

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Imenovano novo poslovodstvo Slovenskih železnic

Letošnji rezultati boljši kakor lanski

Slovenske železnice na sejmu
transporta in logistike v Skopju



Kadri

Železničarka napisala knjigo
o neverbalni komunikaciji

Kakovost

Človek kot temeljni dejavnik
varnosti železniškega prometa

Fotoreportaža

Železniška postaja Hodoš
deset let pozneje

Tovorni promet

Podružnica SŽ Alpe Balkan
Cargo Skopje



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.885 izvodov • naslovniki jo prejemaajo 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. novembra 2011.



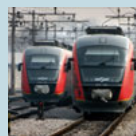
Vlak InterCity Slovenija pri Jevnici
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Imenovano novo poslovodstvo Slovenskih železnic

2



Aktualno

Letošnji rezultati boljši kakor lanski

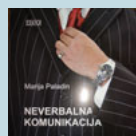
2



Aktualno

Slovenske železnice na sejmu transporta in logistike v Skopju

3



Kadri

Železničarka napisala knjigo o neverbalni komunikaciji

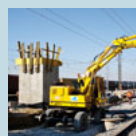
6



Kakovost

Človek kot temeljni dejavnik varnosti železniškega prometa

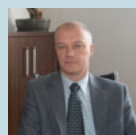
9



Fotoreportaža

Železniška postaja Hodoš deset let pozneje

12



Tovorni promet

Podružnica SŽ Alpe Balkan Cargo Skopje

20



1

Uvodnik
Marino Fakin
Odgovorni urednik

Slovenske železnice smo štirinajstega novembra dobile novo poslovodstvo. Generalni direktor je Igor Blejec, drugi člani poslovodstva pa so še Dušan Mes, Marjan Zaletelj in Albert Pavlič. Po besedah novega generalnega direktorja bo poslovodstvo opravljalo naloge in cilje v zvezi s strategijo, ki predvideva ukrepe za sanacijo in prestrukturiranje Slovenskih železnic. Poslovodstvo bo program organizacijskega in poslovnega prestrukturiranja uresničevalo s poudarkom na zniževanju stroškov, optimizaciji in prenovi poslovnih procesov.

V prvih devetih mesecih leta smo dosegli pozitivni poslovni izid iz poslovanja (EBIT), in sicer v višini 335 tisoč evrov. V primerjavi z istim obdobjem lani je čisti poslovni izid višji za 3,2 milijona evrov, predvsem zaradi boljšega poslovanja tovornega prometa. Skupni poslovni prihodki so znašali 311,59 milijona evrov in so za 8,1 odstotka višji od načrtovanih. Prav tako višji od načrtovanih so transportni prihodki potniškega in tovornega prometa, in sicer znašajo 148,49 milijona evrov oziroma 4,6 odstotka več od načrtovanih. V potniškem prometu smo v prvih devetih mesecih prepeljali 11,73 milijona potnikov oziroma nekaj manj kakor v istem obdobju lani. Število potnikov se je zmanjšalo predvsem zaradi večje brezposelnosti, spremembe v razporeditvi študijskih centrov po Sloveniji in upada turističnih potovanj zaradi ekonomske krize. V tovornem prometu smo v prvih devetih mesecih letos prepeljali 13,26 milijona ton blaga oziroma 5 odstotkov več kakor v istem obdobju lani. Opravili smo 2.908 milijonov netotonskih kilometrov (NTKM) oziroma 11 odstotkov več kakor v istem obdobju lani. Poslovni prihodki tovornega prometa so načrtovane presegle za dobrih 10 odstotkov, lanske pa za skoraj 17 odstotkov.

Na letošnjem tradicionalnem poslovnem srečanju potniškega prometa, ki je bilo v Podčetrtku in na katerega so bili povabljeni številni poslovni partnerji potniškega prometa in novinarji, smo predstavili rezultate, projekte in načrte potniškega prometa Slovenskih železnic. Direktor potniškega prometa Boštjan Koren je povedal, da se zavzemajo za integrirani javni potniški promet, ki bo potnikom omogočal boljše potovanje, za prenovo vlakov ter višji standard na postajah.

Na mednarodnem sejmu transporta in logistike v Skopju smo predstavili dejavnosti in ponudbo tovornega prometa Slovenskih železnic, Podružnice SŽ Alpe Balkan Cargo Skopje in SŽ-Centralnih delavnic. Naši sodelavci so v štirih dneh opravili več kot dvesto razgovorov glede možnosti železniških prevozov ter glede vzdrževanja in modifikacij dizelskih lokomotiv in dizelskih motornih potniških vlakov. Pozornost sta vzbudili zlasti naša podružnica v Skopju in Zvezo Cargo 10. Vtisi, ki so jih naši sodelavci zbrali na sejmu, potrjujejo dejstvo, da na območju Zahodnega Balkana Slovenske železnice veljamo za uglednega prevoznika.

Podružnica SŽ Alpe Balkan Cargo Skopje (SŽ ABC), ki je bila pred kratkim ustanovljena v Makedoniji, bo opravljala železniške prevoze in trženje v regiji. Njena strategija je pripraviti atraktivno, cenovno privlačno in kakovostno ponudbo ter privabiti na deseti koridor del tovora, ki se prevaža po cesti ali na konkurenčnem, četrtem koridorju prek Madžarske, Romunije in Bolgarije, in s tem povečati obseg železniških prevozov v državah na tem koridorju, v Sloveniji, na Hrvaškem, v Srbiji in Makedoniji. Podružnica SŽ ABC Skopje bo delovala kot prevoznik in bo zagotavljala kakovosten železniški prevoz na desetem koridorju. Več o podružnici si lahko preberete v tej številki.

Imenovano novo poslovodstvo Slovenskih železnic

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 14. novembra potrdil novo poslovodstvo družbe. Igorju Blejcu, ki mu je Agencija za upravljanje kapitalskih naložb RS, na podlagi sklepa nadzornega sveta Slovenskih železnic, 25. oktobra podala soglasje k imenovanju za generalnega direktorja Slovenskih železnic, se bodo v upravi pridružili še trije člani: Dušan Mes, Marjan Zaletelj in Albert Pavlič. Generalni direktor Igor Blejec je povedal: »Menim, da je poslovodstvo dobro, da bo

zmoglo uresničiti vse zadane naloge in cilje v zvezi s strategijo, ki predvideva ukrepe za sanacijo in prestrukturiranje Slovenskih železnic. Zdaj je čas za akcijo in ukrepanje.«

Igor Blejec je po izobrazbi univerzitetni diplomirani ekonomist. V začetku svoje poklicne poti je zasedal vodilne položaje na področju financ in računovodstva ter opravljal nadzorne funkcije v več finančnih institucijah, pozneje pa kot poslovodja vodil več družb z različno dejavnostjo, notranjim

ustrojem ter načinom poslovanja. Ima znanje in izkušnje ter rezultate s področja kriznega menedžmenta, saj je vodil tudi podjetja, ki so se znašla v težkem gospodarskem položaju, ter v njih v praksi izvajal programe organizacijskega in poslovnega prestrukturiranja s poudarkom na zniževanju stroškov, optimizaciji in prenovi poslovnih procesov. Na vodilnih delovnih mestih je deloval v podjetjih Teol, Siteep in Geostroj.



Generalni direktor Slovenskih železnic Igor Blejec (foto: Miško Kranjec)

Marko Tancar

Poslovanje Slovenskih železnic

Letošnji rezultati boljši kakor lanski

V prvih osmih mesecih leta smo dosegli pozitivni poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 445 tisoč evrov. Tudi v zadnjem četrtletju se bodo prihodki v tovornem prometu povečevali, vendar manj, kakor je bilo načrtovano. Gospodarske napovedi za leto 2012 niso najbolj optimistične. Namreč zaznati je že vpliv prihajajoče nove krize, ki naj bi se najbolj odrazila v tovornem prometu. Na poslovanje Slovenskih železnic letos negativno vplivata še dejavnika, na katera nimamo vpliva. Prvi negativni dejavnik je neizpolnjevanje pogodbenih določil s strani države. Rebalans državnega proračuna je letošnja sredstva, namenjena za infrastrukturo, zmanjšal za dva milijona evrov, sredstva za vodenje prometa pa za 1,5 milijona evrov. Na poslovanje bodo do

konca leta vplivali tudi izvedeni finančni instrumenti. Med septembrom in decembrom bodo predvidoma dosegli dodatnih 4,7 milijona evrov.

Nekdanji generalni direktor Goran Brankovič je povedal: »V tovornem prometu bodo prihodki predvidoma za 2,2 milijona evrov nižji od načrtov. Kljub temu bo poslovni izid tovornega prometa predvidoma za skoraj tri odstotke presegel načrtovanega, lanskega pa za devet odstotkov. Na poslovanje leta 2012 bodo negativno vplivale zaostrene tržne razmere in pričakovano nadaljnje zmanjševanje proračunskih sredstev za obvezne gospodarske javne službe. Poleg tega je negotovo izplačilo prvega obroka za pokritje stroškov obveznih gospodarskih javnih služb v potniškem prometu med letoma



Foto: Robert Ladislav Horvat

2003 in 2009 v višini 10,7 milijona evrov ter prvega obroka izpadlega kapitala, do katerega je prišlo ob izločitvi javne železniške infrastrukture. Višina obroka znaša 26,8 milijona

evrov. Morebitni izpad navedenih obveznosti države bi lahko ogrozil likvidnost Slovenskih železnic.«

Marko Tancar

Poslovno srečanje potniškega prometa

Slovenske železnice vsako leto organizirajo tradicionalno poslovno srečanje, na katero povabijo poslovne partnerje potniškega prometa in novinarje. Trinajstega oktobra je posebni vlak goste peljal iz Ljubljane v Podčetrtek. V Termah Olimia sta jih sprejela in jim izrekla dobrodošlico direktor Term Olimia Zdravko Počivalšek in župan občine Podčetrtek Peter Misja. Direktor potniškega prometa Boštjan Koren je gostom predstavil rezultate, projekte in načrte potniškega prometa. Slovenske železnice so od letošnjega januarja do septembra prepelejale 11,735 milijona potnikov oziroma nekoliko manj kakor

lani. Boštjan Koren je povedal, da se SŽ-Potniški promet zavzema za integrirani javni potniški promet, ki bo potnikom omogočal boljše potovanje, za prenavo vlakov, višji standard na postajah ipd. »Slovenske železnice se dejavno zavzemamo za integracijo javnega potniškega prometa. Prenavljamo vlake, jih opremljamo s klimatskimi napravami, pripravljamo se na prodajo vozovnic na prodajnih avtomatih ter širimo izbor storitev na postajah, s čimer zagotavljamo višjo kakovost prevoznih storitev. Z različnimi akcijami si prizadevamo povečati število potnikov,« je poudaril Koren.

Marino Fakin



Foto: Brane Ramovž

Slovenske železnice na sejmu transporta in logistike v Skopju

Slovenske železnice so se oktobra predstavile na mednarodnem sejmu transporta in logistike v Skopju. Sejem, ki so ga v Makedoniji organizirali prvič, in sicer z ambicijo, da postane regionalni sejem transporta, špedicije in logistike, je bil od 5. do 8. oktobra. Sejem bodo priredili tudi naslednje leto, nato pa vsaki dve leti, in sicer v tistem letu, ko ni sejma logistike v Münchnu, ki prav tako poteka biennialno.

Na sejmu so bili navzoči vsi ključni logisti na Zahodnem Balkanu, razen železniškega prevoznika iz Srbije in bolgarskega črnomskega pristanišča Varna. Posebej razkošni so bili razstavniki družbe DB Schenker, kontejnerskega logista Blu Bell, družbe Kuehne und Nagel in tudi skopskega Feršpeda. Slednji je eden večjih

igralcev na območju Makedonije. Organizacija sejma je bila zelo dobra. Organizatorji so priredili tudi številne spremljajoče prireditve, mediji pa so obširno in veliko poročali o sejmju.

Skupino Slovenske železnice smo zastopali SŽ-Tovorni promet, d. o. o., SŽ-Centralne delavnice in Podružnica SŽ Alpe Balkan Cargo Skopje. Slednja je bila za medije, glede na to, da je makedonski železniški trg liberaliziran, posebej zanimiva.

V štirih dneh smo opravili več kot dvesto razgovorov glede možnosti železniških prevozov v regiji, zlasti glede prevozov iz Zahodne Evrope v Makedonijo, na Kosovo in v Grčijo, iz Makedonije prek Srbije v Bolgarijo, iz Hrvaške v Makedonijo in iz Grčije v Makedonijo, Slovenijo in Zahodno Evropo. Dogovorili smo se tudi za nadaljnje sestanke s podjetji

in špediterji zaradi analize povpraševanja in priprave ponudb. Podjetja in špediterji so izrazili zanimanje zlasti glede prevoza rud, naftnih derivatov, tekstilnih izdelkov, surovino za proizvodnjo rudniških eksplozivov, vina in zabojnikov.

SŽ-Tovorni promet

Obiskovalcem sejma smo predstavili podružnico v Skopju in Zvezo Cargo 10, s poudarkom na revitalizaciji desetega vseevropskega železniškega koridorja. Makedonski in grški cestni prevozniki so se zanimali za prevoze tovornjakov z vlakom RO-LA med Mariborom in Welsom. Izrazili so željo, da bi Slovenske železnice omogočile rezervacijo in plačilo storitve v Makedoniji.

Uprava pristanišča Solun se je zelo zanimala za sodelova-

nje s Slovenskimi železnicami v Makedoniji, saj ni zadovoljna s storitvami grškega niti makedonskega nacionalnega železniškega prevoznika. Zanimivo je bilo vprašanje grške nacionalne televizije, ali se Slovenske železnice zanimajo za kapitalski vstop v Pristanišče Solun, kakor špekulirajo nekateri v strokovni javnosti. Slovenske železnice se za zdaj želimo ukvarjati z dejavnostjo, ki jo najbolj poznamo, z železniškimi prevozi in logistiko, smo odgovorili grški televiziji. Vtisi, ki smo jih zbrali na sejmju, vsekakor potrjujejo dejstvo, da na območju Zahodnega Balkana Slovenske železnice veljamo za uglednega prevoznika.

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

Centralne delavnice smo v Skopju predstavile vzdrževanje

in modifikacije dizelskih lokomotiv in dizelskih motornih potniških vlakov. Priložnost, da se srečamo s številnimi vidnimi predstavniki železnic na Balkanu, smo izrabili za poglobitev poslovnih odnosov. Srečali smo se tudi z nekaterimi partnerji, s katerimi uspešno sodelujemo, in se z njimi pogovorili o nadaljnjih možnostih sodelovanja pri skupnih projektih.

Naš razstveni prostor so obiskali predstavniki Kosovskih železnic, s katerimi smo se pogovarjali o projektu revitalizacije motornih vlakov Fiat. Obiskali so nas tudi predstavniki Makedonskih železnic, s katerimi smo skupaj uspešno končali projekt obnove štirih dizelskih električnih lokomotiv vrste 642. Izrazili so zadovoljstvo nad delovanjem lokomotiv in poprodajno podporo. S predstavniki Infrastrukture Makedonskih železnic pa smo se pogovarjali o možnostih sodelovanja pri vzdrževanju tovornih motornih drezin vrste 911.

Predstavnika našega podjetja sva bila zelo zadovoljna z obiskom sejma, saj sva navezala tudi kar nekaj novih stikov in poskrbela za večjo prepoznavnost naših storitev na področju vzdrževanja železniških vozil na Balkanu. Poleg pogovorov za nove posle pa nam veliko pomenijo pozitivne povratne informacije naših partnerjev, ki potrjujejo, da delamo dobro.



Z leve: Zvonko Stojanovski, Kristina Veljanovska, Krsto Mingovski, Marjan Masič, Bojan Bela (SŽ-CD), Marija Veljanovska in Igor Pahor (SŽ-CD).

Velika medijska pozornost

Slovenske železnice smo bile med predstavniki medijev izjemno opažene. Podali smo več kakor deset intervjujev, ki so jih prenašale glavne televizijske postaje v Makedoniji - RTM, SI-TEL, TV5, TV Alfa -, v osrednjih informativnih oddajah in v specializiranih oddajah o gospodarstvu, ter na Kosovu, v Grčiji in Turčiji v osrednji informativni oddaji nacionalnih televizij. Naša predstavitev za medije je bila tudi zelo dobro obiskana, o njej pa so poročali in jo komentirali v dnevnem tisku. Za nekatere časnike smo podali tudi

intervju. Naš prihod na tamkajšnji trg so mediji komentirali izjemno pozitivno, hkrati pa kritizirali državo, da dopušča monopolni položaj nacionalnega prevoznika, ki zavira rast gospodarstva in konkurenčnost makedonskega gospodarstva, ter poročali o ovirah pri vzpostavitvi liberalizacije trga.

Naš razstveni prostor so poleg slovenskega ambasadorja v Skopju Alana Briana Berganta obiskali tudi drugi visoki gostje – makedonski minister za investicije Vele Samak in direktor nacionalne gospodarske zbornice s sodelavci, ki so se zanimali za možnosti pove-

čanja obsega železniških prevozov in možnosti sinergije z makedonskim gospodarstvom. Tudi z njimi pričakujemo v prihodnjih tednih konkretnije razgovore.

Sejem je bil za promocijo Slovenskih železnic izjemna priložnost, kajti v regiji si številni poslovni subjekti želijo sodelovanja na desetem koridorju in ustvarjanja priložnosti za udeležena gospodarstva.

Marjan Masič,
SŽ ABC Skopje
Igor Pahor, SŽ-Centralne
delavnice Ljubljana

Ukrepi za zavarovanje živali ob progi

Junija smo se predstavniki Slovenskih železnic in Lovske zveze Slovenije sestali in se dogovorili o skupnih ukrepih za zmanjšanje nesreč živali ob progi. Med drugim smo se dogovorili, da bomo oblikovali sistem evidentiranja povoženih živali. V nekaj mesecih smo ga izdelali, pripravili pa smo tudi vse dogovorjene

rešitve in ukrepe. V kratkem bomo za pooblaščenca lovišč izvedli izobraževanje o varnem gibanju na železniškem območju.

Skupaj z Lovsko zvezo Slovenije smo v Področju za informatiko pripravili elektronski zemljevid lovišč, na katerem so označeni železniško območje, železniške pro-

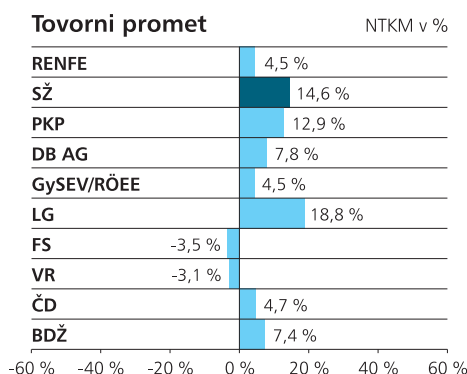
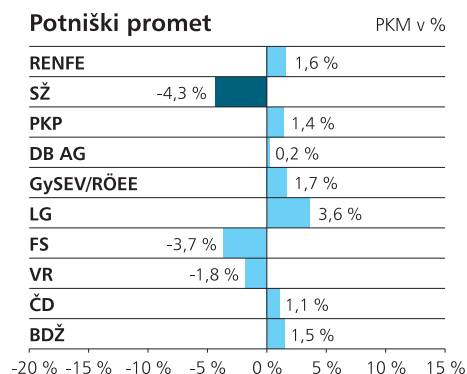
ge, lovišča in mesta, kjer so se zgodile nesreče. Pri oblikovanju zemljevida smo uporabljali digitalne podatke Zavoda za gozdove Slovenije. Elektronski zemljevid lovišč smo predstavili na Ministrstvu za obrambo oziroma na Upravi RS za zaščito in reševanje, kamor sodijo regionalni centri za obveščanje. Nameravamo izvesti

še druge ukrepe za preprečevanje prehodov živali čez progo. Strategijo bomo pripravili skupaj z Lovsko zvezo Slovenije in pri tem uporabili podobne ukrepe, kot jih uporabljajo za preprečevanje prehodov živali čez ceste. V projekt želimo vključiti vsa pristojna ministrstva.

Marijan Likar

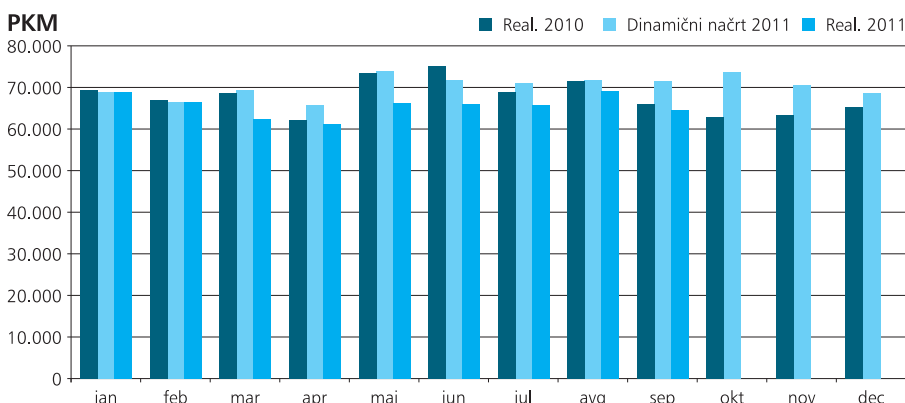
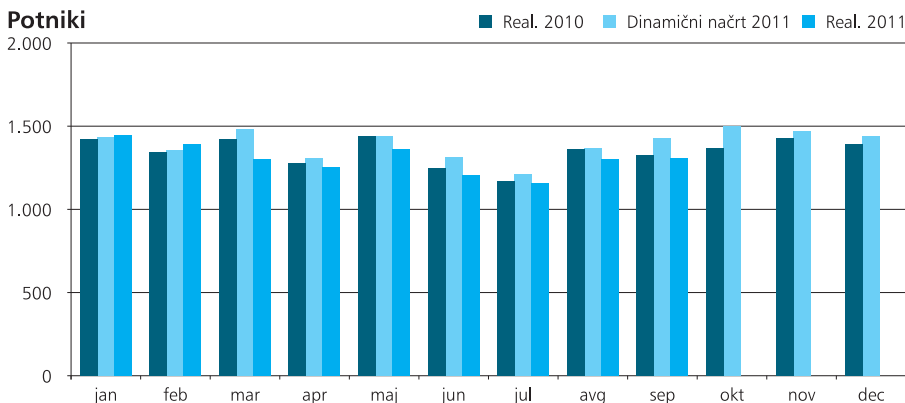
Obseg dela evropskih železnic

Januar-avgust 2011/2010



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

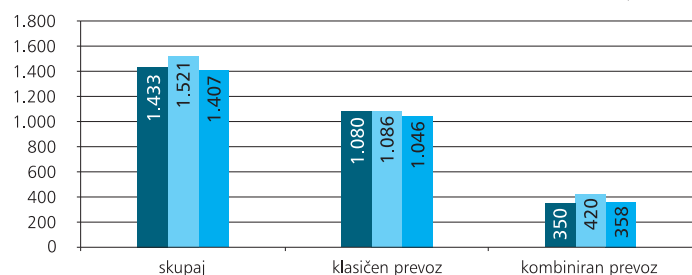


September 2011 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

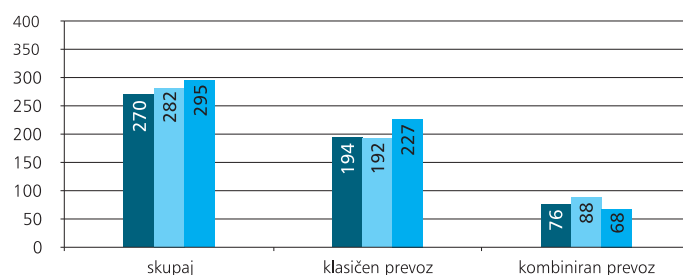
Prepeljeno blago

v 000 ton



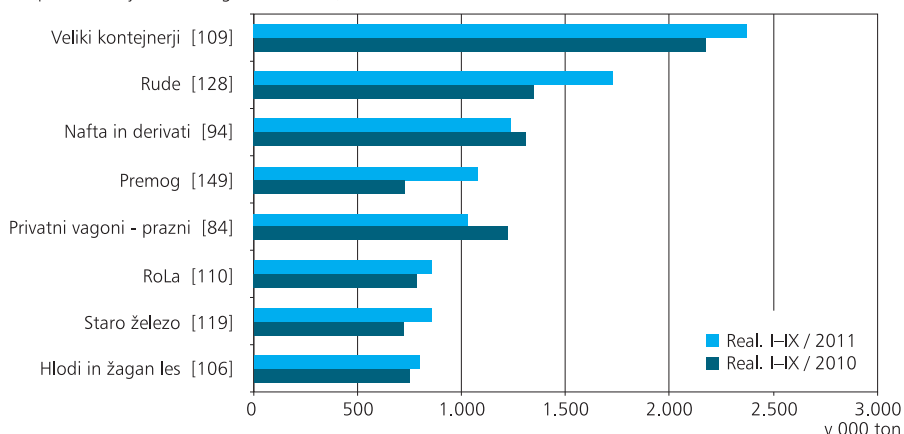
Opravljenno delo

v mio NTKM



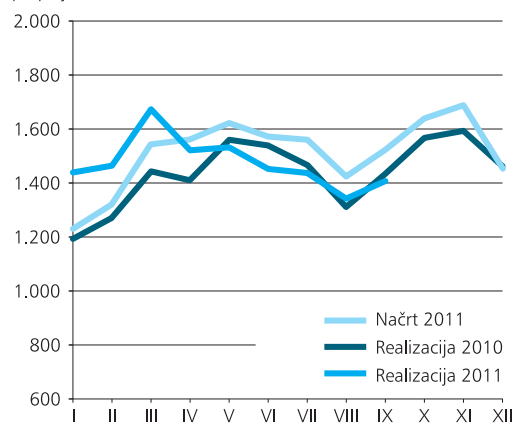
Prepeljani tovar

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Psihološke igre na delovnem mestu

Ali ste že kdaj razmišljali in se spraševali, zakaj se vaši sodelavci, nadrejeni ali podrejeni do vas tako obnašajo, kakor se obnašajo? Kljub temu, da ste prijazni, da se trudite opraviti delo po svojih najboljših močeh, strokovno in etično, v skladu z navodili nadrejenih, opazate, da je vedenje vaših sodelavcev do vas slabo, včasih celo žaljivo, nespoštljivo ali preprosto povedano ni korektno in si takšnega vedenja ne zaslužite in ne želite. **Sprašujete se, kaj ste naredili narobe, kaj bi morali narediti drugače ipd.? Pogosto iščete krivdo za takšno vedenje pri sebi? Ste morda ob tem kdaj pomislili, da vi niste odgovorni za vedenje vaših sodelavcev, temveč se razlogi za njihovo vedenje skrivajo v njih samih?**

Naše vedenje v različnih situacijah je odraz tega, kar smo doživljali v najzgodnejših odnosih v primarni družini. Najzgodnejši odnosi in prvih letih našega življenja so tisti, ki nas zaznamujejo in nam dajo pečat, ki ga bolj ali manj nosimo vse življenje. Nadalje na naše vedenje vpliva okolje, v katerem smo živeli in v katerem živimo, odnosi z vrstniki in naš lastni osebnostni razvoj. Bolj ko poznamo sebe, lažje lahko prepoznavamo in spreminjamo naučene vzorce vedenja, mišljenja in čustvovanja, ki izhajajo iz naše primarne družine.

Primanjkljaje, ki smo jih občutili v otroštvu, poskušamo na različne načine nadomestiti v odnosih, kjer se srečujemo z različnimi ljudmi. Ti odnosi se tako in drugače oblikujejo tudi na delovnem mestu. Ne glede na to, da smo odrasli, po vseh zakonitostih in merilih, ki veljajo v našem okolju, pa ni nujno, da so naše čustvene in psihične reakcije, vedno temu tudi primerne. Tudi kot odrasli lahko še vedno občutimo določene primanjkljaje, ki izhajajo iz našega otroštva in se odražajo skozi

odnose in reakcije z drugimi ljudmi.

O teh svojih primanjkljajih iz otroštva so spregovorili tudi ljudje v dokumentarnem filmu Aleksandrinke. Iz njihovih pripovedi je razvidno, kako tudi v starosti še vedno doživljajo predvsem čustvene primanjkljaje, ki so posledica zapuščeniosti s strani njihovih staršev, ki so pogosto iz preživetvenih razlogov odšli na delo v tujino.

Otroštvo je razvojno najobčutljivejše obdobje, v katerem otrok posrkava vase tako vzdušje, ki vlada v družini, predvsem neverbalna sporočila med očetom in materjo, kot dogajanje in sporočila iz okolja. To vzdušje, ti odnosi vplivajo in oblikujejo otrokovo psihično strukturo, njegovo osebnost in določajo delovanje v njegovi odraslosti. Teh vplivov se pogosto pre malo zavedamo in jih nemalokrat podcenjujemo.



Psihološke igre med sodelavci

Vsaka komunikacija je večplastna in je posledica mnogih posameznikovih izkušenj in doživetij, tako pozitivnih kot negativnih. Kakovost komunikacije pa je odvisna od tega, katere izkušnje pri posamezniku bolj prevladujejo. Poleg izkušenj in doživetij imamo v sebi tudi vrsto zapovedi in prepovedi, ki so pogosto nezavedni zapisi v naši osebnosti. Ti se odražajo ali prihajajo do izraza ravno v medsebojni komunikaciji, še posebno v kritičnih situacijah.

Ena takšnih situacij je situacijska drama ali dramatični trikotnik, v katerem ljudje prevze-

mamo tri pomembne vloge, ki jih je prvi poimenoval in opisal **Eric Bern** v svoji knjigi *Katero igro igraš?* To so vloga preganjalca, reševalca in žrtve. Iz poimenovanih vlog je razvidno, da gre za neke vrste igro – psihološko igro, v kateri v medsebojnih odnosih zavzemamo določeno življenjsko držo ali pozicijo in v kateri smo prepričani, da delamo prav. To je vloga, ki nam je pisana na kožo, kot temu radi rečemo. To so naše življenjske strategije, ki so nam blizu in v katerih se počutimo doma. To so vloge, ki jih igramo tako rekoč vsak dan. Seveda te vloge občasno tudi zamenjamo. Izstopimo iz ene vloge in vstopimo v drugo. Vse to v prepričanju, da moramo braniti in zaščititi sebe ali drugega.

Ali so psihološke igre slabe?

Psihološka igra, še posebej situacijska drama je vrsta medsebojnih odnosov, v katerih gre za medsebojno vplivanje in delovanje, z namenom, da bi se »izognili odgovornosti«, trdi **Clinton Callahan**. Če tega ne prepoznamo in ne ozavestimo, potem živimo odnose, ki zmanjšujejo kvaliteto našega življenja, naših medsebojnih odnosov. Pri tem pa ne bomo vedeli, zakaj se nam to dogaja in kaj lahko storimo, da bi bilo naše življenje in da bi bili naši odnosi drugačni. Gre za nekakšno nevidno oviro, ki slepi našega duha in srce, da bi živeli v pristnih in kvalitetnih medsebojnih odnosih, ki nas bogatijo in napolnjujejo z energijo. Dobri medsebojni odnosi so odnosi, v katerih se počutimo dobro, kjer se napolnjujemo z energijo, notranje bogatimo, ob čemer čutimo, da je naše življenje bolj polno.

Clinton Callahan še poudarja, da je edina stvar, ki se v psihološki igri dogaja, ta, da »postajamo starejši«. Z drugimi besedami bi lahko rekli, da s psihološko igro ne moremo ničesar spremeniti, ničesar izboljšati,

ničesar /raz/rešiti. Gre zgolj za merjenje moči med igralci, pri čemer izgublamo čas in energijo. Pri tem pa izgublamo tudi energijo za ustvarjanje na delovnem mestu, ker se bolj ukvarjamo z igro, kakor z naloženimi nalogami.

Zakaj potem igramo psihološke igre?

Psihološka igra je zelo vznemirljiva, saj v njej nastopajo zanimivi igralci, ki nehote pritegnejo v igro nove igralce, dokler niso porazdeljene vse vloge. Te vloge so na primer dober sodelavec, slab sodelavec, celo ubogi sodelavec, ki ima težave z alkoholom ali prezadolženostjo itd. Najmočnejši igralec v dramatičnem trikotniku je gotovo žrtev. Brez žrtve ne more biti igre. Žrtev je najmočnejša gonilna sila igre, saj vedno najde preganjalca (krivca), ki ji »dovoljuje« igro. Žrtev je užaljena, dokazuje svoj prav, se pritožuje, drugega krivi za storjeno krivico, upravičuje svoje ravnanje, svoj ubogi položaj. Spretna žrtev bo vedno našla nekoga, ki jo bo preganjal in s tem upravičila svoje ravnanje, maščevanja, negotovanja, maščevanja. Njima se kaj hitro pridruži reševalec, ki želi zaščititi in pomagati ubogi žrtvi. S svojim maščevanjem pa se vloga žrtve spremeni v vlogo preganjalca. Tudi v zgodovini lahko prepoznamo to psihološko igro, posamezne vloge in posledice te igre (primer druga svetovna vojna).

Največja zabloda igre posameznih vlog v dramatičnem trikotniku je v tem, da mislimo, da se bo s pomočjo posamezne vloge kaj spremenilo v medsebojnih odnosih, na delovnem mestu, v družini ali na političnem parketu. Igra v dramatičnem trikotniku ne more spremeniti ničesar.

Največja zabloda vloge reševalca je, da bo žrtvi pomagal, jo zaščitil, saj ne sme dovoliti krivice in tega, da žrtev trpi. Zato reševalec žrtve posluša, jo tolaži, ji

pritrjuje, kako ima prav, kako se ji dela v nebo vpijoča krivica. In na ta način daje žrtvi notranjo moč, da ostaja v svoji vlogi in ne naredi ničesar (ne izstopi iz vloge in ne prepozna svojega bednega položaja). Njen psihološki dobitek je pozornost, tolažba, razumevajoče socialno okolje. Ta dobitek pa jo pušča pasivno oziroma v nedejavni vlogi, ki ji ne omogoča, da bi dejavno reševala svoj položaj, kjer bi si kot »žrtev« sama pomagala in dejavno iskala ustrezno rešitev.

Katera vloga na delovnem mestu nam je najbližja?

Lahko se vprašamo, katero vlogo v igri najraje igramo in zakaj? Ali radi upravičujemo in pojasnjujemo svoje ravnanje, godrnjamo in kritiziramo sode-

lavca, šefa, okoliščine, politike, ženo/moža in jim pripisujemo odgovornost za naš položaj in naše trenutne težave?

Že majhen, nedolžen prepir z našimi bližnjimi je dejansko psihološka igra, v kateri želimo zmago, dokaz drugemu, kako se oni drugi moti, nima prav, je manj sposoben ipd. Če sogovornik začne prepir, ga lahko ustavimo in rečemo: »Dajva, umiriva se in se pogovoriva, da vidiva, v čem je sploh problem.«

Morda smo raje v vlogi reševalca, ki posluša žrtev in ji prikimava, daje prav, z njo sočustvuje, morda celo preklinja skupaj z žrtvijo zaradi nesramnosti osebe, ki je užalila in prizadela dotično žrtev. Morda pritrjujemo žrtvi, da je žrtev določenih okoliščin ali oseb. Ker smo na njeni strani, naredimo

vse, da bi ji »pomagali«, a jo s svojo pomočjo samo utrjujemo v njeni vlogi žrtve.

Preganjalec pa se vede, kot da ima »dovoljenje«, ker se mu je zgodila ali se mu dela krivica, da se zato lahko maščuje in s tem pokaže svojo moč, pravico, ki mu je bila kršena.

Nobena od teh vlog ni dobra, ker onemogoča prevzem odgovornosti za sebe in za razvoj življenja v danih okoliščinah. Z igro vlog odklanjamo svojo notranjo moč, svoje sposobnosti za pristne in kvalitetne medsebojne odnose, za reševanje konfliktov, za reševanje problemov, ki edini lahko pripomorejo k globljemu vpogledu v samega sebe, k odkrivanju drugega, v lepoto življenja in medsebojne odnose, ki bogatijo in osrečujejo. Mi smo tisti, ki odločamo o

svoji vlogi, in o pomenu, ki ga pripisujemo okoliščinam in/ali osebam. Mi smo tisti, ki lahko s svojo notranjo močjo spremenimo sebe in s tem vplivamo tudi na spremembe okrog nas, tako na delovnem mestu, kakor v domači družini in v drugih pomembnih odnosih. Mi smo tisti, ki lahko izbiramo dejanja in odločitve. Od nas je odvisno, ali začnemo igro, jo vzdržujemo in podpiramo ali pa jo prekinejo z izstopom iz vloge, v katero smo nezavedno vstopili in jo igrali. Ko ozavestimo pri sebi, da smo spet v psihološki igri, se lahko odločimo in izstopimo. Na ta način prekinemo igro in postavimo pogoje za razreševanje problemov. Samo z odgovornim ravnanjem lahko vplivamo na pozitivne spremembe.

dr. Zdravko Lavrič

Dosežek naše sodelavke

Železničarka napisala knjigo o neverbalni komunikaciji

Slovenski knjižni trg je od oktobra bogatejši za znanstveni prispevek na področju neverbalne komunikacije. Nastal je izpod peresa naše sodelavke mag. Marije Paladin, ki neverbalno komunikacijo raziskuje že nekaj let. V tem času je v Sloveniji opravila štiri obsežne raziskave, svoje ugotovitve pa je zbrala v knjigi Neverbalna komunikacija: dopolniti besede in biti prepričljiv. Knjigo je predstavila sedemnajstega oktobra v Stekleni dvorani na Kolodvorski

11 v Ljubljani. Do izida njene knjige je bilo mogoče v Sloveniji neverbalno komunikacijo proučevati zgolj iz del tujih avtorjev in iz člankov, ki jih povzemajo.

Kako biti bolj prepričljiv na sestanku, v komunikaciji z nadrejenimi ali podrejenimi? Kako biti dober predavatelj ali govornik na kakršni koli prireditvi? Kako najuspešneje predstaviti sebe in to, kar bi želeli povedati? Kako prepričati druge? Zakaj velja, da imajo tudi menedžerji svojo uniformo? Naj gre za delo s strankami, odjemalci, sodelavci, podrejenimi ali nadrejenimi, ni pomembno le to, kaj želimo povedati, temveč tudi, kako vebino posredujemo. Zelo pomemben je (neverbalni) nastop posameznika. Naj gre za kvaliteto glasu, urejenost videza, slog oblačenja, uporabo nakita in dišav ali preprosto za način rokovanja. Obvladati znake, s katerimi oblikujemo vtis, ki si ga drugi ustvarijo o nas, pomeni konkurenčno prednost in večjo možnost za uspeh na različnih

področjih posameznikovega formalnega delovanja.

Knjiga naše sodelavke odgovarja na ta in številna druga vprašanja ter ponuja nasvete o tem, kaj je treba upoštevati in čemu se je dobro izogniti v komunikaciji v formalnem okolju. Mag. Marija Paladin je želela s knjigo bralcu ponuditi dobro teoretično izhodišče in kakovostne strokovne ter praktične napotke za upravljanje z velikim delom znakov neverbalne komunikacije, ki jo v komunikaciji z drugimi ljudmi nenehno uporabljamo, naši sogovorniki pa se nanjo nenehno odzivajo; najsi bo to v osebnem življenju ali, enako oziroma še bolj izrazito, v formalnih vlogah. Obvladati lastno neverbalno komunikacijo v formalnem okolju je pogosto še bolj pomembno, saj lahko zelo vpliva na našo uspešnost, na primer kot predavatelja, iskalca zaposlitve, akterja v poslovnem okolju idr.

Mag. Marija Paladin je zaposlena v področju za organiza-



Marija Paladin, avtorica knjige Neverbalna komunikacija

cijsko pravne zadeve in kadre. Vlogo neverbalne komunikacije raziskuje v različnih kontekstih človekovega formalnega delovanja. Poleg tega raziskuje področje komunikacije v poslovnem okolju, timsko delo in različne vidike upravljanja kadrov ter organizacijo. Je avtorica številnih strokovnih člankov in prispevkov ter nekaterih znanstvenih člankov s področja neverbalne komunikacije in dela s kadri.

Marino Fakin



Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (7)

Zagotavljanje ekonomike kakovosti

Ukrepi prometne politike (EU, države), s katerimi se usmerja razvoj prometnega sistema in njegova racionalizacija, imajo za cilj dvig kakovosti transportnih storitev in znižanje transportnih stroškov gospodarstva ter zmanjšanje deleža transportnih stroškov v cenah blaga in življenjskih stroških prebivalstva.

V večini razvitih držav načrtujejo, sprejemajo in izvajajo ukrepe, ki neposredno vplivajo na zmanjšanje transportnih stroškov. Ukrepe je mogoče razvrščati po določenih kriterijih, običajno glede na višino transportnih stroškov ali po nosilcih ukrepov. Kadar se ti ukrepi sprejemajo in izvajajo z vidika usmeritev in ciljev prometne politike, je najučinkovitejša sistematizacija ukrepov po nosilcih realizacije. Najpomembnejši tako sistematizirani ukrepi so predvsem ukrepi razvojne in prometne politike ter organizacijski in poslovni ukrepi v posameznih vejah prometa.

Ukrepi razvojne in prometne politike

Ti ukrepi so usmerjeni v:

- skrajšanje povprečnih prevoznih poti zaradi neenakomerne razmestitve surovin, proizvodnih in potrošniških centrov z zgraditvijo novih objektov gospodarstva, obvezno analizo transportnih storitev in transportnih stroškov v investicijskih elaboratih za gradnjo industrijskih obratov;
- investicijsko politiko;
- razvoj prometne infrastrukture, s katero se usmerja razvoj posameznih vej prometa na posameznih področjih, izhajajoč z vidika družbene rentabilnosti;
- razvoj kombiniranega in integralnega transporta kot – investicije v zgraditev kontejnerskih terminalov, mehanizacije za nakladanje, razkladanje in prekladanje kontejnerjev in palet, zgraditev novih prog samo za hitri tovorni promet, vagonov za kontejnerje, specialnih kontejnerskih ladij »lift-on«, »lift-off«, »roll-on«, »roll-off«, razvoj oprtnega sistema prevoz tovornjakov z vlakom in drugo;
- usklajevanje in usmerjanje delitve dela med železniškim in cestnim prometom na podlagi dolžine prevoza z usmerjanjem železniškega prometa na daljše,

cestnega prometa pa na krajše razdalje (v Nemčiji na primer, delitev na »Nahverkehr« in »Fernverkehr«) in drugo.

Organizacijski in poslovni ukrepi v posameznih vejah prometa

Ker je železniški promet prišel v najneugodnejši položaj na transportnem trgu z zmanjšanjem relativnega deleža v skupnem transportu oziroma prevozu, so najpomembnejši ukrepi za zmanjšanje transportnih stroškov v razvitih državah sveta v racionalizaciji in hitri modernizaciji železniškega prometa. Ukrepi se sistematizirajo v dve skupini, in sicer v smeri:

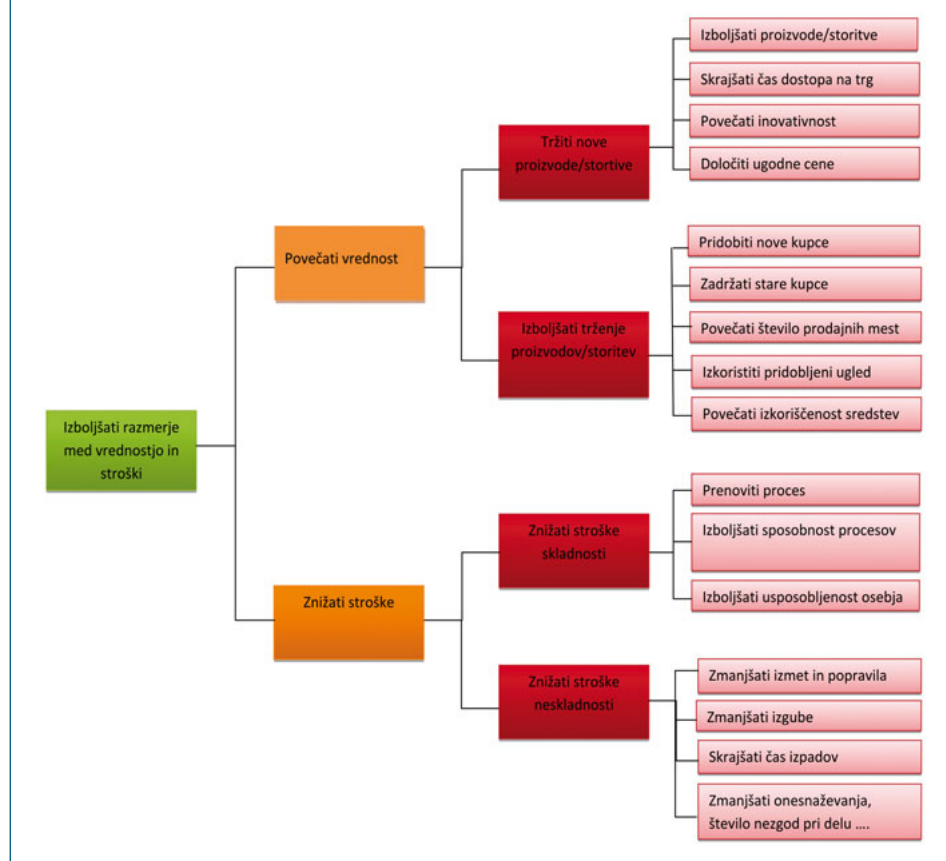
- Povečanje obsega storitev z boljšo kakovostjo storitev**, uvajanjem storitev »nočnega skoka« v tovornem prometu

in podobno. Zaradi visokega deleža fiksnih stroškov večji obseg dela bistveno vpliva na stroške, s tem pa tudi na cene storitev;

- Zmanjševanja stroškov**, kjer se posebej načrtujejo, sprejemajo in izvajajo ukrepi, usmerjeni na povečanje produktivnosti z zmanjševanjem števila potrebnega kadra in racionalizacijo procesov dela, avtomatizacijo rezervacije sedežev in izdajanjem vozovnic, daljinskim vodenjem prometa, koncentracijo ranžirnega dela, modernizacijo in boljšo rabo obstoječega voznega parka in drugo.

Cilj razvoja kakovosti v prometu naj bo tudi znižanje deleža skupnih transportnih stroškov v stroških gospodarstva in v strukturi življenjskih stroškov prebivalstva.

Sistemi diagram dejavnosti za zagotavljanje ekonomike kakovosti v železniškem prometu



Transportni stroški pomenijo dodatne stroške k proizvodnim stroškom in povečujejo vrednost blaga. Če je namreč v nekem gospodarstvu relativni delež transportnih stroškov večji, bodo toliko višje tudi cene proizvodov na trgu.

Sistematizirane dejavnosti za zagotavljanje ekonomike kakovosti v železniškem prometu so prikazane na diagramu. V di-

agramu so uporabljeni izrazi iz standarda Sistemi vodenja kakovosti - Osnove in slovar (ISO 9000:2005).

Glede na zapletenost železniškega sistema in višino stroškov, ki jih povzročijo s delovanjem, je včasih dovolj že kako majhno izboljšanje, ki običajno prinese pomembne prihranke. Posebej je treba izpostaviti usmeritev večine železnic v povečanje

kakovosti storitev in fleksibilnosti na trgu transportnih storitev. Železnice v svetu čedalje bolj povečujejo izbor svojih storitev. Danes naj ne bi čakale, da bi uporabnik sam prišel in se zanimal za njihove storitve, temveč naj bi bile čedalje bolj prodorne in ponujale več storitev po različnih cenah.

Varnost železniškega prometa (5)

Človek kot temeljni dejavnik varnosti železniškega prometa

Pri varnosti železniškega prometa in kakovosti železniških storitev ima posebno vlogo človeški dejavnik. Govorimo o železniškem delavcu, kot neposrednem udeležencu pri opravljanju železniškega prometa in železniških storitev. Za opravljanje dela neposredno v železniškem prometu, na primer za delo strojevodje in za podobne poklice, mora imeti ustrezno stopnjo izobrazbe ustrezne smeri, mora biti dejansko usposobljen za delo, imeti mora ustrezne veščine in izkušnje.

Da bi tako velik sistem, kot je železniški promet, deloval, je nujno potrebno, da so zaposleni strokovno usposobljeni za opravljanje dela, še posebej pa za tista dela, ki neposredno vplivajo na varen, urejen in ekonomičen železniški promet ter opravljanje kakovostnih železniških storitev.

Glavni dejavniki varnosti železniškega prometa in kakovosti železniških storitev so tehnična sredstva s svojimi funkcionalnimi značilnostmi in delavci, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa in železniških storitev. Kader v železniškem prometu mora poznati sodobno organizacijo dela, znanstveno-tehnično znanje na področju prometa in tržna načela poslovanja.

Sprememba tehnike v železniškem prometu narekuje spremembo tehnologije, tehnologija pa se spreminja z novim znanjem in novimi kadri.

Varen železniški promet in kakovost železniških storitev zahtevata novo tehniko in tehnologijo, hkrati pa tudi novo znanje, za kar so potrebne sodobne oblike izobraževanja. Ustrezni programi, sodobna učna tehnologija, na primer simulatorji za vožnjo lokomotiv in podobno, pedagoški kader in drugo prispevajo k večji dejanski usposobljenosti. Kadri se usposabljujejo med izobraževanjem, v katerega sodijo redno izobraževanje, permanentno izobraževanje, dokvalifikacije, prekvalifikacije in drugo, in v procesu dela.

Izobraževalni proces kadrov, ki neposredno in posredno sodelujejo v železniškem prometu, se ne konča s šolanjem. Nasprotno, usposabljanje kadrov je potem še bolj intenzivno, konkretno in kakovostno.

Pri izobraževanju in usposabljanju v železniškem prometu so pomembne naslednje dejavnosti:

- določiti, koga in zakaj je treba izobraževati;
- utrditi spoznanje pri kadrih o potrebi takega izobraže-

vanja in usposabljanja, saj to ne bo imelo učinkov, če kadri niso prepričani, da se je treba nekaj naučiti oziroma za nekaj usposobiti;

- spodbuditi željo kadrov, da se učijo in naučijo določene oziroma predpisane postopke, pridobijo drugo znanje o varnosti prometa in kakovosti storitev;
- zahtevati od kadrov, da dejansko pokažejo ustrezno znanje in usposobljenost; praktična uporaba in preverjanje znanja in usposobljenosti sta nujni;
- spremljati, kako delavci uporabljajo pridobljeno znanje in ali to znanje zadostuje za opravljanje delovnih nalog.

Standard ISO 9001 v poglavju 6.2.2 Kompetentnost, usposabljanje in zavedanje določa, da mora organizacija:

- določiti potrebno kompetentnost izvajalcev dela, ki vpliva na skladnost z zahtevami za proizvod,
- kjer je to primerno, zagotoviti usposabljanje ali izvesti druge ukrepe za doseganje potrebne kompetentnosti,
- oceniti uspešnost izvedenih ukrepov,
- zagotoviti, da se njeno osebje zaveda pomena in pomembnosti svojega dela in

da ve, kako lahko prispeva k doseganju ciljev kakovosti, in e. vzdrževati primerne zapise o izobrazbi, usposabljanju, veščinah in izkušnjah.

Navedene zahteve standarda ISO 9001 so zelo pomembne za delo kadrov v železniškem prometu.

Vprašanje, ki ga mora organizacija v železniškem prometu rešiti, je: »Kaj mora nekdo narediti, da lahko dokaže kompetentnost?« Kompetentnost je torej vnaprej določena za vsakega posebej. To pomeni, da je definicija kompetentnosti za vsako delovno mesto v železniškem prometu sestavni del opisa del in nalog. Usposabljanje je tako le del zahtev, ki se nanašajo na kadre, ki delajo neposredno ali posredno v železniškem prometu.

Ocenjevanje učinkovitosti usposabljanja kadrov za delo v železniškem prometu je mogoče, če obstajajo merila, ki opredeljujejo cilje usposabljanja, še preden se to začne. Ključno merilo, ki pove, ali je bilo usposabljanje učinkovito, je znanje, ki ga morajo udeleženci pokazati pri svojem delu v železniškem prometu.

Nadaljevanje prihodnjič

Uvajanje politike informacijske varnosti (8)

Analiza kompetenc

Učinkovitost poslovanja uspešnih podjetij je neposredno odvisna od kompetenc zaposlenega osebja. Kompetence lahko izboljšamo na več ravneh kakovosti. Vodstvo podjetja je odgovorno za (ne) kompetentnost svojih zaposlenih.

Kaj so kompetence?

Kompetence na ravni podjetja so zmožnosti organizacije, da proizvaja kakovostno, rentabilno, učinkovito, poslovno-informacijsko-varno in do okolja prijazno, da se pri tem uči in da se uspešno in pravočasno prilagodi vsem spremembam na trgu in v okolju. Na ravni posameznika so kompetence ključne značilnosti in vedenja zaposlenih, ki so podlaga za učinkovito sodelovanje v poslovnih procesih podjetja. Temeljna zahtevana kompetenca vodij na vseh hierarhičnih ravneh je sposobnost učinkovitega in uspešnega

delegiranja delovnih nalog. V poslovnem svetu velja zakonitost, da kakršen odnos ima vodstvo podjetja do svojih zaposlenih, takšen odnos ima tudi osebje do strank. Če se zaposleni v službi čutijo cenjeni, bodo izražali svojo pripadnost podjetju ter pri delu in v komunikaciji s strankami ravnali tako, da se bodo tudi stranke počutile cenjene. Enako velja za odnose med oddelki in posamezniki v podjetju. Dobiček pri poslovanju je namreč na-

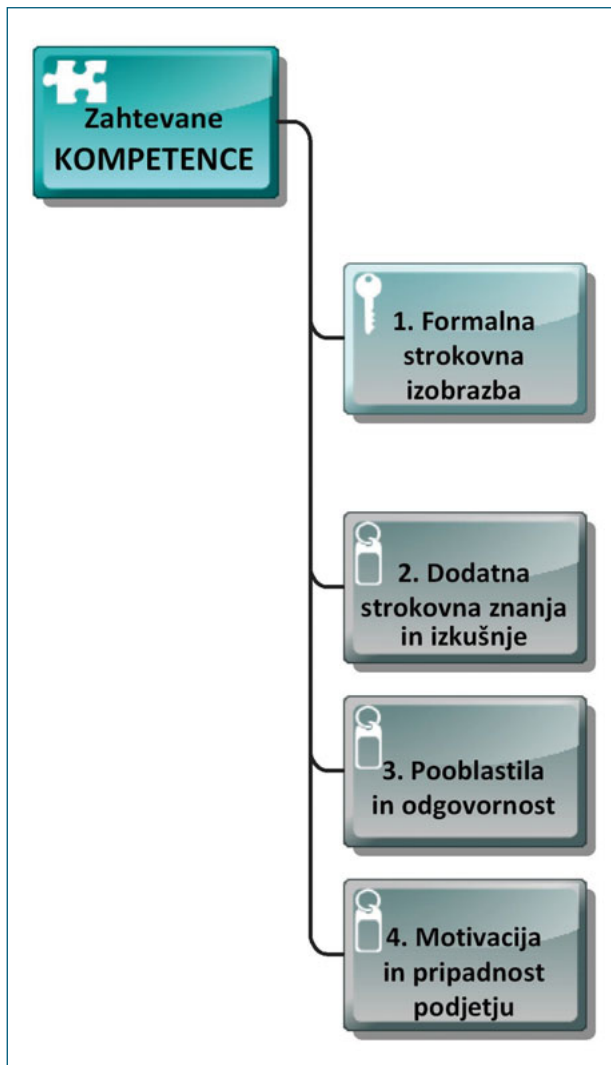
grada za kompetenten odnos vodstva podjetja do svojih zaposlenih. Shema 1 prikazuje štiri ključne elemente zahtevanih kompetenc po standardu P-CMM.

Po dokončnem preoblikovanju SŽ v holding bosta začela veljati Pravilnik o notranji organiziranosti HSŽ (615) ter Navodilo o uvajanju in izvajanju Politike informacijske varnosti HSŽ.

Analiza na ravni podjetja

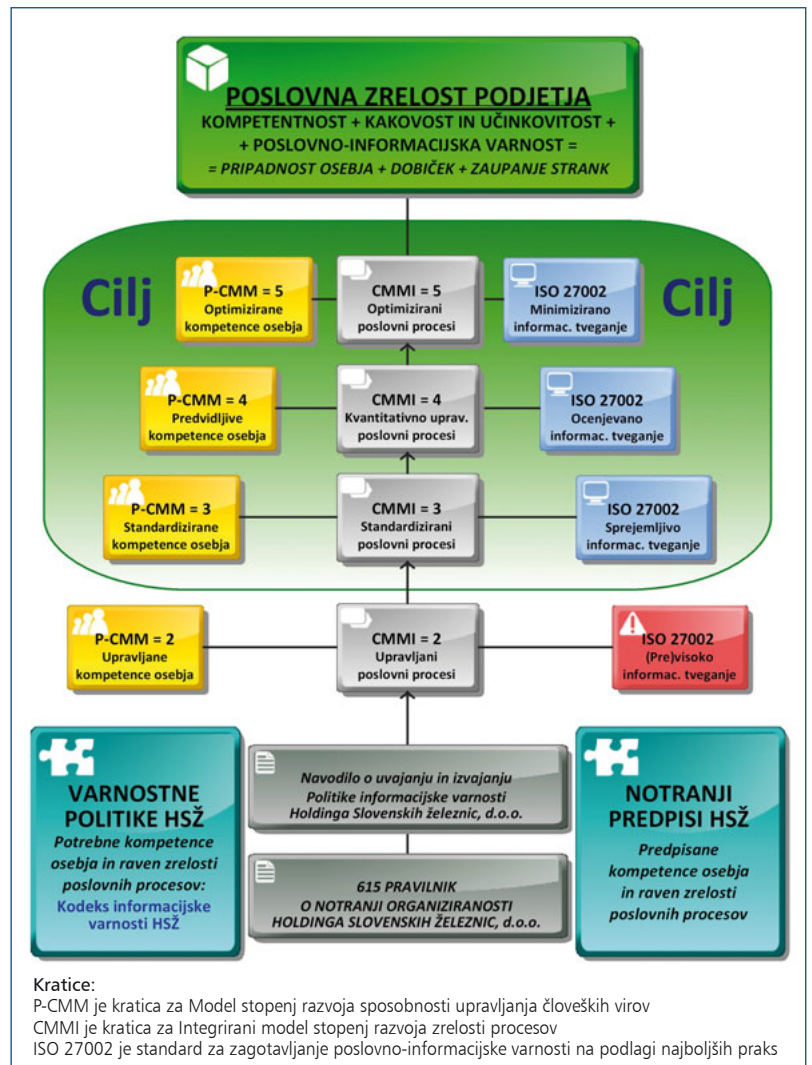
Shema 1: Osnovni elementi kompetenc zaposlenega

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/P-CMM.pdf>



Shema 2: Piramida poslovne zrelosti podjetja

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/AktivnostiProjektaUvajanjaPIVSZ.pdf>



Nato bo varnostnim politikam iz Kodeksa informacijske varnosti HSŽ, ki so izdelane po standardih P-CMM, CMM, CMMI in ISO 27002, prilagojena vsebina več deset notranjih predpisov. S tem bo dosežen prvi strateški cilj projekta. Shema 2 prikazuje v poenostavljeni obliki končni rezultat analize potrebnih kompetenc osebja za doseganje treh strateških ciljev tega projekta.

V posodobljenih predpisih bodo natančno navedene zahtevane kompetence osebja ter zahtevana raven zrelosti poslovnih procesov. Z doslednim izvajanjem teh predpisov in z razvojem kompetenc osebja po P-CMM bo postopoma

dosežena najmanj tretja raven zrelosti po standardih P-CMM in CMMI, hkrati pa bo vzpostavljena ustrezna raven poslovno-informacijske varnosti HSŽ. Standard ISO 27002 namreč temelji na uporabi najboljših praks, kar dosežemo z razvojem kompetenc zaposlenih in z izvajanjem varnih procesov. Periodično notranjo revizijo ustreznosti kompetenc osebja ter nadzor nad doslednostjo in učinkovitostjo izvajanja predpisov bosta v okviru strateškega procesa upravljanja tveganj izvajala glavni inženir za informacijsko varnost (CISO) in varnostni forum HSŽ. Vsi navedeni ukrepi bodo prispevali k uspešnejšemu po-

slovanju Slovenskih železnic v celoti.

V prejšnji številki revije sta bila v članku Zniževanje stroškov odprave programskih napak predstavljena razvoj in vzdrževanje poslovnih aplikacij na ravni CMM = 3 (inženirski pristop). Rezultati analize potrebnih kompetenc informatikov, ki sodelujejo v tem procesu, so prikazani v shemi 3. Podlaga za model kompetenc za navedeni proces je Pravilnik o sistematizaciji delovnih mest HSŽ (614).

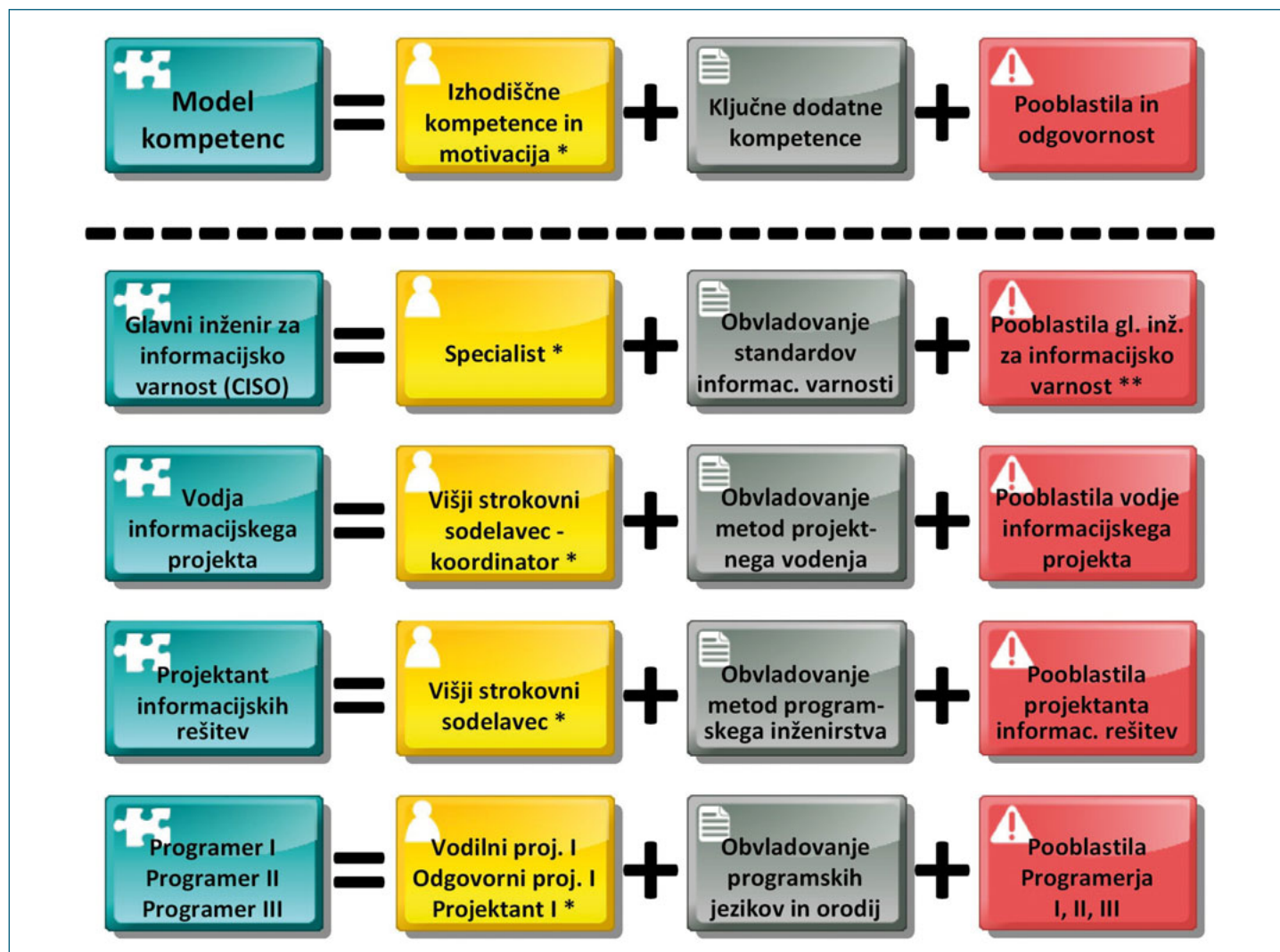
Sklep

Politika informacijske varnosti določa zahtevane kompe-

tence osebja ter zahtevano kakovost, učinkovitost in varnost izvajanja poslovnih procesov. Analiza in razvoj kompetenc se izvaja skozi standardizirani proces, ki je sestavljen iz preizkušenih praks in postopkov. Model kompetenc pomeni dopolnitev pravilnika o sistematizaciji delovnih mest in rabi za kakovostni izbor in za razporejanje najsposobnejših kadrov v podjetju. V modelu natančno predpišemo zahtevane kompetence osebja na ključnih funkcijah v poslovnih procesih. Podjetje mora nujno vlagati v razvoj tistih kompetenc, ki so kritične za jedrno poslovno kompetentnost podjetja.

Shema 3: Osnutek modela kompetenc za proces razvoja in vzdrževanja poslovnih aplikacij HSŽ

* Vir: Pravilnik o sistematizaciji delovnih mest HSŽ (614) in Kodeks Informacijske Varnosti SZ



Železniška postaja Hodoš

Deset let pozneje

Se še spomnite tistega maja pred desetimi leti, ko je po novo zgrajeni progi v Hodoš ponovno pripeljal vlak? Ne kakršen koli, temveč slavnostni, v katerega sta bila vprežena dva zložena reaganca, za njima pa dolga vrsta najboljših potniških vagonov, kar so jih premogle Slovenske železnice. Ko se je vlak ustavil pred ble-

ščečim novim postajnim poslopjem, okrašenim s slovenskimi in madžarskimi zastavami, pred množico zbranih ljudi ter pred železničarsko godbo, ki je rezala strumne koračnice, je iz njega izstopil tedanji predsednik vlade, pokojni Janez Drnovšek – mimogrede, vstopil je v Murski Soboti, za njim pa se je vsula množica

dostojanstvenikov vseh vrst ter novinarjev. Kmalu zatem je iz nasprotni strani pripeljal prav tako slavnostni vlak, le da ga je vlekla ena sama majhna dizelovka, iz njega pa je izstopil madžarski predsednik vlade Viktor Orban s svojim spremstvom.

Nekaj ur zatem, ko so izzvenili slavnostni govori in koračnice, ko so koščki prerezanih trakov v slovenski in madžarski barvi že ležali nekje na dnu žepov obeh predsednikov, ko so bili pospravljeni še zadnji ostanki zakuske in so se povabljeni gostje že vračali z obema vlakoma, lokalni radovedneži pa razšli po svojih domovih, je postaja zaživela svoje normalno življenje.

V naslednjih desetih letih se tu ni veliko spremenilo, vsaj na zunaj ne. Pa vendar je nekaj sprememb le bilo. Postaja je dobila sodobne SVTK naprave, celotna proga je končno tehnično prevzeta, do Pragerskega je centralno vodena, s postaje so odšli obmejni policisti in cariniki, nadležnih pregledov potnih listov ni več, žal pa tudi ne Drave, ostala je le Citadella.

Podoba postaje pa je ostala ves čas enaka, vse do pred časom, ko so se začela dela iz projekta Nadgradnja železniške postaje Hodoš. Postaja je postala veliko gradbišče. Stroji so že zagrizli v tla, kamioni so odvažali in dovažali material, vsepovsod so si možje v oranžnih pajacih dajali opravka z različnimi deli. Iz tal so zrastle srebrni kovinski stebri in obešene nanje so se bakreno zasvetile žice. Električna napeljava, ki je skoraj dve leti čakala kakih dvesto metrov pred postajo na madžarski strani, je končno prišla do nje. Tik ob postaji je bila izkopana globoka jama, podhod do novega pokritega

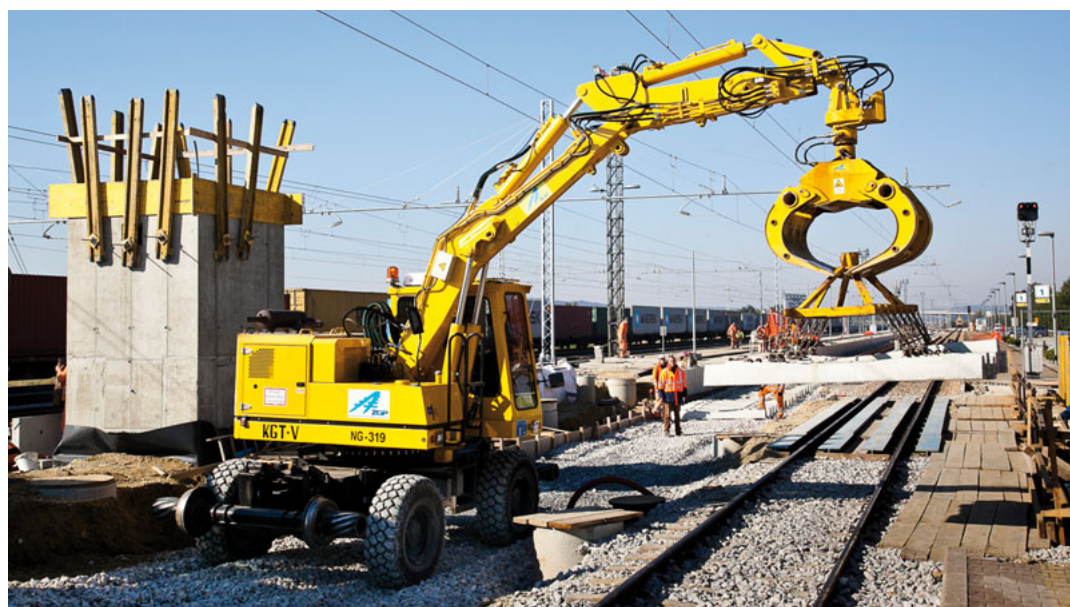
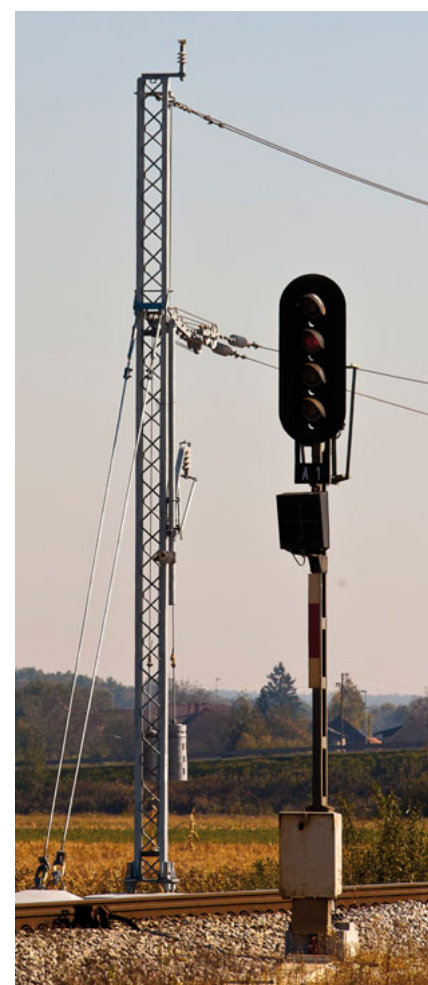




perona. Te dni se ta že nazira v vsej svoji 400-metrski dolžini, ob njem se polaga novi, 543 metrov dolgi drugi tir.

Namen te nadgradnje, ki je le del celotnega projekta rekonstrukcije proge Pragersko–Hodoš, je elektrifikacija postaje, možnost križanja potniških vlakov, ureditev postaje v skladu s predpisi, povečana varnost prometa, povečana propustnost proge ter zmanjšano svetlobno onesnaževanje. Investitor tega projekta, vrednega 330 milijonov evrov, ki pa se delno sofinancira iz evropskega kohezijskega sklada, je ministrstvo za promet, dela pa izvaja konzorcij ŽGP-Tegrad-SŽ Projektivno podjetje ter Siemens AG Dunaj.

Sredi oktobra sem se peljal mimo Hodoša in nastal je ta slikovni zapis.



Anglija: Na muzejskem vlaku v družbi Sherlocka Holmesa

Velika Britanija je na področju železniškega prometa že od vsega začetka svetovna velesila. O tem danes pričajo številni ohranjeni muzejski vlaki, s katerimi se je mogoče zapeljati na več kakor sto koncev britanskega otoka. Za posamezne vlake in večino železniške infrastrukture skrbijo številna društva in fundacije, ki združujejo ljubitelje vsega, kar je povezano z nekdanjim železniškim prometom. Glavna privlačnost so parne lokomotive in stari vagoni. Vzdušje minulih časov obujajo tudi restavrirane železniške postaje ter železniški muzeji.

Muzejski vlaki vozijo večji del leta, najpogosteje pa v poletnih mesecih in ob večjih praznikih. Poleg običajnih voženj vsako leto organizirajo še več tematskih voženj, ki se navezujejo na letni čas ali zgodovinske dogodke.

Večino sredstev za delovanje starih železniških kompozicij pridobijo s prodajo vozovnic, z donacijami in iz sredstev narodne loterije, ki so namenjena varovanju kulturne dediščine. Kljub vsemu pa večina vlakov danes ne bi delovala brez požrtvovalnega dela tisočerih prostovoljcev z

različnih področij, ki pomagajo pri ohranjanju starih prevoznih sredstev.

Začetki železniškega prometa

Največ muzejskih vlakov vozi v Angliji. V današnjem južnem predmestju Londona se je začela zgodovina železniškega prometa. Leta 1803 so odprli prvo javno železniško progo Surrey Iron Railway. Gradnjo 14 kilometrov dolge proge s širino tirov 1.270 milimetrov je nadziral britanski gradbeni inženir William Jessop. Po njej so sprva vlekli tovarne vagon

s konjsko vprego. V dvajsetih letih 19. stoletja so konje nadomestile parne lokomotive, leta 1825 pa so v severni Angliji odprli prvo uspešno in donosno železniško progo med Stocktonom in Darlingtonom. Za gradnjo 40 kilometrov dolge proge je poskrbel izumitelj George Stephenson (1781–1848), ki je med drugim izdelal prvo uporabno lokomotivo na svetu. Takratna postavitev tirov z razmikom 1.435 mm je še danes najpogosteje uporabljena v Evropi.

Ena izmed privlačnejših zgodovinskih prog v Angliji poteka



Večinoma uporabljajo parne lokomotive, občasno pa tudi dizelske.



Priljubljena proga poteka po dolini reke Rother.



Pred muzejski vlak spelje, morajo dvigniti zapornice na cesti.



Železniški muzej je posvečen delu Holmana Freda Stephensa.

na meji med grofijama Kent in East Sussex, v jugovzhodnem delu britanskega otoka. Proga standardnih mer je speljana od mesta Tenterden do kraja Bodiam, ki je znan predvsem po slikovitem in odlično ohranjenim gradu iz 14. stoletja. Sedemnajst kilometrov dolga podeželska proga po dolini plovne reke Rother je bila v uporabi vse do leta 1961, potniški promet pa so zaradi nedonosnosti ukinili že sedem let pred tem. Progo je leta 1973 prevzelo društvo Kent & East Sussex Railway, katerega člani so po tirih kmalu zapeljali prvi muzejski vlak. Ob stoti obletnici odprtja proge so leta 2000 odprli še zadnji odsek pred krajem Bodiam. Večina obiskovalcev se vkrca na izhodiščni postaji v Tenterden. V mestu z nekaj viktorijanskimi hišami si je spotoma priporočljivo ogledati še železniški muzej - The Colonel Stephens Rail-

way Museum. Kot pove ime, je posvečen inženirju Holmanu Fredu Stephensu (1868–1931), ki je bil udeležen pri gradnji kar šestnajstih železniških prog v Angliji. Vključno z bližnjo, po kateri še danes sopihajo muzejski vlaki.

Pullmanovo udobje

Na nekaj sto metrov oddaljeni stari postaji stoji večina muzejskih parnih lokomotiv in vagonov, za katere skrbijo v lokalnem društvu. Najbolj so ponosni na dva Pullmanova vagona, ki sta se ohranila iz zlatih časov železnice z začetka preteklega stoletja. Vagona Barbara in Theodora sta del razkošne vlakovne kompozicije, kakršne si je v drugi polovici 19. stoletja zamislil ameriški industrialec George Mortimer Pullman (1831–1897). Pullman je proizvajal zelo razkošne vagona

za tiste čase. Vanje so vgradili najboljše materiale in opremo ter tako vagona spremenili v prave palače na kolesih. V njih so razvajali največ šestindvajset potnikov, katerim je bilo na voljo res veliko prostora. V Veliki Britaniji so uvedli Pullmanove vagona leta 1874.

Odlično ohranjena Pullmanova lesena vagona sta opremljena v slogu art deco in sta urejena kot razkošna jedilna vagona. Restavracija je odprta samo med atraktivno vožnjo, ko si je mogoče v vagonih s srebrnim jedilnim priborom privoščiti razkošno kosilo, ki se konča ob angleškem čaju in piškotih. Vsa hrana je pripravljena na vlaku, strežno osebje pa je oblečeno v duhu časov, iz katerih izvirata vagona (med obema svetovna vojna). Tudi od gostov pričakujejo, da so elegantno urejeni – za moške je obvezna kravata. Kratke

majice, kavbojke in teniske niso zaželeno. Občasno na muzejskem vlaku med vožnjo uprizorijo pravo kriminalko. Potnikom se pridruži igralec, preoblečen v izmišljenega detektiva Sherlocka Holmesa iz viktorijanskih časov, ki s pomočjo potnikov rešuje skrivnostni umor ali krajo ...

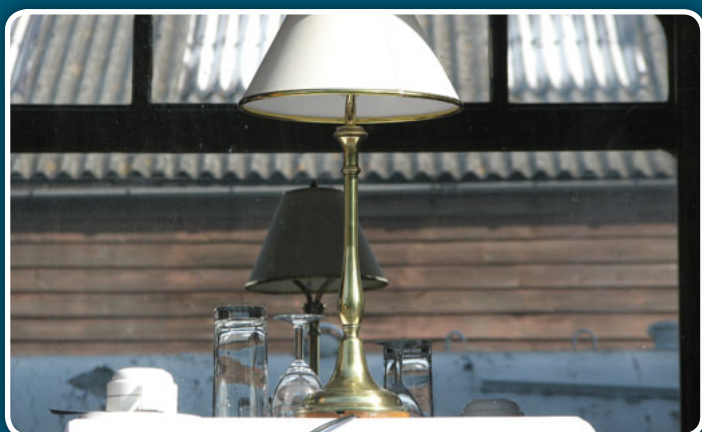
Vožnja s Pullmanovima vagonoma je tako priljubljena, da je včasih treba rezervirati več mesecev vnaprej. Enako priljubljena sta tudi druga obnovljena, a malo manj razkošna, vagona, ki ju priključijo vlakovni kompoziciji. Stara sta dobre pol stoletja. Zanimiv je predvsem vagon Diana, ki so ga obnovili in predali v promet leta 1981, ter ga poimenovali po princesi Diani, ki se je poročila tistega leta. V njem se je leta 1982 peljala tudi britanska kraljica Elizabeta II.



Muzejsko progo spremlja stara infrastruktura.



Eden izmed dveh Pullmanovih vagonov



Zelo priljubljeno je kosilo med vožnjo z vlakom.



Tudi v kraju Tenterden imajo nadstropne avtobuse – tukaj v modri barvi.

Reportaža

Ronald Ian Smith



Jersey

Jersey je največji od Kanalskih otokov (Channel Islands). Razteza se na 116,5 kvadratnega kilometra in meri v dolžino 16, v širino pa 9,5 kilometra. Čeprav se Kanalski otoki nahajajo v zalivu St. Malo ob francoski obali, so tipično britanski. Vendar niso del Združenega kraljestva, imajo avtonomijo pod angleško krono, lastno vlado, zakonodajo in valuto. Jersey je že od nekdaj priljubljena počitniška destinacija. Ima več ur sonca kot kjer koli v Veliki Britaniji, odlične plaže, palme in veliko zanimivosti.

Na otoku živi približno 92.500 ljudi, od teh približno polovica v glavnem mestu St. Helier. Mesto se imenuje po menihu, ki je v šestem stoletju kot puščavnik živel v jami na kamnitem griču pri Elizabethinem gradu. Grad se nahaja ob zalivu St. Aubin, kamor je mogoče ob oseki iti

peš ali s posebnim amfibijskim avtobusom-čolnom. Zelo dolgi peščeni zaliv se razteza do kraja St. Aubin, kjer so na otoku začeli graditi železnico.

Vzponi in padci nekdanjih železnic

Otoška vlada je gradnjo železnice odobrila leta 1864. Železnice Jersey Railway so povezale St. Helier in St. Aubin po šest kilometrov dolgi progi standardne tirne širine. Prvi vlak je po njej odpeljal 25. oktobra 1870, pospremlilo pa ga je 13 salv otoškega kraljevega topništva. Vlak je prevozil pot v devetih minutah in pol. Železnice so od začetka slabo poslovale. Štiri leta po njihovi uvedbi, leta 1874, so že šle v stečaj! Po stečaju so se lastniki večkrat zamenjali. Medtem je kamnolom La Moye začel graditi železnico tirne širine 1.067 mm od St. Au-

bina do kamnoloma. Tudi ta železnica je kmalu šla v stečaj. Leta 1883 so železnici združili in progo standardne širine spremenili v progo tirne širine 1.067 mm. Železnico so ponovno odprli 15. marca 1884. Do leta 1885 so podaljšali progo do rta La Corbière in takrat je železniško omrežje merilo 12,5 kilometra. Ko so sprejeli odločitev za gradnjo železnice do La Corbière, so progo zgradili tako, da je iz St. Helierja obkrožila postajno zgradbo, nato je vodila prek ceste in skozi krajši predor. Leta 1895 so železnice zopet zašle v finančne težave. Naslednje leto je bila ustanovljena nova železniška družba, toda tokrat je bila zelo uspešna. V zgodnjih dvajsetih letih prejšnjega stoletja je prepeljala milijon potnikov na leto. Parni motorni vlaki, ki so jih uvedli leta 1922, so zelo prispevali k zmanjšanju stroškov. V zgodnjih tridesetih letih

prejšnjega stoletja je avtobusna konkurenca začela resno vplivati na železnice. Nato je železnice prizadela nesreča. Leta 1936 je bilo v požaru na postaji St. Aubin uničenih 16 vagonov. Škoda je železnicam zadala smrtni udarec, po katerem niso nikoli več vozile. Zapuščina železnic Jersey Railways je danes dolga sprehajalna pot, po kateri vozi turistični cestni vlak. Originalno postajno zgradbo v St. Helierju je nadomestila lepa kamnita zgradba, ki so jo zgradili leta 1901. Stoji na Trgu osvoboditve (Liberation Square) in je del nakupovalnega središča na osrednji avtobusni postaji. Čudovito postajno zgradbo v St. Aubinu, ki je ob luči, pa si je mogoče ogledati v njeni izvorni obliki.

Drugo železnico na otoku, Vzhodne železnice (Jersey Eastern Railway), so začeli graditi leta 1872 in jih od St. Helierja do vasi Gorey na vzhodu otoka



Železniška vozila v muzeju Lyndona Pallota





Kavarna na nekdanji železniški postaji ob zalivu St. Aubin



Svetilnik v La Corbière



Stolp First Tower v St. Helierju

dokončali do leta 1873. Gradnja postaje v St. Helierju je bila zelo draga, saj so jo vrezali v živi kamen v dolžini 182 metrov in globini 24 metrov. Postajo so odprli maja 1874. Do leta 1891 so progo podaljšali še za 9,6 kilometra do luke Gorey, kjer so pristajale ladje iz Francije. Vzhodna železniška družba je dobro poslovala in ni imela finančnih težav kakor železniška družba Jersey Railways. Po prvi svetovni vojni se je zaradi konkurence cestnih prevoznikov obseg prometa začel zmanjševati. Vzhodne železnice so zato nekaj časa vozile celo z lastnimi avtobusi. Čeprav so uvedle nove parne motorne vlake in odprle nova postajališča, niso mogle ustaviti zmanjšanja obsega pro-

meta niti finančne izgube, tako da je bila 21. junija 1929 družba likvidirana.

Med drugo svetovno vojno so Nemci okupirali Jersey in ga spremenili v ogromno trdnjavo. Kamor koli greste, tako naletite na bunkerje, stolpe in predore. Za gradnjo so potrebovali prisilne delavce in železnico. Za prevoz gradbenega materiala so zgradili ozkotirne proge. Na otoku naj bi med vojno vozilo 15 lokomotiv za proge širine enega metra in devet lokomotiv na progah širine 60 centimetrov. Lokomotive so bile dizelske in parne. Po osvoboditvi so odstranili vse proge in vsa vozna sredstva. V kraju La Corbière se nahajajo ogromni okrogli komunikacijski stolp in večje številne bunkerjev.

Zapuščina nekdanjih železnic sta med drugim čudoviti postajni zgradbi v St. Helierju in St. Aubinu. Nekdanja železniška proga, ki vodi v La Corbière – z izjemo predora, ki ga uporablja podjetje za oddajo in popravilo koles – je postala priljubljena sprehajalna in kolesarska steza. Stara postaja ob sprehajališču ob zalivu St. Aubin je postala kavarna, in nekdanja postaja in vodni stolp v Goreyu sta danes zasebni hiši. Parna železnica je še na otoku, vendar ne na nekdanji progi, temveč v zasebni



Postaja Liberation Station v St. Helierju

zbirki pokojnega Lyndona Pallota (1910-1996), ki je bil zaposlen pri družbi Jersey Railways. Zbral je stare lokomotive, vlečna vozila, vagoni in tovornjake ter zgradil velik muzej (spletna stran www.pallotmuseum.co.uk).

Turizem cveti na otoku

Izhodišče za izlete po otoku je avtobusna postaja na Trgu osvoboditve v St. Helierju, poleg nekdanje železniške postaje. Manjši avtobusi vozijo do vseh zanimivosti. Najvišja cena vozovnice je 1,70 funta. Znamenitost La Corbière je tudi svetilnik, do katerega lahko pridete peš, ko je oseka. Severna stran otoka je bolj skalnata, z veliko jamami in majhnimi pristanišči. Na vzhodni strani otoka se nad vasjo Gorey nahaja grad Mont Orgueil. To je ogromna, več stoletij stara utrdba na skalnem pomolu, ki so jo skozi stoletja upodobili na številnih slikah, razglednicah in fotografijah. Zanimivosti je res veliko, ogledate pa si jih lahko na spletnih straneh, kot so www.mybus.je, www.itravel.co.je, www.sthelier.in in www.jerseypass.com. Na

slednji najdete tudi informacije o zelo uporabni kartici za potovanja po otoku. Na spletni strani www.condorferries.com si lahko ogledate seznam izletov s trajektom. S trajektom se lahko zapeljete na druge Kanalske otoke – Sark, Guernsey in Herm – ali v bližnjo Francijo, v St. Malo, Dinan, Dinard in v svetovno znani Mont St. Michel.

Na Jerseyju za turista znajo poskrbeti, tako da mu res ne more biti dolgčas. Ponudba turističnih dejavnosti je raznolika in za vsak okus. Lahko se preizkusite celo v jadraniu na pesku na čudoviti plaži St. Ouen. Tradicionalne gospodarske panoge na otoku Jersey so turizem, ribištvo in kmetijstvo, v zadnjem času tudi finančne storitve. Nakupe lahko brez težav opravite z evri ali britanskimi funti, ki jih povsod sprejemajo. Na glavni nakupovalni ulici v St. Helierju lahko srečate množice francoskih šolarjev, ki so prišli na enodnevni izlet, da med nakupi v praksi preizkusijo svoje znanje angleškega jezika. Domačini so prijazni in z veseljem pomagajo turistom.



Amfibijsko vozilo vozi do Elizabetinega gradu.





Praga

Praga je prekrasno mesto, pravo češko bogastvo, češki ponos. Češka je prelepa dežela, Praga pa je njena krona. Tisti, ki jo je vsaj enkrat obiskal, je ne bo nikoli pozabil. Je romantična, veličastna in raznolika. Navdihnila je že ogromno umetnikov in velikih mislecev, ki so se zapisali v zgodovino.

Mnogi jo primerjajo s Parizom, drugi pa spet vidijo v njej nekaj povsem drugega. Praga je bila vedno središče vseh kultur. Že v 10. stoletju je bila sedež škofije in čeških kraljev. Zgodovina se tam čuti na vsakem koraku. Praga že več kot tisoč let pomeni križišče poti in mesto srečevanj ljudi iz

bližnjih in oddaljenih krajev. Zgodovinarji razlagajo, da Praga izvira iz besede prag. Trdijo, da so Prago poimenovali po pragu oziroma jezu na reki, ki se je nahajal tam, kjer je zdaj Karlov most. Ljudje so po tem brodu hodili čez reko. Ker se je mesto širilo ravno nad tem brodom ali pragom, je dobilo ime Praga.

V Prago grem vedno zelo rada in vsakič odkrivam v njej kaj drugega. Češka mi je zelo blizu, tam se počutim nadvse domače, saj sem državljanka sosednje Slovaške. V obdobju železne zavese je bila naše drugo glavno mesto, kar nam je tudi bilo v ponos. Dandanes bi lahko rekli, da je še vedno

naše drugo glavno mesto, saj se tja vedno radi vračamo. Pražani so izredno prijazni, seveda so tudi izjeme kakor povsod. V Pragi lahko doživite avtentično češko kulturo, bogato zgodovino, čudovito glasbo Smetane in Dvořaka, si ogledujete kakovostne češke filme in gledališke predstave ali pa preprosto uživate ob odlični hrani in še bolj odličnem češkem pivu.

Mesto stoterih zvonikov

Staro mesto z mestnim trgom je pravo srce Prage. V njem je veliko srednjeveških ozkih uličic, v katerih se je lahko zelo hitro in prijetno izgubiti. Stari mestni trg obkroža kar nekaj zanimivih zgodovinskih zgradb, najbolj znan pa je magistrat z veliko uro Orloj. Ta zvoni ob vsaki polni uri in takrat se z dveh oken prikaže dvanajst apostolov. Običajno se tedaj zbere veliko turistov s pripravljenimi fotoaparati, ki čakajo, da se prikažejo apostoli. Mestni zvonik obkroža veliko prijetnih pivnic in gostiln, kjer lahko v miru uživamo v lepem razgledu na trg, poln ljudi in dogajanja. V času pred božičem in pred veliko nočjo so na njem stojnice in zanimive prireditve.

Namenimo se do druge praške znamenitosti, Karlovega mosta, ki prek mogočne reke Vltave povezuje staro mesto z gradom Hradčani. Ob Vltavi zavijemo na levo in že se nam prikaže krasen razgled na Hradčane in Karlov most. Tu je nastalo veliko klasičnih posnetkov praškega gradu. Ko prečkamo Karlov most, pridemo pod Hradčane in na





Malo strano, ki je bilo včasih manjše mesto. Na območju praškega gradu je veliko znamenitosti, ki kar vabijo fotografske aparate na plano. Grad štiti grajska straža. Ob njej se lahko tudi fotografiramo. Poleg gradu je veličastna katedrala svetega Vida, pred katero vedno stoji dolga vrsta obiskovalcev. Čeprav je vrsta lahko dolga več kakor sto metrov, je vsekakor vredno počakati in si ogledati notranjost katedrale. Če je njena zunanost impresivna, nas njena notranjost popolnoma prevzame. Na Hradčanih se zavemo, zakaj se Pragi reče mesto stoterih zvonikov. Zvonikov je namreč več tisoč in mestu dajejo poseben pečat.

Košček Slovenije v Pragi

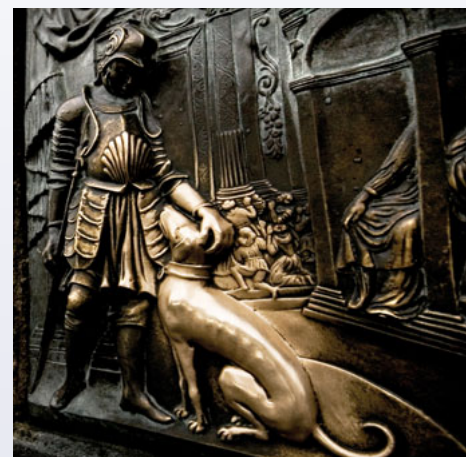
Znameniti slovenski arhitekt Jože Plečnik je izdelal projekt obnove Hradčanov, in sicer v času predsednika Masaryka, s katerim je bil v odličnih odnosih. Plečnik je bil tudi imenovan za grajskega arhitekta. Obnovil je zanemarjeni angleški park ob gradu in ga spremenil v Rajski vrt. Leta 2006 so na praškem gradu odkrili Plečnikov spomenik. V njegovem delu lahko začitimo povezovalno med Prago in Ljubljano, med Češko in Slovenijo. Sicer pa je podobnosti s Slovenijo veliko. Čehi, predvsem Pražani, so po videzu precej podobni Slovencem. Ljudje so zelo prijazni in vedno pripravljeni poma-

gati, če jih kar koli vprašamo. Ko nam strežejo prijazni natakarji, se lahko zgodi, da kar pozabimo, da smo v Pragi. Če namreč pogledamo daleč v zgodovino, ugotovimo, da se je veliko ljudi v Slovenijo priselilo ravno s Češke. Čeprav sta jezika različna, se je mogoče sporazumevati, saj sta češčina in slovenščina precej podobni.

Mesto gostiln in piva

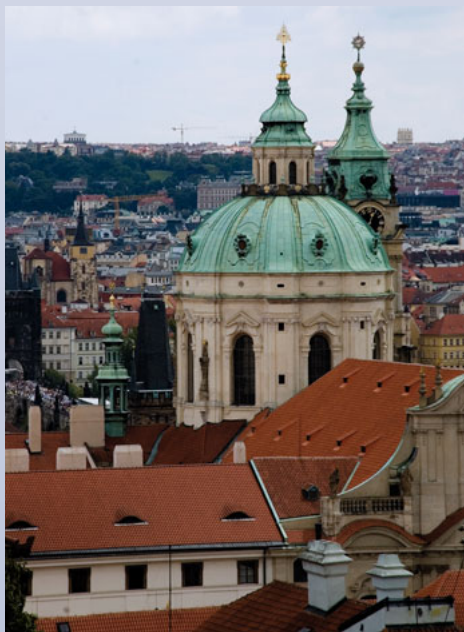
Javni prevoz v Pragi je zelo dobro organiziran. Poleg taksijev, ki jih resnično ne manjka, vozijo še avtobusi, tramvaji, vzpenjače, podzemna železnica, s katerimi je mogoče priti povsod. Najbolje je kupiti enodnevno vozovnico, s katero se lahko ves dan vozimo z vsemi prevoznimi sredstvi. Vozovnica stane 110 čeških kron oziroma približno 4,50 evra.

Kadar sem v Pragi, se najbolj veselim njihove kuhinje in ker sem ljubiteljica dobrega piva, seveda tudi tega. Tu lahko okusite prave češke specialitete. Moje najljubše jedi so dušena govedina v zelenjavno-smetanovi omaki z brusnicami (*svíčková na smetaně*), dušeno zelje in svinjska pečenka (*moravski vrabec*). Seveda ne smejo manjkati tipični češki cmoki (*knedlíky*) na več načinov. Zagotavljam vam, da to gurmanom pomeni nepozabno doživetje. Praga je tudi mesto gostiln in piva, zato se prileže še do-



bro točeno češko pivo, ki ga običajno točijo na stari način, neposredno iz sodov. Tako dobimo pivo z žametno peno na vrhu, ki se drži kozarca, dokler piva ne spijemo. Najbolj priljubljeno pivo v Pragi in povsod po svetu znano pivo *Pilsner Urquell* dobite skoraj v vsaki gostilni. V lokalu *U pinkasů* se nahaja originalna pipa, iz katere so leta 1843 to pivo prvič točili. Zelo znani sta tudi pivnica *U fleků*, ki je hkrati najstarejša pivnica na svetu in sega v leto 1499, in gostilna *U kalicha*. Slednja je ljubiteljem piva in humorja znana kot najbolj priljubljeni lokal dobrega vojaka Švejka.

Praga ima prav posebno energijo. Ta izvira iz njene zgodovine in njenih prebivalcev. V Pragi najde svoj dom poleg Čehov tudi čedalje več tujcev. Tako Praga postaja mesto raznih narodnosti in kultur. Kljub temu je češka kultura tako zelo opazna, da ne bo nikoli izgubila svojega prevladujočega duha. O tem se lahko prepriča vsak, ki obiše to prekrasno mesto.



Podružnica SŽ Alpe Balkan Cargo Skopje

V skladu s strateško politiko in prednostnimi nalogami Slovenskih železnic, med katere sodi tudi internacionalizacija poslovanja in razvoj Slovenskih železnic v regionalnega železniškega operaterja, smo v Makedoniji ustanovili Podružnico SŽ Alpe Balkan Cargo Skopje (SŽ ABC). Njena glavna dejavnost bo izvajanje železniškega prevoza in trženje, registrirana pa je še za druge dejavnosti v železniškem transportu. O name-nih in dejavnostih podružnice smo se pogovorili z **Marjanom Masičem**, ki vodi ta strateški projekt v Makedoniji.

Vodja podružnice Marjan Masič je povedal: »Slovenske železnice prepeljemo v tovrnem prometu več kakor 90 odstotkov blaga v mednarodnem prometu, večji del prihodka v tovrnem prometu pa ustvarimo na petem in desetem vseevropskem koridorju. Dve tretjini tovora prepeljemo na petem koridorju, ki je zelo obremenjen, zlasti koprška proga, medtem ko je na desetem koridorju še veliko prostih

zmogljivosti. Zaradi vojne v nekdanji Jugoslaviji je bil promet na desetem koridorju več let ukinjen. Na tem koridorju smo leta 1989 prepeljali dobrih deset milijonov ton tovora, rekordnega leta 2008, ko smo na Slovenskih železnicah prepeljali skupaj 19 milijonov ton tovora, pa tri milijone ton tovora. Poleg konkurence na četrtem koridorju, nam težave povzročata tudi slabo stanje infrastrukture na desetem koridorju.«

»Naša strategija je zato pripraviti atraktivno, cenovno privlačno in kakovostno ponudbo ter privabiti na deseti koridor del tovora, ki se prevažata s tovrnjaki ali na konkurenčnem, četrtem koridorju prek Madžarske, Romunije in Bolgarije, in s tem povečati obseg železniških prevozov v državah na tem koridorju, v Sloveniji, na Hrvaškem, v Srbiji in Makedoniji. Za dosego teh ciljev so Slovenske železnice dale pobudo za več dejavnosti. Te se za zdaj kažejo v dosežkih Zveze Cargo 10, med katere sodijo poenostavitve postopkov na mejah, izme-

njava podatkov o pošiljkah med prevozniki, skupna blagovna znamka in povečanje komercialne hitrosti. Kažejo se tudi v ustanovitvi Podružnice SŽ ABC Skopje kot prevoznika in garanta kakovosti železniškega prevoza na desetem koridorju, ki zagotavlja sledljivost pošiljk, večjo hitrost prevoza in seveda, kar je najbolj pomembno, povečanje obsega dela in prihodka za železničarje,« je poudaril Masič.

Na vprašanje, zakaj je bila ustanovljena podružnica ravno v Makedoniji, je Masič odgovoril: »Pravilnih odgovorov je več. Makedonija je prva država na Zahodnem Balkanu, ki je liberalizirala železniški transportni trg, Skopje se nahaja dokaj blizu pomembnih gospodarskih središč, kot so Sofija, Solun, Priština in Beograd, kamor slovenska podjetja izvažajo, in tamkajšnji nacionalni prevoznik je eden šibkejših členov v transportni verigi. Tudi v tem primeru se kaže temeljna resnica v logistiki – sodelovanje je boljše od tekmovanja.«

Glavni razlogi za vstop Slovenskih železnic na makedonski transportni trg so:

- povečanje železniškega prevoza in prihodka na desetem koridorju v Sloveniji;
- povečanje železniškega prevoza v drugih državah na desetem koridorju;
- sodelovanje z nacionalni železniškimi prevozniki, s poudarkom na sodelovanju z MŽ Transport AD Skopje.

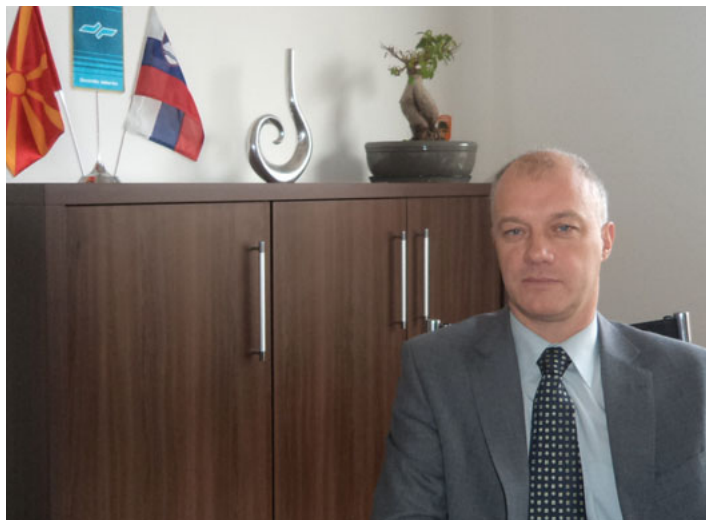
V Makedoniji se obseg prevozov po železnici zmanjšuje. Konec osemdesetih let prejšnjega stoletja so v Makedoniji železnice prepeljale 8,5 milijona ton ali 37 odstotkov tovora,

leta 2010 pa samo tri milijone ton ali slabih 21 odstotkov tovora.

Poglavitni cilj projekta SŽ ABC, skupaj z drugimi dejavnostmi v regiji, je povečanje konkurenčnosti desetega koridorja glede na četrty koridor, povečanje obsega prevozov in prihodkov za vse udeležene železniške prevoznike ter sodelovanje z makedonskim gospodarstvom, in sicer z angažirano prodajo, sledenjem tokovom prevoza, uvajanjem novih storitev v smeri sever-jug in nazaj.

»Železničarji se moramo pripraviti tudi na priložnost, ki se kaže v napovedanem povišanju ekoloških taks v pomorskem in cestnem prometu v EU ter na ponovno gospodarsko rast. V naslednjih petih letih je na desetem koridorju, v obeh smereh, realno mogoče pridobiti dva do tri milijone ton novega tovora, kar bi pomenilo podvojitev sedanjih količin tovora, in sicer kljub neidealnemu stanju infrastrukture. Na primer, kitajski logistični velikan COSCO je v času največje gospodarske in politične krize v Grčiji, za naslednjih trideset let kot vstopno pristanišče za kitajsko blago v EU izbral pristanišče Pirej,« je povedal Masič.

Podružnica SŽ ABC bo vzpostavila sistem kakovosti in sodelovala z državnimi organi. Strankam v EU in na Zahodnem Balkanu bo jamčila večjo kakovost prevoza, skrajšanje prevoznih časov in zagotovila sledljivost pošiljk. Tesno bo sodelovala z nacionalnimi prevozniki v regiji, zlasti z MŽ Transport in MŽ Infrastruktura, kajti z lastnimi lokomotivami, in sicer s tremi, bo prevažala le del novo pridobljenega tovora. MŽ Transport bo prevažal večji



Marjan Masič, vodja podružnice

Obseg prevozov po železnici v Makedoniji

Leto	skupaj (ton)	železniški	cestni	železniški (v %)	cestni (v %)
1986	25.831.000	8.640.000	17.191.000	33,45 %	66,55 %
1987	20.765.000	7.827.000	12.938.000	37,69 %	62,31 %
2009	14.010.333	2.929.000	11.081.333	20,91 %	79,09 %
2010	14.482.000	3.097.000	11.385.000	20,97 %	79,03 %

Vir: Državni zavod Republike Makedonije za statistiko

del tovora, MŽ Infrastruktura pa zagotavlja vodenje prometa, za katero zaračunava uporabnino.

V podružnici trenutno raziskujejo makedonski trg in so

sednje trge, navezujejo stike s potencialnimi strankami in poslovnimi partnerji ter pripravljajo druge tržne dejavnosti in ponudbo, ki bo novost na makedonskem trgu. Pripravili

so tudi obsežno dokumentacijo za pripravo na izvajanje železniških prevozov in pridobili vozni red za naše vlake. »Menimo, da projekt prinaša koristi vsem udeleženi subjektom, zato

smo prve prevoze načrtovali že za letošnjo jesen, vendar se postopek za pridobitev varnostnega spričevala vleče. Zdaj čakamo samo še na zeleno luč za začetek prevozov,« je poudaril Masič.

SŽ ABC je pripravila uspešno predstavitev skupine Slovenske železnice na sejmu transporta in logistike v Skopju. Na sejmu smo sodelovali predstavniki SŽ-Tovorni promet, SŽ-Centralnih delavnic in SŽ ABC. Več o sejmu si lahko preberete v članku v tej številki Nove proge.

Marino Fakin

Švicarske železnice z novimi hibridnimi lokomotivami



Stadlerjeva hibridna lokomotiva serije Eem 923 (foto: SBB, Zvonimir Pisonic)

Tovorni promet švicarskih železnic - SBB - je 14. oktobra od proizvajalca železniških vozil Stadler Winterthur AG prejel prvo od tridesetih novih hibridnih lokomotiv serije Eem 923. Lokomotive so izdelane na podlagi dvoosnih električnih lokomotiv Eem 922, ki so jih SBB kupile v letih 2009 in 2010 za ranžiranje v potniškem prometu. Nove lokomotive bodo začeli uporabljati že naslednje leto, vseh trideset lokomotiv, v vrednosti 88 milijonov švicarskih frankov, pa bodo prejeli do leta 2013.

Lokomotive serije Eem 923 lahko delujejo pod napetostjo 15 kW/16,7 Hz ali pod napetostjo 25 kW/50 Hz z močjo 1.500 kW. Dizelski motor, ki proizvede do 290 kW, bodo uporabljali pri ranžirnih delih na neelektrificiranih tirih. Lokomotive je mogoče uporabljati za vleko in ranžiranje, so energetsko bolj učinkovite in do okolja bolj prijazne. Med zaviranjem proizvajajo elektriko. Stroški vzdrževanja bodo manjši kakor pri drugih ranžirnih lokomotivah SBB.

Ronald Ian Smith

Ruske in Slovaške železnice podpisale sporazum o sodelovanju

Ruske in Slovaške železnice so v štirinajstega oktobra v St. Petersburgu sklenile dogovor, ki bo omogočil razvoj in posodobitev slovaške železniške infrastrukture. Namen sporazuma je integracija železniškega omrežja Ruske federacije in Slovaške z evropskim in evro-azijskim transportnim sistemom. Železnici

sta se dogovorili za gradnjo proge tirne širine 1.520 mm do Bratislave in Dunaja ter za ustanovitev skupnega mednarodnega logističnega središča.

Ronald Ian Smith

Šarganska lepotica

Obisk Šarganske osmice je za vsakogar, še posebej, če je železničar ali ljubitelj železnic, nekaj čudovitega. Ozkotirna železnica, železniška proga v obliki osmice, parna lokomotiva serije 83, potniški vagoni iz časa pred drugo svetovno vojno, izredno slikovita pokrajina in prva komercialna vožnja v Višegrad po 37 letih od ukinitve proge Višegrad–Mokra gora–Užice so pravi železniški »dragulji«. Ravno te so doživeli udeleženci izleta na Mokro goro v začetku oktobra.

Mokra gora se nahaja na nekdanji zelo pomembni železniški progi med Beogradom, Sarajevom in Dubrovnikom. Od leta 1925 pa vse do leta 1974, ko so progo med Višegradom in Užicami ukiniteli, je parna lokomotiva morala premagovati goro Šargan. Med postajama Mokra gora in Šargan Vitasi so zato inženirji zgradili 15,4 kilometra dolgo progo v obliki osmice, ki se vzpne tristo metrov visoko. Ta del proge

imenujejo Šarganska osmica. Največjo slavo je morda Mokra gora dobila, ko se je tja priselil legendarni filmski režiser Emir Kusturica, ki je tam zgradil umetniško mesto Drvengrad in tudi svoj dom.

Izlet, ki ga je s sodelavci Železnice Srbije skrbno organiziral strojevodja Stanko Lazar iz delovne enote Židani Most, nas je zelo navdušil. Vsem so ostali v lepem spominu vožnja od postaje Mokra gora do najvišje ležeče postaje na tej progi, Šargan Vitasi, 22 predorov na progi – med njimi je najdaljši Šarganski predor, ki je dolg 1.660 metrov –, pet mostov in seveda proga. V spomin se nam je vožnja vtisnila tudi zato, ker je srbskemu osebju na lokomotivi priskočil na pomoč naš izkušen strojevodja parnih lokomotiv Aleks Žgavc iz delovne enote Nove Gorice. Rahla neizkušnost, morda tudi trema, saj so v Mokri gori vedeli, da so na izletu skoraj vsi strojevodje parnih lokomotiv iz Slovenije, ob tem še nerodnost – zavrti zadnji va-



Šarganska osmica

gon –, ter zelo mokre in spolzke tirnice so v začetku vožnje spravljali ob živce domačega strojevodjo. Ko so zadnji vagon uredili, ko so se tirnice posušile in ko je Aleks podkuril, je lokomotiva veselo sopihala, vse do najvišje ležeče postaje Šargan Vitasi. Pravi balzam za oči in fotoaparate so bili postanki vlaka, ko smo ga lahko fotografi-

rali. Ob sončnem vremenu sta bili tudi dolina reke Kamešina in Mokra gora s Kusturicinim umetniškim mestecem Drvengrad prav idilični.

Parno lokomotivo 83-173 so izdelali v Slavonskem Brodu leta 1949. Zvesto je služila do leta 1974, ko so jo za nekaj desetletij postavili v Železniški muzej Užice. Pred nekaj leti so



Izletniki iz Slovenije pred parno lokomotivo 83-173v Mokri gori.



Med postanki za fotografiranje – teh je bilo kar pet – smo v objektiv ujeli parno lepoticco 83-173.

jo obnovili in sedaj veselo vleče starodavne vagonne. Z močjo okrog 500 konjskih moči zmore največjo hitrost 40 km na uro.

Popoldanska vožnja v Višegrad je bila še posebej slovesna in hkrati zgodovinska, saj je v to znano mestoce ob reki Drini prisopihal ravno takšen vlak kot nazadnje leta 1974. Progo so v celoti obnovili. Avgusta lani sta jo slavnostno odprla predsednika Srbije in Republike Srbske. Takrat sta tudi podpisala sporazum o skupnem upravljanju proge in delitvi dobička. Odsek proge od Moke gore do Višegrada naj bi postal

drugi del znamenite Šarganske osmice.

V Bosni in Hercegovini, na pol poti med mejnim prehodom Vardište in Višegradom, smo se peljali mimo srednjeveškega samostana Dobrun, ki smo si ga tudi ogledali. V Višegradu je bil organiziran slavnostni sprejem na železniški postaji. Številni Višegrajčani skoraj niso mogli verjeti svojim očem, ko so zagledali potniški vlak, ki je v njihov kraj znova pripeljal do dolgih 37 letih. Krona potovanja je bil ogled legendarnega mosta v Višegradu, ki ga je v svoji knjigi Most na Drini opisal nobelovec Ivo Andrić.

Mednarodna vaja reševanja po potresu

V okviru mednarodne vaje IPA SI-QUAKE 2011, ki jo je organizirala Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje, in sicer skupaj s partnerji – hrvaško Državno upravo za zaščito in reševanje, nemško Zvezno agencijo za tehnično pomoč in švedsko Agencijo za pripravljenost in zaščito – je 22. oktobra na območju Centralnih delavnic v Mostah potekalo reševanje ob železniški nesreči.

V hladnem sobotnem jutru so bile reševalne ekipe dejavne na treh lokacijah v okolici Ljubljane. Na območju Centralnih delavnic so reševalce pričakale težke razmere in realistično maskirani »ponesrečenci« v vagonih, ki so klicali na pomoč. Ob potresu osme stopnje po Richtertju sta trčila potniški in tovorni vlak. Približno dvajset oseb je ostalo ujetih v potniškem vlaku in ena oseba v tovornem vagonu. Reševalci iz



Reševanje iz tovornega vagona (foto: Miško Kranjec)

Srbije in Makedonije so ob tehnični podpori Gasilske brigade Ljubljana morali najprej odklopiti električni tok. Med reševanjem poškodovanih potnikov je v vlaku večkrat zagorelo. Ko je »eksploziralo«, so se reševalne enote morale umakniti z mesta intervencije.

V vaji je sodelovalo okrog 170 članov reševalnih ekip iz osmih držav, ki so kandidatke ali morebitne kandidatke za članstvo v Evropski uniji: Albanije, Bosne in Hercegovine (kot opazovalci), Črne gore, Hrvaške, Kosova, Makedonije, Srbije in Turčije. Enotam iz tujine so pri iskanju in reševanju ponesrečenih pomagale enote in inštruktorji iz Slovenije. Pri organizaciji vaje smo sodelovali tudi sodelavci Slovenskih železnic: iz sekretariata – obrambne zadeve, zaščita in varnost, ŽIP-a in intervencijska skupina SŽ. V sodelovanju z Gasilsko bri-

gado Ljubljana smo organizirali prostor za vajo, potniško garnituro in tovorni vagon. Intervencijska skupina SŽ je sodelovala pri postavljanju tovornega vagona in predmetov za simuliranje ruševin kot posledic potresa, iz katerih so reševalne ekipe z lastno opremo reševale ponesrečence.

Analiza vaje je pokazala, da je reševanje ob železniški nesreči zelo težavno, saj je brez ustreznih tehničnih pripomočkov, na



Odstranjevanje ovir okrog tovornega vagona (foto: Miško Kranjec)

primer dvigal, skoraj nemogoče premikati več ton težke dele vagonov. Reševalci so kljub težavnemu scenariju uspešno končali vajo in pridobili pomembne izkušnje. Žal je že naslednji dan šlo zares. Nekateri izmed njih so bili napoteni na prizorišče potresa v Turčijo.

Zoran Matiječič



Reševanje iz potniškega vlaka (foto: Miško Kranjec)

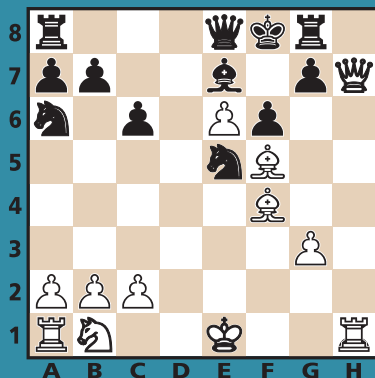
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 33

Kljub slabemu položaju črnih figur daje pozicija črnega vtis, da se mu ne more zgoditi nič hudega, vendar beli na potezi kaj hitro uniči vse upe črnega na končni uspeh.

Aljehin : Gajduković
(Moskva, 1907)



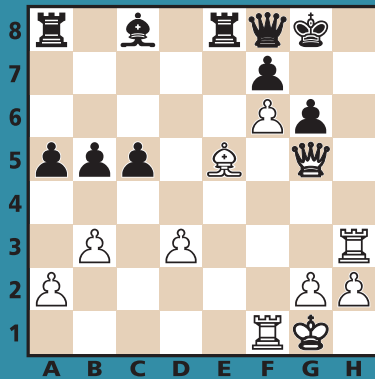
Rešitev:

1. D x g7+ K x g7 [1...T x g7 2. Th8+ Tg8 3. Lh6#] 2. Lh6+ Kh8 3. Lf8+ Dh5 4. Txh5#

Primer 34

Uvodna poteza v nadaljevanju pripada vojski belih figur, ki pa jo beli spretno izkoristi, in dvomov o zmagovalcu je konec.

Gereben : Troianescu
(Budimpešta, 1952)



Rešitev:

1. D x g6+ f x g6 2. f7+ D x f7 3. Th8#

Šahovski pokal SŽ – osmi turnir

Hrvaški mednarodni mojster Hrešč občutil slovensko moč

O moči slovenskih igralcev se je 15. oktobra na osmem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic prepričal hrvaški mednarodni mojster Vladimir Hrešč. Kot najvišje postavljeni igralec se je uvrstil na četrto mesto in pri tem doživel dva poraza in en remi. Tako kot na septembrskem turnirju je tudi tokrat zmagal Leon Mazi, pri čemer ni okusil grenkobe poraza. Po šestih zaporednih zmagah je odigral dva remija in v zadnjem kolu bi mu še en neodločni izid zagotovil prvo mesto. Nasproti mu je stal Dušan Čepon, ki je imel druge načrte in se ni zadovoljil z remijem. V lepi partiji

je bil boljši Mazi, Čepon pa se je moral zadovoljiti z osmim mestom. Z enakim številom točk sta drugo oziroma tretje mesto osvojila Jože Skok oziroma Boštjan Jeran. Oba sta doživela po en poraz, Skok proti Maziju, Jeran pa nepričakovano že v drugem krogu proti Stanku Djurdjeviću. Najboljši železničar je bil Milenko Kunčič, ki je kot štirideseti nosilec zasedel odlično petnajsto mesto. V skupnem seštevku sta na vodilnih mestih igralca, ki sta letos osvojila skupaj šest turnirjev. Na prvem mestu se nahaja Boštjan Jeran, na drugem pa s turnirjem manj Leon Mazi.

Vrstni red 8. turnirja: 1. Leon Mazi, 8 točk, 2. Jože Skok, 3. Boštjan Jeran, oba 7 točk, 4. Vladimir Hrešč, 6,5 točke, 5. Dušan Zorko, 6. Martin Tomažič, 7. Andrija Petrovič, 8. Dušan Čepon, 9. Matjaž Kodela, vsi 6 točk, 10. Marjan Črepan, 5,5 točke.

Skupni vrstni red: 1. Boštjan Jeran, 632 točk, 2. Leon Mazi, 594, 3. Zlatko Jeraj, 581, 4. Dušan Zorko, 551, 5. Matjaž Kodela, 522, 6. Jože Skok, 521, 7. Vladimir Kodrič, 477, 8. Primož Petek, 471, 9. Andrija Petrovič, 465, 10. Marko Ribičič, 461.

Vlastimir Djurdjević



Utrinek z osmega turnirja

Nagrajenci nagradne igre Thermana

Na nagradno vprašanje, Kaj nam prinaša članstvo v klubu Thermana, ki je bilo objavljeno v septembrski številki revije Nova proga, smo dobili večje število pravih odgovorov. Izžrebali smo tri nagrajence, ki so prejeli darilne kupone podjetja Thermana Laško. Prvo nagrado, darilni kupon za kopalnico in cvetje (za dve osebi), je prejel Janez Krstič iz Trbovelj, drugo, dva darilna kupona za kopalnico in savno, Marija Mikuž iz Vipave, in tretjo, dva darilna kupona za kopalnico, Davorin Zorko iz Maribora.

Z zdraviliškim vlakom na oddih v Terme Olimia ...



Terme Olimia



www.slo-zeleznice.si

Naj bo
vsaj en dan
v tednu
malce drugačen!



Akademski slikar Stane Kumar, nestor Železniškega muzeja SŽ, je imel oko tudi za človeško dimenzijo železnic, za vzdušje v čakalnicah in vlakih, za zgone in nezgode potnikov.

Z globoko empatijo je upodabljal včasih prav bizarne situacije, kot je ta na sliki, ki kaže ženski iz očitno južnejših krajev Jugoslavije, ko se utrujeni in obloženi z vrečkami vračata z nakupov v Trstu. Ves blišč pripadnosti namišljeni »boljši družbi«, ki jo sporoča beli plašč s krznenim ovratnikom, zbledi ob utrujenosti lastnice, ki ne zmore obdržati poze, in ob dejstvu, da je tak eksponent »elite« v popolnem nasprotju z okoljem – z lesenimi klopmi vagona drugega razreda. Stane Kumar je s tem zajel nenavadno, absurdno situacijo v nekdanji Jugoslaviji, ko je bilo zaradi pomanjkanja banalnih dobrin, kave, pralnega praška in kavbojk, treba potovati v tujino in tihotapiti devize, kar pa je državna oblast tolerirala (!).