegovali za nagrade v skupni vrednosti več kakor sedem tisoč evrov. Glavni namen ciklusa je promovirati šah in privabiti čim večje število igralcev, kajti brez množičnosti ni dobrih oziroma vrhunskih igralcev. Tako so namenili nagrade za najboljšo igralce do 13. leta starosti, do 15. leta starosti, nagrade za najboljšo mladinko, študenta ...

Kljub lepim nagradam za najboljšo prijavnina znaša le dva evra, tako da se imajo tudi povprečni ljubitelji šaha možnost pomeriti z boljšimi igralci in poskušati presenetiti. Prav to se je zgodilo na sobotnem turnirju, ko je Dušan Leben zasedel odlično deveto mesto.

Zmagovalec desetega turnirja je bil Leon Mazi, ki je s tem dosegel že šesto zmago v osmih nastopih, prav na toliko turnirjih pa je ostal nepremagan. Tako je le potrdil končno zmago v skupnem seštevku in

že drugič popolnoma zasluženno osvojil prehodni pokal. V 56 dvobojih je okusil grenkobo poraza le trikrat. Kot nagrado je prejel med drugim tudi tri



Leon Mazi.

glasbene želje na VAL-u 202 v oddaji Nedeljsko športno popoldne, kjer bo nastopil kot gost v rubriki Športnik izbira glasbo.

Drugo mesto je zasedel Oskar Orel, ki je v skupnem seštev-

ku pristal tik za vodilnim in s tem osvojil tudi naslov najboljšega železničarja. Drugi najboljši železničar na sobotnem turnirju je bil s 16. mestom Nenad Djekanovič, ki je tudi v skupnem seštevku pristal na tem mestu. Tretji najboljši železničar pa je bil s 23. mestom Andrija Petrovič, ki je v skupnem seštevku na 20. mestu. Tretje mesto je tokrat pripadlo Dušanu Zorku, ki je prav tako tretje mesto osvojil tudi v skupnem seštevku.

Cikel je bil tudi medijsko zelo podprt. Rezultate s turnirja so redno objavljali dnevni časopisi Delo, Dnevnik in Ekipa. Med drugim je bil 16. maja predsednik društva Jože Brežan gost na prvem programu televizije Slovenija v oddaji Dobro jutro, kjer je predstavil naš šahovski cikel za pokal Slovenskih železnic. Ob koncu cikla pa je bil narejen televizijski prispevek za Kroniko osrednje Slovenije na TV SLO2, ki je bila na sporedu 8. decembra. Več o ciklu si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

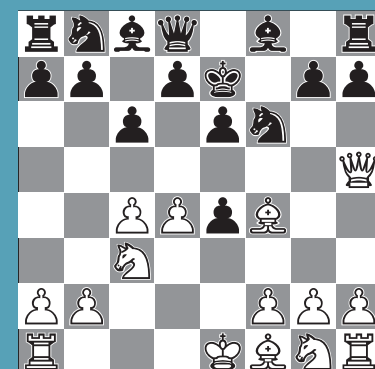
Vlastimir Đurđević

ŠAH

Ureja: Oskar Orel



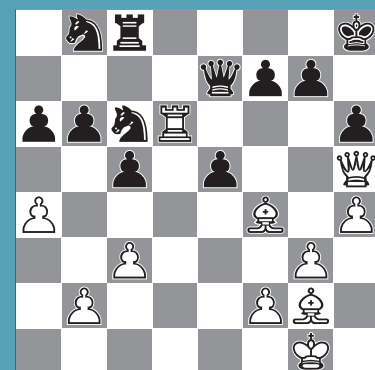
Primer 17:
Manta – Ilen
Finska corr. 1975
Črni je odigral otvoritev pod vsako kritiko. Poglejmo si zaporedje potez: 1.d4 f5 2.c4 e6 3.Sc3 c6 4.e4 fxe4 5.Dh5+ Ke7? 6.Lf4 Sf6?? Sledila je takojšna kazen ...



Rešitev:
1.Ld6+!! Kxd6 2.Dc5+ Kc7 3.Sb5# 1-0

Primer 18:
Glek – Zapata,A,
Santa Domingo (blitz), 2002

Po šahovskih pravilih je hitropotezni šah tisti, kjer imata igralca na voljo manj kot 15 minut za celotno partijo. Najpogosteje je dodeljeni čas skupnih 5 minut. Kljub temu nastajajo zanimive partije z zanimivimi kombinacijami. V spodnjem primeru je beli na potezi na učinkovit način prišel do točke.



Rešitev:
1.Txh6+! gxh6 [1...Kg8 2.Th8#]
2.Lxh6! De6 [2...Td8 3.Lg5+ Kg8 4.Lxe7 Sxe7 5.Dxe5 Sg6 6.Dg5+; 2...Kg8 3.Dg4+; 3.Le4! Se7 [3...f5 4.Lxf5 De8 5.Lg6 Dd7 6.Lg5+ Kg7 (6...Kg8 7.Lf6+-) 7.Dh7+ Kf8 8.Dh8#] 4.Lg5+ Kg7 5.Lxe7 Dxe7 [5...f5 6.Lxf5 Dxe7 7.Dg6+ Kf8 8.Lxc8+; 5...Th8 6.Dg5+ Dg6 7.Lxg6 fxc6 8.Df6+ Kh7 9.Df7+ Kh6 10.Lg5+ Kh5 11.Df3#] 6.Dh7+! Kf6 [6...Kf8 7.Dh8#] 7.Dh6# 1-0



Prvi sneg

Sneg ni prijatelj železnic, to lahko potrdi vsak železničar, še najbolj pa med njimi tisti, ki so mu najbolj izpostavljeni – premikači, vzdrževalci prog in vozne mreže, ne nazadnje tudi strojevodje, prometniki in drugi. Ko začne padati, še posebno, kadar je to moker sneg ali leden dež, prilezejo na plano vse vrste nadleg in težav - zasnežene kretnice se ne premikajo, kot bi se morale, kontakti ne vračajo pravih signalov, lomijo se veje in drevesa in padajo na progo ali trgajo vozno mrežo, led na žicah komajda prevaja tok do pantografov, elektromotorji pogonskih vozil prebijajo, vrstijo se zamude in dispečerjem sivijo lasje, ko poskušajo vnesti kolikor toliko reda v kaos, zmanjšati zamude in spraviti vse vlake skozi ...

Je pa sneg v očeh nas, ki kot potniki ali železničarji nismo prizadeti, videti povsem drugačen, še posebno, če si fotograf. Pokrajina se zavije v tišino in si nadene romantično ogrinjalo, slike pa pridobijo dramatičen pridih, ki jim da povsem novo dimenzijo. Tako sem se v ponedeljek, ko je padel prvi sneg te zime, ob vsem razumevanju tegob železničarjev, le-tega razveselil in na Jesenicah, kjer ga je padlo največ, poskušal ujeti v slike nekaj te dodane dimenzije.



NOVO!



**Privoščite si potep!
DOŽIVITE AVSTRIJO Z VLAKOM!
70-odstotni popust
za skupinska potovanja mladih!**

Ponudba velja:

- *za skupine najmanj 6 oseb*
- *za mlade do 20. leta starosti*

Dodatna ugodnost: spremljevalec potuje brezplačno!

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si



UJNŽB, »Udruženje jugoslovanskih narodnih železničarjev in brodarjev«, ustanovljeno že leta 1909 v Trstu kot nepolitična narodna stanovska organizacija, je redno prirejalo kongrese v različnih mestih stare Jugoslavije, tudi v Ljubljani, prvič leta 1926.