

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

## Intervju

**Igor Hribar, SŽ-Tovorni promet: Naši uporabniki nas vsak dan ocenjujejo**

## Aktualno

**Novo poslovodstvo Slovenskih železnic**

**Obnovljena DMG 711: V zeleno pomlad z zelencem**

## Fotoreportaža

**Breda gre domov**

## Reportaža

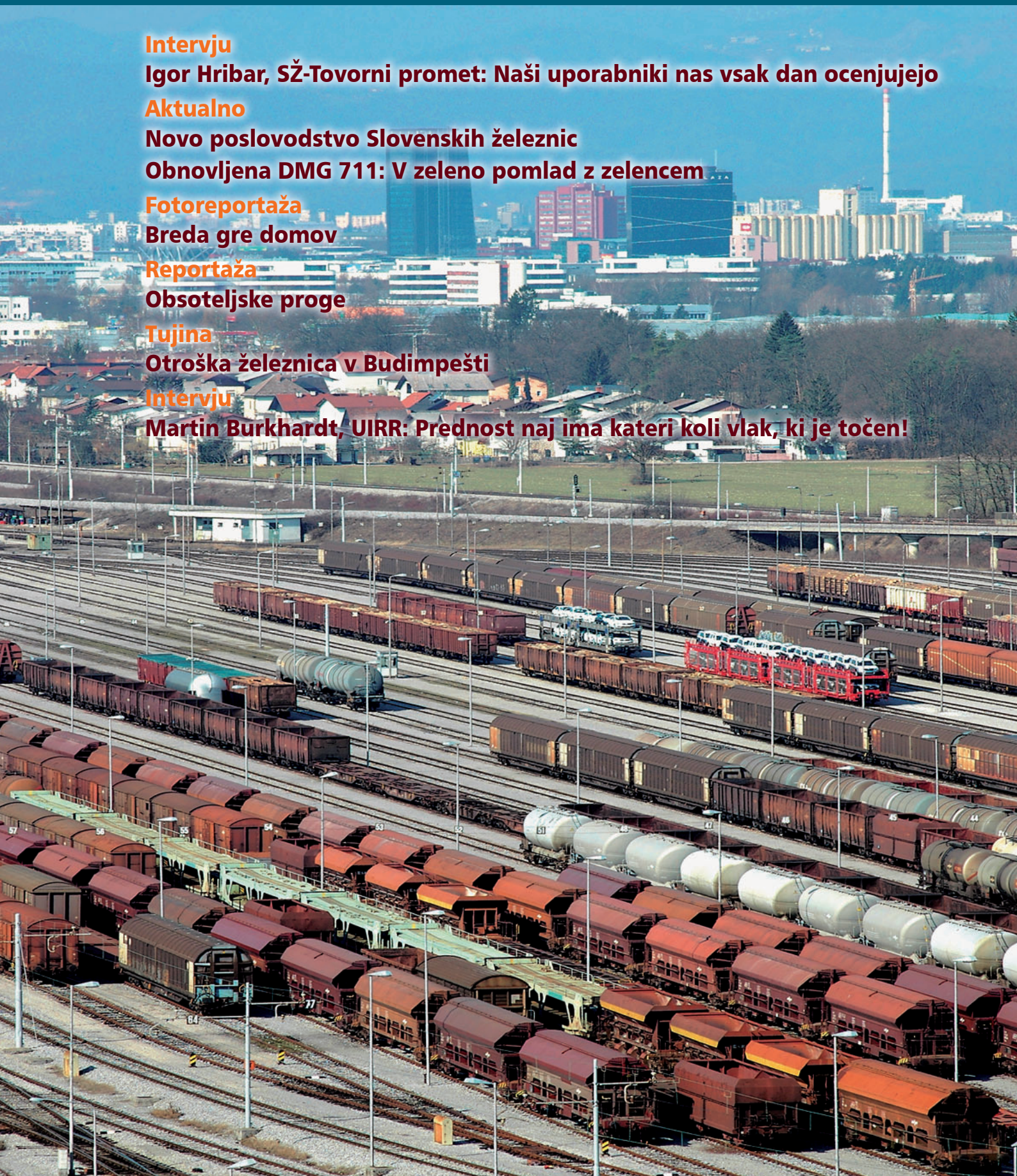
**Obsoteljske proge**

## Tujina

**Otroška železnica v Budimpešti**

## Intervju

**Martin Burkhardt, UIRR: Prednost naj ima kateri koli vlak, ki je točen!**





**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 zeleni 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](mailto:szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si)

[www.szexpress.si](http://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 • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.807 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 20. aprila 2012.



Ranžirna postaja Ljubljana Zalog  
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



**Intervju**  
Igor Hribar, SŽ-Tovorni promet:  
Naši uporabniki nas vsak dan ocenjujejo

2



**Aktualno**  
Novo poslovodstvo Slovenskih železnic

4



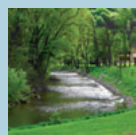
**Aktualno**  
Obnovljena DMG 711:  
V zeleno pomlad z zelencem

6



**Fotoreportaža**  
Breda gre domov

12



**Reportaža**  
Obsoteljske proge

14



**Tujina**  
Otroška železnica v Budimpešti

22



**Intervju**  
Martin Burkhardt, UIRR:  
Prednost naj ima kateri koli vlak, ki je točen!

24



1  
**Uvodnik**  
Marino Fakin  
Odgovorni urednik

Krmilo Slovenskih železnic je bilo marca zaupano novi vodstveni ekipi. Dušan Mes je bil imenovan za generalnega direktorja družbe, Jelka Šinkovec Funduk in Milan Perović pa za člana poslovodstva. Nadzorni svet je sprejel poslovni načrt skupine Slovenske železnice za leto 2012 in poslovni načrt družbe Slovenske železnice, d. o. o., za isto leto.

V tovornem prometu, kjer načrtov zagotovo ne manjka, smo konec marca uvedli nov sistem samodejnega obveščanja strank o statusu njihovih pošiljk in aplikacijo za elektronsko povpraševanje. Obe informacijski rešitvi omogočata še hitrejše odzivanje na zahteve uporabnikov, sta prijazni do uporabnikov in ne povzročata dodatnih stroškov. Informacijski rešitvi sta plod znanja in izkušenj sodelavcev v tovornem prometu in področju za informatiko. V prihodnje bodo oba sistema še naprej razvijali in uporabnikom ponudili še druge informacijske storitve. Obenem bodo logistične storitve čedalje bolj informatizirali.

Prva električna lokomotiva Slovenskih železnic 316-106, breda, je sredi marca ponovno zapeljala na tire. Po naših progah je vozila od leta 1931 do 1969, potem pa dolga leta »počivala« v Železniškem muzeju. Njene temeljite obnove so se lotili v Centralnih delavnicah, pri tem pa so sodelovali tudi številni ljubitelji železnic in železniški strokovnjaki. Pobudo za premestitev lokomotive je sprožilo mlado in zelo dejavno ter ambiciozno društvo ljubiteljev železnic iz Ilirske Bistrice. Marca so v Centralnih delavnicah končali tudi revizijo na dizel motorni garnituri 711-001/002 oziroma zelenca, ki so ga obenem v celoti obnovili.

Dragi bralci, dragi sodelavci, s to številko Nove proge se poslavljam z mesta odgovornega urednika. Sprejel sem namreč nov izziv v tovornem prometu. Ko sem pred petimi leti prevzel urednikovanje revije, sem se zavedal, da mi je zaupana revija z dolgoletno in častitljivo tradicijo. Nova proga izhaja pod tem imenom že od leta 1961, njene korenine pa segajo celo v leto 1948. Predhodnik, Marko Tancar, mi je predal dobro zapuščino. Okrog revije je bilo zbranih kar nekaj kakovostnih in dejavnih avtorjev, ki so pozneje z mano še razširili sodelovanje. Skušal sem biti na njihovi strani in imeti posluš za njihovo ustvarjalnost. Ta se je nato izrazila v čedalje bogatejših, raznolikih člankih in odličnem slikovnem gradivu s področja železnic. Odgovornost do bralcev, podjetja in revije me je gnala, da v reviji ponudim čim več različnih železniških vsebin. Pri nekaterih projektih sem bil bolj uspešen, pri drugih pa manj. Moja radovednost, kaj se dogaja zunaj Slovenije, je tudi po zaslugi Škota Rona Smitha, avtorja številnih člankov v Novi progii, obrodila bogate sadove. Začeli smo pisati o tujih železnicah in logističnih podjetjih, najprej zato, da bi spoznali, kaj počnejo in v katero smer gredo železnice in logistika. Poiskali smo vodilne v mednarodnih organizacijah, ki se ukvarjajo z železnico, in jih prosili, da z našimi bralci delijo svoje izkušnje, znanje in stališča. Odziv je bil pozitiven. Omeniti moram tudi Angleža Davida Collierja, strastnega ljubitelja muzejskega vlaka Slovenskih železnic, Igorja Kuralta, prav tako ljubitelja železnic, Igorja Fabjana, svetovnega popotnika, Rada Smerdela, ki je pripravil veliko poslovnih zamisli, dr. Zdravka Lavriča in mag. Marijo Paladin, ki pokrivata kadrovske področje, Jožefa Brežana in Vlastimira Djurdjevića, požnavalca šahovske scene, fotografa Miška Kranjca in Antonia Živkovića, redaktorico Darinko Lempl Pahor in Uroša Železnika iz železniške tiskarne, ki so mi bili vzorniki pri čim bolj kakovostnem in strokovnem delu, ne da bi se tega sami zavedali. Zato se zahvaljujem vsem, s katerimi smo skupaj ustvarjali Novo progo, še posebej pa se zahvaljujem vsem bralcem, ki ste bili zvesti naši reviji in vas je zanimalo dogajanje na slovenskih tirih. Kar malce težko se poslavljam od vas, hkrati pa novemu uredniku, Janezu Krivcu, želim veliko uspehov!

Igor Hribar, SŽ-Tovorni promet

# Naši uporabniki nas vsak dan

Igor Hribar, magister poslovnih ved in trženja, je direktor družbe SŽ-Tovorni promet. Na železnici je zaposlen od leta 1998, ko je po končanem študiju poslovnih ved na Ekonomsko-poslovni fakulteti v Mariboru začel delati kot tržni raziskovalec in analitik. Kmalu so mu bile zaupane tudi naloge poslovnega razvoja s poudarkom na trženju, upravljanju kakovosti in vodenja. Vodil je večje število mednarodnih projektov s področja proizvo-

dnje in trženja v železniškem prometu. Novembra 2006 je bil imenovan za pomočnika direktorja za prodajo, marca 2007 pa za izvršnega direktorja tedanje poslovne enote za tovorni promet. Leta 2010 je bil imenovan za generalnega sekretarja Slovenskih železnic, lani pa za direktorja novoustanovljene družbe za tovorni promet. Prosili smo ga za pogovor, v katerem je predstavil stanje in načrte tovornega prometa Slovenskih železnic.

**Gospod Hribar, kakšne so napovedi za poslovanje družbe SŽ-Tovorni promet?**

Letos bomo v tovornem prometu morali pokazati najboljše, kar znamo, še posebej pri prodajnih dejavnostih in zagotavljanju kakovosti prevoznih storitev. V poslovnem načrtu, ki smo ga pripravljali v obdobju precejšnje gospodarske negotovosti, smo si zadali cilj, da ponovimo rezultate lanskega leta, ko nam je uspelo povečati transportne prihodke ter izgubo iz poslovanja zmanjšati za več kakor polovico. Enak korak nas čaka letos, čeprav bodo gospodarske razmere precej bolj neugodne, konkurenca na železniškem trgu pa močnejša.

**S katerimi dosežki v prejšnjem letu se lahko pohvali SŽ-Tovorni promet?**

Dejavnosti v tovornem prometu so bile usmerjene v pridobivanje novega tovora in povečano internacionalizacijo poslovanja. Uvedli smo nova posebna vlaka na relaciji Ljubljana–Bátovo (Ukrajina) in Ljubljana–Yana (Bolgarija), razširili smo dejavnost carinskega posredovanja in pridobili status pooblaščenega gospodarskega subjekta (AEO), podaljšali smo dovoljenje za prevoz odpadkov, izvajali ukrepe za izboljšanje poslovanja v sekciji za male pošiljke ter prevzeli nov kontejnerski manipulator Kalmar, ki bo olajšal delo na kontejnerskem terminalu in povečal zanesljivost ter učinkovitost prekladalnih manipulacij. Racionalizirali smo vožnje električnih lokomotiv in znižali specifično porabo energije, povečali smo nadzor nad zadrževanjem vagonov ter upravljanjem vlakovnih poti ter posledično znižali stroške poslovanja. Ne nazadnje pa je bila septembra lani ustanovljena družba SŽ-Tovorni promet.

**Katere cilje ste si zadali za letošnje leto?**

Letošnje leto bodo zaznamovale dejavnosti za povečanje dodane vrednosti s ponujanjem kakovostnih storitev in optimiranjem obstoječih zmogljivosti. S tem pa sta povezana tudi rast obsega transportnih prihodkov ter povečanje dobičkonosnosti poslovanja. Načrtujemo, da bodo transportni prihodki dosegli 160 milijonov evrov, kar SŽ-Tovorni promet uvršča med največja logistična podjetja v Sloveniji.

V ta namen bomo okrepili dejavnosti predstavništev v tujini in razširili območja njihovega delovanja, prodajna služba bo s tržnimi akcijami dosegla izboljšanje prodajnih pogojev, z namenom zaščite obstoječega obsega poslovanja in povečanja donosnosti. S končnimi kupci in Luko Koper se dogovarjamo o skupnih projektih in dolgoročnem sodelovanju, pridobivamo varnostno spričevalo v Avstriji, kolegi v proizvodnji pa skrbijo za nenehno izboljševanje storitev. Tako za izbrane kupce izvajamo zbiranje pošiljk in oblikovanje direktnih vlakov, uvedli smo nov sistem obveščanja o statusu pošiljk in naročanja vagonov. Uvedli in razširili bomo ponudbo dodatnih storitev carinjenja, dostave, izpolnjevanja prevozne dokumentacije. Nadaljujemo pa tudi dejavnosti v aliansi prevoznikov na koridorju 10.

Na zmanjšanje prevozov v prvih dveh mesecih se je prodajna služba takoj odzvala z akcijo pospeševanja prodaje, ki je usmerjena k pridobivanju novih kupcev in potencialnega tovora pri obstoječih kupcih. Do konca leta pa bomo v prodajo uvedli tudi celovit sistem vodenja ključnih kupcev.

Igor Hribar, direktor SŽ-Tovorni promet  
(foto: Antonio Živkovič)



# ocenjujejo

**Na katerem področju se boste soočili z največjimi izzivi?**

Poleg omenjenih tržnih dejavnosti bo največji izziv pomenila optimizacija našega poslovanja in zniževanje proizvodnih in drugih stroškov. Prihodkovna stran letos ne bo mogla v celoti zagotoviti doseganja pozitivnega operativnega rezultata, zato so posegi na stroškovni strani nujni.

**Kakšne rešitve načrtujete?**

Sprememba mikro organizacije družbe bo seveda podlaga za spremembo poslovnih procesov. Komercialno dejavnost želimo organizirati na način, da bo zagotavljala vse storitve, ki jih zahtevajo naši uporabniki, hkrati pa bo izboljšala njihovo učinkovitost. Racionaliziramo število tovornih vlakov in obseg storitev, s spremembo pogojev rabe pa znižujemo stroške uporabe vagonov. Vzpostavili in okrepili bomo transportno operativno, kar je pogoj za izboljšanje zanesljivosti prometa tovornih vlakov, z opredelitvijo novih pogodb med odvisnimi družbami pa bomo obvladovali stroške storitev notranjih dobaviteljev.

**Kako se razvija projekt Cargo 10, ki ste ga začeli pred dvema letoma? Kdaj lahko računamo na bolj konkurenčne storitve na desetem koridorju?**

V zvezi s projektom Cargo 10 smo v Sloveniji in na Hrvaškem svoje naloge opravili, v Srbiji pa še ni bilo izdano soglasje k ustanovitvenim aktom. Z vodstvom Železnic Srbije se dogovarjamo za čim prejšnji zaključek postopkov in zagon družbe. Ne glede na to, se v okviru alianse dogovarjamo o drugih razvojnih možnostih na koridorju 10.

Priložnosti se vidijo predvsem v zagotavljanju varnosti tovora, hitrosti prevoza in obratu vagonov. Infrastruktura je, kakršna je, naročniki si želijo le, da je njihov tovor v napovedanem času in po voznem redu varno na cilju.

**Liberalizacija železniškega trga je verjetno velik izziv. Ali smo izrabili priložnosti liberalizacije?**

Zagotovo ne vseh, res pa je tudi, da v vsem tem času le nismo sedeli križem rok. Z liberalizacijo, ki je prinesla vstop novih operaterjev v Slovenijo, se je znižal tržni delež Slovenskih železnic, ki danes znaša okrog 92 odstotkov. Tega bomo lahko obdržali le s kakovostjo naših storitev, stroškovno učinkovitostjo in večjo internacionalizacijo poslovanja. Konkurenčni pritisk je mogoče še posebej zaznati v prevozih iz koprškega pristanišča in vanj, kar je glede na regijski pomen pristanišča logično.

Novi železniški operaterji so dejstvo, ki za SŽ-TP pomeni enega večjih poslovnih izzivov. Zaradi dodatnih ponudnikov železniških prevoznih storitev se povečuje pogajalska moč uporabnikov, s tem pa tudi njihove zahteve, ki jih moramo kot prevoznik izpolniti. Naše delo bo zato bolj zahtevno, sprotno in hitro prilagajanje tržnim razmeram pa stalnica našega poslovanja.

**Ali so drugi železniški operaterji v Sloveniji pripeljali nov tovor na slovenske proge? Kaj dejansko počnejo?**

Pri veliki večini tovora, ki ga danes v Sloveniji prevažajo novi prevozniki, gre za obstoječi tovor. Prav to je tisto, kar pojasnjemo našim partnerjem v tujini – Slovenske železnice nimamo

težav s konkurenco, moti pa nas dejstvo, da skupni kolač oziroma skupni obseg železniškega prevoza v regiji ne raste dovolj hitro. Sprememba dolgoletnih poslovnih razmerij torej ni prinesla večje konkurenčnosti, temveč je v pretežni meri le razporedila tržne deleže.

V konkurenčnem boju bomo morali izkoristiti vse notranje potencialne in znanje, ki ga v družbi ne manjka. Naši sodelavci se zavedajo, da so se razmere na trgu spremenile, zato uvajamo spremembe v poslovanju in urejamo razmerja z našimi kupci.

**Mednarodni transportni trg je zelo pomemben za Slovenske železnice. Kako zagotoviti čim večjo navzočnost in prodornost na tujih trgih?**

Naša podaljšana roka na tujih trgih so predstavništva, ki smo jih letos okrepili. Skupaj z organizacijskimi spremembami v prodaji se bosta spremenila tudi vsebina in način njihovega dela. Povečali bomo nabor kupcev na tujih trgih ter usmerili delo predstavnikov v pridobivanje novih poslov. Pridobitev varnostnega spričevala na tujih trgih oziroma razširitev poslovanja z drugimi prevozniki na tujih trgih pa bo zagotovila, da se bomo lahko bolj odzivali na morebitne spremembe blagovnih tokov in odločitve naših konkurentov.

**Na slovenskem železniškem omrežju je še nekaj ozkih grl. Ali jih bomo lahko presegle zgolj z dejavnostjo tovarnega prometa?**

Brez nove proge med Koprno in Divačo bodo v luškem transportu nastale težave. Projekt obnove obstoječe proge in postaj bo sicer dvignil zmogljivost proge za tretjino, vendar dolgoročno to ne zadošča. Hr-

vaška in Avstrija napovedujeta velika vlaganja v obvozne poti, tako da Slovenija za razvoj deklarirane osrednje logistične vloge v regiji nima več veliko časa. Avstrija s projektom predora pod Golico močno lobira za finančne vire in propagira tako imenovani alpsko-jadranski koridor. Enako bi morala tudi slovenska država s konkretnimi in uresničljivimi projekti v Bruselj poslati signal, da ima namen nekaj narediti. Na žalost pa prej slišimo kakšno informacijo o nameravanem krčenju sredstev za železniško infrastrukturo. Ob tem, da na glavnih koridorjih v Sloveniji še vedno niso zagotovljeni minimalni evropski standardi, ki bi omogočali večjo obremenitev vagonov in vožnje daljših tovornih vlakov. Vse to vpliva na učinkovitost in konkurenčnost prevozne poti prek Slovenije.

**Kaj bi bilo treba še storiti, da bi se tovarni promet Slovenskih železnic lahko bolje pozicioniral na logističnem področju?**

Zagotoviti moramo prepoznavnost tovarnega prometa v regiji, najboljše ogledalo pa nam vedno postavljajo uporabniki. Z dobro organizacijo kompleksnih logističnih storitev, kot je na primer nov posel prevoza gipsa iz Trbovelj in Celja za avstrijsko podjetje Knauf Insulation smo dokazali, da lahko »iz ene roke« zagotovimo optimalne rešitve logističnih problemov.

Naši uporabniki nas vsak dan ocenjujejo, zato je potrebno tesno sodelovanje vseh. Predvsem pa je pomembno zavedanje, da znamo biti dobri. To moramo dokazati vsak dan in pri vsaki pošiljki, ki nam je bila zaupana.

Marino Fakin

## Novo posloводство Slovenskih železnic

Nadzorni svet Slovenskih železnic je na seji 22. marca razrešil člane posloводства – Igorja Blejca, Marjana Zaletelja in Dušana Mesa – in Agenciji za upravljanje kapitalskih naložb Republike Slovenije (AUKN) predlagal **Dušana Mesa** za generalnega direktorja. AUKN je 23. marca soglašala z odpoklicem Igorja Blejca z mesta generalnega direktorja Slovenskih železnic, d. o. o., in z imenovanjem Dušana Mesa za generalnega direktorja družbe.

Nadzorni svet je na seji 29. marca potrdil predlog generalnega direktorja Dušana Mesa za imenovanje dveh čla-

nov posloводства, in sicer Jelko Šinkovec Funduk in Milana Perovića.

**Jelka Šinkovec Funduk** je po izobrazbi univerzitetni diplomirani organizator dela, do imenovanja je bila na Slovenskih železnicah zaposlena kot direktorica področja za raziskave in razvoj.

**Milan Perović** je po izobrazbi univerzitetni diplomirani ekonomist, njegovo zadnje delovno mesto pa je bilo mesto direktorja področja za ekonomiko na Slovenskih železnicah.

Nadzorni svet je tudi podprl strateške usmeritve, kratkoročne ukrepe in dejavnosti gene-

ralnega direktorja Slovenskih železnic za obdobje naslednjih dvanajst mesecev. Te pomenijo dobro podlago za pripravo strateškega poslovnega načrta, ki ga potrdi ustanovitelj. Sprejel je tudi poslovni načrt skupine Slovenske železnice za leto 2012 in poslovni načrt družbe Slovenske železnice, d. o. o., za isto leto. Sprejeti poslovni načrt leta 2012 predvideva negativni čisti poslovni izid skupine v višini 6,7 milijona evrov, kar vključuje stroške kadrovskega prestrukturiranja v višini devet milijonov evrov.



Marko Tancar

Novi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes (foto: Antonio Živkovič)

## Bojan Brank odstopil iz nadzornega sveta Slovenskih železnic

Slovenske železnice so 30. marca prejele odstopno izjavo, ki jo je predsednik nadzornega sveta Slovenskih železnic Bojan Brank poslal Agenciji za upravljanje kapitalskih naložb Republike Slovenije. Brank je s funkcij predsednika in člana nadzorne-

ga sveta Slovenskih železnic odstopil iz osebnih razlogov.

V odstopni izjavi je Brank še zapisal, da meni, da je nadzorni svet s soglasjem k imenovanju dveh članov posloводства na predlog generalnega direktorja Dušana Mesa potrdil vodstveno

ekipo, ki bo sposobna voditi tvoren, konstruktiven, predvsem pa uspešen dialog z vsemi deležniki, ki so pomembni za uspeh projekta poslovnega preobrata in dolgoročne konsolidacije sistema Slovenskih železnic. Poudaril je, da kljub

dejstvu, da odstopa iz osebnih razlogov, kot prvi med enakim sprejema polno odgovornost za neoptimalne odločitve v obdobju njegovega vodenja nadzornega sveta v zadnjih šestih mesecih.

Marko Tancar

### Informatizacija logistike

## Sistem za obveščanje strank o pošiljkah

V SŽ-Tovornem prometu, v službi za prodajo in logistiko, smo iskali način, kako strankam čim bolj učinkovito in enostavno posredovati informacije o njihovih pošiljkah, na primer, kje se nahaja pošiljka, kdaj je bil vlak predan sosednji železnici, kolikšna je teža pošiljke in druge informacije. Zavedali smo se, da mora sistem obveščanja delovati ves čas, 24 ur na dan, vse dni v tednu, da mora biti do uporabnikov prijazen ter enostaven za uporabo in ne nazadnje, da

ne sme povzročati dodatnih stroškov v podjetju. Preverili smo tudi druge informacijske rešitve za obveščanje uporabnikov, vendar smo ugotovili, da so drage in da je zanje treba nabaviti dodatno opremo, tako za železniško infrastrukturo kot za vozna sredstva.

Sodelavci iz SŽ-Tovornega prometa in Področja za informatiko smo zato sami izdelali informacijsko rešitev. Sistem za obveščanje strank samodejno pošlje obvestilo o pošiljki, takrat

ko gre pošiljka skozi določeno kontrolno točko. Kontrolne točke so običajno službena mesta na progi. Izbor kontrolnih točk določi uporabnik. S stranko sklenemo posebno pogodbo, v kateri določimo, katere podatke bodo prejeli, in sicer so to: številka vagona, vrsta tovora, teža tovora, relacija, datum in čas prihoda ali odhoda vagona ali vlaka z določene železniške postaje. Stranka prejme podatke po elektronski pošti ali celo na prenosni telefon.

Sistem obveščanja bomo še najprej razvijali. Uporabnikom bomo v prihodnje ponudili tudi druge informacije, kot na primer informacijo, kdaj bo pošiljka predvidoma prispela na določeno postajo ali kdaj je bila predana prejemniku. Obenem bomo naše logistične storitve čedalje bolj podpirali z informacijsko tehnologijo.

Alojz Želko  
Aleksander Merslavič

## Obnova ELOK 361-106

# Misija nemogoče

Prva električna lokomotiva 316-106, imenovana bređa, ki je od leta 1931 do leta 1969 vozila po slovenskih tirih, je 18. marca letos prispela v Ilirsko Bistrico. Tam bo odslej na ogled kot muzejski eksponat. Lokomotiva je bila pred tem obnovljena. Pri obnovi so sodelovali številni ljubitelji železnic in železniški strokovnjaki. Glede na to, da je bila lokomotiva v slabem stanju, je bilo potrebna veliko časa in dela za njeno obnovo, vendar se je trud izplačal.

Lokomotivo je bilo treba usposobiti za vožnjo iz Ljubljane v Ilirsko Bistrico. V Železniškem muzeju Slovenskih železnic smo lokomotivo prevzeli delavci Proizvodnje Ljubljana iz SŽ-Centralnih delavnic. Po temeljitem pregledu smo se dogovorili, kako začeti z obnovo, ki je potekala pod budnim očesom zelo natančnega strojevodje Roka Šmona.

Najprej smo se spopadli z rjo, ki je že poškodovala velike jeklene površine. Lokomotivo smo speskali. Momčilo Kezmič in Vlado Deronja sta pripravila ves potreben material in kar nekaj mesecev odstranjevala rjo ter varila novo pločevino. To sta pred varjenjem zaščitila proti rjavemu. Lokomotiva je počasi pričela pridobivati prvotno podobo.

Marko Hvale, Robert Lemut in Šimo Barukčič smo obnovili tekala. Odprli smo vse karterje in jih očistili, pregledali drsne ležaje in blazinice, izdelali nove mazalne vpojnice, dolili olje v ležaje in vse drsne plošče, ročno ostrugali staro umazanijo z okvirja lokomotive ter lokomotivo namazali s čistilnimi sredstvi. Ko je umazanija popustila, smo jo sprali z visokotlačnim čistilcem. Pregledali smo tudi odbojnice, vlečne kavlje, razstavili pogon pomožnega kom-



Foto: Marko Hvale

presorja. Največ dela je bilo pri demontaži okenskih okvirjev. Rado Novak, direktor podjetja Granos, in njegovi sodelavci so nanesti kit na obrabljena mesta ter lokomotivo pobrusili, speskali njeno notranjost in jo polakirali.

Rok Šmon in člani Društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica – Uroš Kovačič, Anže Urbančič, Boris Nemec, Pavle Golob, Matej Rudolf, Jošt Žerjav, Andrej Jereb, Rok Jurca, Jože Molek – so prostovoljno delali ob koncih tedna, ko je bilo treba, pa tudi ob popoldnevih in ponoči. Temeljito so očistili notranjost lokomotive, vgradili stekla, očistili okvirje, pritrtili napisne tablice, ki jih je obnovil restavrator muzeja Miran Vrbinc, montirali luči in instrumente v kabini. Veliko manjkajočih delov za opremo kabine so pridobili iz Italije. Upokojeni delavec SŽ-CD Franc Cerar je s svojo mirno roko narisal oznake in številke

na lokomotivi. Železniški muzej Slovenskih železnic nam je tudi ponudil vso pomoč in zagotovil prostor za obnovo.

Prva električna lokomotiva na Slovenskem je tako lahko odšla na svoje počivališče v Ilirsko

Bistrico, kjer bo razveseljevala vse, ki imajo nanjo lepe spomine, mlade pa spominjala na našo tehnično dediščino.

Marko Hvale

## Novost: E-povpraševanje

V tovnem prometu smo v začetku aprila strankam ponudili možnost povpraševanja po naših prevoznih storitvah v elektronski obliki – e-povpraševanje. Stranke lahko po spletnem obrazcu hitro in enostavno pošljejo povpraševanje po prevozih oziroma storitvah Slovenskih železnic. Na spletni strani <http://www.slo-zeleznice.si/sl/tovorni-promet/e-tovorni-promet/e-povprasevanje> stranka vpiše podatke o prevozu, nato pa prejeme datoteko v obliki pdf, v kateri so podatki o prevozih. Povpraševanje strank prejmejo prodajalci v tovnem prometu, ki v kar najkrajšem času nanj odgovorijo. Seveda pa lahko stranke še naprej pošiljajo povpraševanje tako kot do zdaj, po elektronski pošti ali faksu.

Marino Fakin

## Obnovljena DMG 711

# V zeleno pomlad z zelencem

V Centralnih delavnicah v Ljubljani smo marca uspešno končali srednjo revizijo na dizel motorni garnituri 711-001/002 oziroma zelen-cu. Spomladi bo znova vozil potnike, ki bodo zaradi obnovljene notranjosti deležni večjega udobja.

Dizel motorne garniture vrste 711 vozijo na slovenskih progah že od leta 1970. Na progi med Ljubljano in Mur-sko Soboto ter po potrebi na primorskih progah vozi skupaj

še šest takšnih garnitur. Vsakih osem let jih v delavnicah sprejmemo na revizijo. Pred kratkim smo na revizijsko popravilo sprejeli še eno garnituro.

Srednjo revizijo dizel-hidra-vlične garniture, ki jo sestavljata dva motornika, smo opravi-li v Proizvodnji Ljubljana, za barvanje pa so poskrbeli v Proizvodnji Dobova. V okviru revizijskih popravil, ki sodijo k srednji reviziji, se vozilo razstavi in celovito pregleda. Pri tem se popravijo vsi deli: spodnji ustroj

s osnovnimi vozički, koš in notranjost. Poleg tega smo zamenjali še stenske in talne obloge ter zamenjali sedežne prevleke. Stene so po novem obložene z ultrapasom, tla pa so izolirana in obložena z lino-lejem, ki ga precej lažje čistiti. Z obnovljenim vlakom se bo prav prijetno peljati tudi v poletnih mesecih, saj je klimatiziran.

Da pa bo zelenec ostal v svoji prepoznavni barvi, smo ga po barvanju zaščitili še s pre-mazom proti grafitom. Morebitne

grafite bo mogoče sprati s po-sebnim postopkom.

Za nami je še en uspešen projekt na področju vzdrževa-nja potniških vlakov. Dizel mo-torne garniture vrste 711 so bile kakovostno izdelane (MBB), tako da pri vzdrževanju nima-mo večjih težav. Seveda k temu mozaiku uspeha lahko doda-mo tudi dolgoletne izkušnje zaposlenih v Centralnih delav-nicah.

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana



DMG 711-001/002 po reviziji v Proizvodnji Ljubljana pripravljen na prevzem (foto: Helena Hostnik Simončič)



# Za več zadovoljstva na delovnem mestu

Prva zaposlitev je pomembna prelomnica v življenju vsakega izmed nas. Se še spomnite svoje prve zaposlitve, ko ste zapustili šolske klopi in se podali v »druge vode«? Verjetno ste bili polni energije, novih idej in pričakovanj, pa tudi veselja ob osamosvojitvi in prejemu prve plače? Razen morebitnih začetniških težav je najbrž vse teklo po načrtih. Pozneje pa ste se verjetno že srečali z nesoglasji, nasprotji, drugačnimi pogledi, kar je vodilo do nerazumevanja ali konflikta.

Pred kratkim sem po več letih srečal prijatelja iz osnovne šole, ki mi je zaupal svoje spomine na prvo zaposlitev. Povedal je: »Spominjam se tistih prvih začetkov, ko sem se zaposlil. Prvi konflikti v službi so bili zame zelo težavni, kajti nanje se nisem znal odzivati konstruktivno. Doma se nisimo nikoli prepirali, zato sem bil v službi popolnoma zmeden in nemočen. Verjel sem v poštenost, delavnost in v dobre odnose na delovnem mestu. Nisem mogel razumeti, kako so bili lahko sodelavci in nadrejeni tako »nefer«, tako

*nesramni in krivični do mene. Ko danes gledam na tisti čas, se zavedam, kako nepripravljen sem bil za vstop v tisto delovno okolje. Doma sem bil namreč navajen drugačnih vzorcev vedenja in čustvovanja, ki pa se v tistem delovnem okolju niso pokazali kot primerni. V sebi sem dolgo časa trpel in druge krivil za svoje nezadovoljstvo, slabo počutje in negativno razpoloženje. Smilil sem se samemu sebi. Počutil sem se nemočnega in iz tega neznosnega stanja nisem znal izstopiti.«* Danes dela na odgovornem delovnem mestu in je zelo uspešen.

## Ponavljanje vzorcev in odnosov iz primarne družine

Pogosto se nam dogaja, da tudi na delovnem mestu ponavljamo vzorce in odnose, ki se »zapišejo« globoko v nas in postanejo del naše osebnosti. Ti se nam zdijo povsem sprejemljivi, saj jih poznamo in so torej del nas. Ponavljamo pa jih toliko časa, dokler ne ugotovimo, ali pa nas drugi opomnijo, da v določenem okolju in v določene

nih odnosih niso več ustrezni. Posledično to pomeni, da se toliko časa, dokler se sami ne predruščimo in spremenimo, srečujemo npr. z »napačnimi« partnerji, z »napačnimi« šefi, se odločamo za »napačne« službe. Ko spoznamo, da smo se napačno odločili in zamenjamo službo, ali šefa, ali celo partnerja, se nam nemalokrat zgodi, da se zgodba skoraj v celoti ponovi. Na koncu v svojo tolažbo zaključimo, da so vsi enaki (pokvarjeni, slabi, izkoriščevalski, agresivni, ipd.). Po drugi strani pa se ne vprašamo, zakaj se srečujemo z ravno takšnimi ljudmi, in ne z drugačnimi, in zakaj so naši odnosi takšni, kakršni so!? Raje vidimo, gledamo in kažemo na druge, kot da bi razmišljali o sebi? Kaj pa mi sami? Se kdaj vprašamo, kdo smo mi? Se kdaj vprašamo, zakaj so srečanja in srečevanja z nam podobnimi ljudmi takšna, kakršna so, pa čeprav morda hrepenimo po drugačnih odnosih in stikih z drugačnimi ljudmi?

## Če bi se ti spremenil/a

Vzroke in razloge za slabo počutje, nezadovoljstvo in stiske na delovnem mestu najpogosteje iščemo v drugih. Prepričani smo, da je naše slabo počutje problem drugih, da nam drugi povzročajo stiske, nemoč in nezadovoljstvo. Ne pomislimo pa, da je morda problem, pa tudi rešitev v nas samih. Če bi se zazrli vase, bi bile rešitve hitrejše in trajnejše. Mi smo namreč tisti, ki imamo možnost, da vse tisto, kar nosimo v sebi in kar nam povzroča težave, lahko tudi spremenimo. Podobno kot o odnosih na delovnem mestu, razmišljamo tudi o odnosih v družini. Naša razmišljanja gre-

do na primer v smeri: »Če bi se ti spremenil, ne bi več pil; ne bi zapravljaj; če bi znal počistiti za seboj, bi bilo vse drugače; če bi znal biti pozoren do mene, slišati moje želje in potrebe, potem bi bilo z mano vse v redu in bi bilo pri nas doma zelo lepo.« Ta seznam želja in pričakovanj je lahko neskončen.

Pogosto razmišljamo, da če bi se drugi spremenili, ne bi imeli več problemov in bi bilo vse drugače in lažje. Včasih poskušamo drugega celo na silo spremeniti. Drugi se temu upira. Včasih se iz upora ali celo iz maščevanja vede povsem nasprotno. Občutek imamo, da nas drugi sploh ne sliši. Vse, kar rečemo drugemu, je, kot da bi govorili steni. Po nekem času izgubimo voljo, počasi se utrudimo in nekako navadimo, da je tako, kot pač je. Posledično se sprijaznimo s situacijo in načinom življenja. Na koncu zaključimo, da drugače pač ne more biti. Življenje pa teče naprej brez večjih sprememb, morda se na dolgi rok še poslabša.

## Rešitev je v nas samih

Če želimo nekaj rešiti, si je najprej treba priznati, da rešitev za nek problem ni v drugih, temveč v nas samih. V sebi moramo torej poiskati odgovor, zakaj doživljamo nekaj kot težavo, zakaj nas to razžira ter nam jemlje zadovoljstvo v življenju, pri delu in v medsebojnih odnosih. Ko si to priznamo, je to prvi korak na poti do rešitve, ki posledično vodi v spremembo.

Posameznik, ki se ne ceni in ne spoštuje dovolj, doživlja v konfliktnih situacijah, (čeprav je to lahko samo kritika na njegovo vedenje in slabo opravljeno delo), da ga drugi žali, ponižuje



Foto: Viktor Lednik

in po krivici prizadene. Užaljen se umakne v svoj svet, pestuje svojo bolečino in jo v mislih še pogloblja. Drugi pa takšno vedenje doživlja kot njegovo (pre)občutljivost. Začarani krog nerazumevanja in nesoglasij se lahko nadaljuje v nedogled. Takšno ravnanje ne prinese drugega kot še večje bolečine in poglobljanja zamer.

### Smo podoba svojih staršev

Od kod izhajajo vzorci vedenja, mišljenja in čustvovanja, ki nas ovirajo pri delovanju v vsakdanjem življenju, v medsebojnih odnosih in na delovnem mestu? Vzorcev, ki jih prakticiramo v odraslosti, smo se naučili v primarni družini. Kot otroci smo posnemali svoje starše, vzdušje v domačem okolju pa je prepojilo naše telo, naš razum in naša čustva. Vzorci vedenja, mišljenja in čustvovanja, ki smo jih opazovali tako med starši, kot smo jih bili deležni v odnosu s starši, so nas zaznamovali do te mere, da jih kot odrasli ponavljamo. Čeprav smo v mladosti razmišljali, da sami ne bomo nikoli takšni in da tega ne bomo počeli na tak način, kot so to delali naši starši, pozneje ugotovimo, kako močno so ti vzorci zapisani v nas samih in kako ne znamo z njimi prekiniti. Ker pa so ti vzorci naučeni, jih lahko zamenjamo in spremenimo,

ko prepoznamo in ozaveštimo stare vzorce, tako da jih zamenjamo z novo naučenimi vzorci. Dokler ne počistimo s preteklostjo, jo nezavedno ponavljamo.

### Drugi so naše ogledalo

Včasih razmišljamo, da bomo določene vzorce vedenja, mišljenja ali čustvovanja spremenili, ko bomo prebrali določeno knjigo s področja osebnostne rasti, se naučili novih spretnosti in bo problem rešen. Redko pa razmišljamo, da se človek lahko spremeni le v odnosu z drugimi ljudmi. Ljudje, s katerimi živimo in s katerimi delamo, so namreč ogledalo, ki nam sporočajo, kdo v resnici smo. Zrcalijo naše vedenje, naše misli in naša čustva. Pri tem nas hote ali nehote, zavedno ali nezavedno, opomnijo na vse tisto, kar bi morali pri sebi spremeniti, da bi postali bolj človeški in boljši ljudje. Žal pa njihovega ogledala ne prepoznamo, razumemo in sprejememo vedno dobronamerno. Nemaokrat se ob tem počutimo ogrožene, ranjene, prizadete, užaljene. Zaradi stiske in nemoči se zatečemo v vlogo žrtve in smo jezni na tiste, ki so nam najbližji, ki jih imamo najraje, ali na tiste, s katerimi na delovnem mestu preživimo večino svojega časa. V užaljenosti gojimo do njih za-

mero, ali »kuhamo mulo«, kot rečemo po domače. Nezavedno in nehote pa smo s temi ljudmi najgloblje povezani. Zamera in užaljenost lahko postaneta najmočnejša vez z drugim in lahko trajata leta in leta, ker ne znamo izstopiti iz svoje bolečine, in tako sami sebe mučimo in »mrcvarimo«. Energijo, ki bi jo lahko porabili za ustvarjanje, za bolj učinkovito delo, za svoje zadovoljstvo ter za svoje bližnje, izgubljam z vztrajanjem v svoji užaljenosti in notranji bolečini. Takšno vedenje pogosto vodi v bolezen.

### Naša odgovornost

Ne glede na to, kaj smo prejeli od staršev in kako so nas vzgojili, smo kot odrasli sami odgovorni za to, kaj bomo naredili in kako bomo živeli. V obtoževanju staršev in prelaganju odgovornosti nanje, zaradi svojih stisk in težav, ni rešitev. Za posledice svojih ravnanj, za svoje vedenje in za spremembe smo odgovorni sami.

Spremembe se včasih zdijo težke, ker so povezane z nekakšno izgubo tega, kar že poznamo in na kar smo že navajeni. »Vrtanje« po sebi je boleče, zato je včasih lažje ostati pri že ustaljenem načinu življenja, kar pa posledično ne prinaša sprememb v naše življenje. Po drugi strani pa nas to prikrajša

za zadovoljstvo in večjo kakovost življenja. Ko spoznamo in se zavemo, da moramo nekaj spremeniti, težko ostanemo na istem mestu, ker nas bo to toliko časa vznemirjalo, dokler ne bomo nečesa v tej smeri naredili.

Občutenje zadovoljstva, notranjega miru in harmonije so znaki, da smo v notranjem ravnovesju s samim seboj, z drugimi in z okoljem. Nezadovoljstvo pa je znak potrebe po določeni spremembi. Kadar torej začutimo v sebi nezadovoljstvo in tesnobo, je smiselno, da se ustavimo in premislimo, kaj je tisto, kar nas vznemirja, kaj lahko spremenimo, da se bomo bolje počutili in se bodo bolje počutili tudi ljudje okoli nas.

Kadar smo zadovoljni, imamo več energije, pri delu smo bolj učinkoviti, uspešni, ustvarjalni in inovativni, ker v sebi ustvarjamo pogoje za boljši pretok energije. Posledično je glava bistra, misli so jasne in bolj prožne. Sebi lažje zaupamo, verjamemo, da smo dobri, da zmoremo to in ono, da nam bo uspelo, česar se bomo lotili. Bolečina, ki nas ovira, lahko postane vir naše energije, naših sposobnosti in notranje moči, ki je v nas samih, vendar le takrat, ko to bolečino predelamo in razrešimo.

dr. Zdravko Lavrič

## Mnenja zaposlenih



**Metka Rutar**  
SŽ-Potniški promet

Vsak posameznik lahko s pozitivnim odnosom, kančkom dobre volje in optimizmom pripomore k boljšim medsebojnim odnosom, ki vplivajo tudi na rezultate dela in ustvarjajo dobro organizacijsko klimo oziroma okolje, kamor z veseljem prihajamo. Zadovoljstvo na delovnem mestu se odraža tudi doma, in obratno. Obremenitve in pritiski, ki jih včasih ne

zmoremo ali so prehudi, se najprej odrazijo v osebnih odnosih. V krogu najbližjih sodelavcev znamo prepoznati kritične trenutke in jih uspešno prebroditi. Pomembno je, da ohranjamo zdravo in dobro delovno klimo, da si prisluhnemo in se pogovorimo. V veselje nam je, ko ugotovimo, da še imamo občutek pripadnosti, ki je zelo potrebna za dobro počutje. Ne pozabimo – poslušajmo se, prisluhnimo si in skušajmo biti strpni drug z drugim, tudi takrat, ko nam ne gre najbolje.



**Vanja R. Bricelj**  
SŽ-Tovorni promet

Zadovoljstvo na delovnem mestu je najprej odvisno od delovnega okolja. Sodelavci smo v zelo dobrih odnosih, dobro se razumemo in si zaupamo. Konfliktnih situacij nimamo, manjše težavice pa rešujemo takoj. Veliko se pogovarjamo in razvijamo zamisli, kako doseči delovne cilje. V našem oddelku smo pri tem vsi enakopravni. Šef nas spodbuja,

da izrazimo svoja mnenja, nikoli ne vsiljuje svojega, temveč spodbuja in podpira ustvarjalnost. Vedno lahko potrkamo na njegova vrata in skupaj poiščemo rešitve.

Pomembna se mi zdi tudi stimulacija. Menim, da bi vsak šef moral imeti možnost nagrajevanja. Včasih bi bila majhna nagrada dovolj, da bi nadrejeni pokazali, da cenijo delo in trud zaposlenih.

# Izboljšanje delovnega okolja z inovativnimi rešitvami

V okviru projekta Izboljšanje delovnega okolja z inovativnimi rešitvami (Inodel), ki ga financira Evropski socialni sklad in katerega namen je zmanjšati stres, izostanke z dela, fluktuacijo zaposlenih in izgorevanje na delovnem mestu ter uskladiti poklicno in družinsko življenje, je sindikalna centrala Zveza slovenskih sindikatov Alternativa 13. marca v Ljubljani organizirala delavnico.

Cilj projekta Inodel je izdelati poročilo o raziskavi, katere izsledki bodo omogočili izboljšanje delovnih razmer in odnosov v slovenskih podjetjih, zlasti varovanja zdravja na delovnem mestu. Poročilo o izsledkih raziskave bo namenjeno socialnim partnerjem in politikom. Projekt se je začel aprila 2010 in bo trajal do avgusta letos, vodi pa ga Fakulteta za upravo Univerze v Ljubljani, v njem sodelujejo Gospodarska zbornica Slovenije, Združenje delodajalcev Slovenije, Svet gorenjskih sindikatov in Zveza slovenskih sindikatov Alternativa. Na delavnici so s svojimi prispevki sodelovali dr. Janez Stare in dr. Maja Klun s Fakultete za upravo Univerze v Ljubljani, doc. dr. Eva Boštjančič s katedre za psihologijo na Filozofski fakulteti, dr. Zdravko Lavrič, specialist družinske terapije in promotor zdravja, ter Zdenko Lorber, predsednik Alternative.

Predavatelji so predstavili zanimive zasnove za izboljšanje delovnih razmer in odnosov na ravni podjetij in na ravni celotnega gospodarstva. Poudarili so, da je nujno osveščanje za večjo kakovost odnosov na delovnem mestu in ustvarjanje v delovnih skupinah, v katerih ne bi bila prevladujoča pozicija moči nadrejenih. Takšne skupine delujejo bolj ustvarjalno, zaposleni pa čutijo večjo pri-



padnost do podjetja, in njihovi rezultati so boljši. Seznanili smo se tudi s stališči delojemalcev in delodajalcev glede absentizma, vzrokov za stres na delovnem

mestu in vzrokov za fluktuacijo ter z rešitvami za takšne pojave. Predstavljene rešitve oziroma napotki so po mnenju udeležencev delavnice zelo koristni in

z njimi bi bilo vredno seznaniti čim več deležnikov.

Robert Zakrajšek

## Zahvala

*Dragi sodelavci!*

*Spet ste me presenetili. Ne da bi vedel, ste se organizirali in zbrali denar za novi invalidski voziček. Pokazali ste srčnost, veličino in velikodušnost. Hvala je tako malo, kar vam lahko dam nazaj, pa vseeno je hvaležnost edino, kar imam. Hvala vsem, ki ste kar koli prispevali. Hvala, da mi stojite ob strani, od nesreče naprej. Hvala, ker se ob vas počutim varnega, srečnega in zaželenega!*

Andrej Hreščak

## Varnost železniškega prometa (9)

# Diagram poteka procesov

Z diagramom poteka prikažemo zaporedje aktivnosti v procesu, na primer v transportnem procesu, razvojnem procesu, izobraževalnem procesu in podobno. Ustrezno definiranje in prikazovanje procesov je ključnega pomena za zagotavljanje ustrezne kakovosti transportnega procesa in s tem zagotavljanje varnosti železniškega prometa kot najpomembnejšega elementa oziroma kriterija kakovosti železniškega prometa. V železniškem prometu, kot zapletenem sistemu, je treba proces analizirati z vseh mogočih zornih kotov, zato je zaželeno, da pri dokumentiranju sodeluje več (od dva do pet) strokovnjakov z različnih področij.

### Analiza aktivnosti procesa po organizacijskih enotah

Podatke za izdelavo diagrama procesa dobimo z analizo aktivnosti, ki potekajo v organizacijskih enotah. V posamezni organizacijski enoti se lahko opravljajo aktivnosti, ki spadajo v različne procese. Najustreznejši metodi sta anketa in ogled dela na delovnih mestih. Zajamemo naslednje podatke:

- glavne aktivnosti, ki jih opravlja organizacijska enota;
- vhode (kaj vstopa in kdo dobavlja);
- rezultate dela (kaj zahtevajo odjemalci in kako merimo rezultate);
- dodano vrednost, ki nastaja z izvajanjem aktivnosti;
- stroške, ki so posledica izvajanja aktivnosti za zagotavljanje skladnosti in odpravljanje neskladnosti.

Izjave anketirancev je treba zapisati, da lahko na podlagi ugotovitev izboljšamo proces. Dobro je, da so zapisi poenoteni, kar pomeni, da na vseh delovnih mestih postavimo smiselno sestavljena vprašanja, ki dobimo informacijo, ki jo potrebujemo za izboljšavo procesa. Primerni obrazci za izvedbo ankete so: Analiza aktivnosti organizacijske enote, Izhodi/rezultati, Dodana vrednost, Zahteve odjemalcev. Tako zbrani podatki omogočajo razumevanje:

- potreb, zahtev in pričakovani naslednjega odjemalca v procesu;
- načina nastajanja dodane vrednosti v procesu;
- rezultatov delovanja procesov in načina merjenja učinkovitosti;

- potreb odjemalcev po nenehnem izboljševanju.

### Diagram poteka

Proces, ki ga načrtujemo in analiziramo, vizualno predstavimo z diagramom. Proces razčlenimo na glavne korake, tako da je mogoče ugotavljati, kaj se dela, in analizirati, zakaj se izvajajo določene operacije. Na podlagi tega bi bilo primerno in potrebno ugotavljati:

- kje bi lahko nastale težave (analiza tveganja);
- kateri koraki v procesu so nujno potrebni in kateri ne;
- kateri koraki prinašajo dodano vrednost;







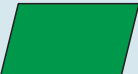





- zamude v procesu;
- povratne informacijske povezave;
- materialne povratne povezave;
- drugo.

Razlikujemo diagrame, ki so namenjeni prikazovanju načina obvladovanja procesa in prikazovanju zaporedja aktivnosti v procesu.

### Postopek izdelave diagrama poteka

1. Zberemo podatke o operacijah v procesu (makroposnetek).
2. Določimo meje procesa, ki bo prikazan z diagramom poteka.

### Slika: Simboli v diagramu poteka procesov

Simboli za prikazovanje obvladovanja		Simboli za prikazovanje poteka aktivnosti	
	Proces		Delovna operacija
	Odločitev		Kontrolna operacija
	Manualna operacija		Transportna operacija
	Podatki		Skladiščenje
	Zapis		Delovna in kontrolna operacija
	Terminator		Zamude

3. Uporabimo preproste simbole (za vsako operacijo svojega).
4. Zagotovimo, da ima vsaka procesna operacija en sam izhod. Če jih je več, uporabimo krennico (simbol za odločitev).
5. Zagotovimo, da imajo vse povratne zanke izhod.
6. Analiziramo dokumentirani proces in ga primerjamo z dejanskim.

Procesni pristop je eden izmed osmih glavnih načel vodenja v okviru sistema vodenja kakovosti. Procesni način omogoča boljšo izrabo virov, krajši čas cikla, nižje stroške, boljše lastnosti proizvodov in drugo. To je ključnega pomena za zagotavljanje boljšega poslovanja organizacij v železniškem prometu. Proces mora biti voden tako, da izpolnjuje zahteve in

potrebe zunanjih in notranjih odjemalcev. Opredeljeni morajo biti odgovornosti za vodenje procesa ter vmesniki med procesom in funkcijami organizacije. Zagotoviti je treba meritve na vhodu in izhodu. Vodenje procesa poteka na podlagi povratne informacije, ki jo dobimo s statistično obdelavo meritev izhoda procesa.

## Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (11)

# Smernice za uresničevanje finančnih in ekonomskih koristi

Standard SIST ISO 10014 Vodenje kakovosti – Smernice za doseganje finančnih in ekonomskih koristi, 2006, ima status slovenskega standarda in je enakovreden mednarodnemu standardu ISO 10014, Quality, management – Guidelines for realizing financial and economic benefits, 2006.

Standard je namenjen najvišjemu vodstvu. Daje smernice za uresničevanje finančnih in ekonomskih koristi z uspešno uporabo osmih načel vodenja kakovosti, ki izhajajo iz standarda ISO 9000:2005. Ta načela se v tem standardu imenujejo načela vodenja. Namen tega dokumenta je zagotoviti najvišjemu vodstvu informacije, s katerimi je mogoče uspešneje uporabljati načela vodenja ter izbirati metode in orodja, ki omogočajo trajen uspeh organizacije. Kot orodje za analizo vrzeli in prednostno razvrščanje je vključeno samoocenjevanje. Standard gradi na med seboj povezanih načelih vodenja za razvijanje procesov, ki omogočajo doseganje ciljev organizacije. Za doseganje finančnih in ekonomskih koristi so za vsako načelo prepoznani ustrezni procesi ter podani primeri metod in orodij kot pripomočkov pri uporabi načel.

Načela vodenja so:

- a. osredotočenost na odjemalce,
- b. voditeljstvo,
- c. vključenost zaposlenih,
- d. procesni pristop,
- e. sistemski pristop k vodenju,
- f. nenehno izboljševanje,
- g. odločanje na podlagi dejstev,
- h. vzajemno koristni odnosi z dobavitelji.

Sprejem teh načel vodenja kakovosti je strateška odločitev najvišjega vodstva. Potr-

juje povezavo med uspešnim vodenjem ter uresničevanjem finančnih in ekonomskih koristi. S širjenjem ustreznih metod in orodij se pospešuje razvoj doslednega, sistematičnega pristopa k doseganju finančnih in ekonomskih ciljev.

Ekonomska korist se na splošno doseže z uspešnim vodenjem virov in izvajanjem ustreznih procesov za izboljšanje skupne vrednosti in zdravja organizacije. Finančna korist je rezultat izboljševanja organizacije, izražen v denarju in uresničen s stroškovno učinkovitim vodenjem znotraj organizacije.

Uspešno povezovanje načel vodenja sloni na uporabi procesnega pristopa in na metodologiji PDCA (načrtuj, izvedi, preveri, ukrepaj). Tak pristop omogoča najvišjemu vodstvu, da oceni zahteve, načrtuje dejavnosti, namenja ustrezna sredstva, izvaja nenehne izboljšave in meri rezultate, da ugotovi uspešnost. Najvišjemu vodstvu omogoča, da na podlagi informacij sprejema odločitve, naj se te nanašajo na opredelitelje strategije trženja, razvoj novega proizvoda ali na izvajanje finančnih sporazumov.

Finančne in ekonomske koristi, ki so lahko rezultat uporabe načel vodenja, vključujejo:

- izboljšano donosnost,
- izboljšane prihodke,
- izboljšano izrabo proračuna,
- znižane stroške,
- izboljšani denarni tok,
- izboljšano donosnost naložb,
- povečano konkurenčnost,
- izboljšano ohranitev in zvestobo odjemalcev,
- izboljšano uspešnost odločanja,
- optimizirano uporabo razpoložljivih virov,

- zvišano odgovornost zaposlenih,
- izboljšani intelektualni kapital,
- optimizirane, uspešne in učinkovite procese,
- izboljšano delovanje dobaviteljske verige,
- krajši čas, da proizvod pride na trg,
- okrepljeno delovanje, verodostojnost in trajnostni razvoj organizacije.

Standard velja za organizacije, ki se ukvarjajo s storitvenimi dejavnostmi, izdelujejo programsko opremo, strojno opremo ter za predelovalno industrijo. Pomemben je tako za javni kot za zasebni sektor in lahko da koristne napotke ne glede na število zaposlenih, raznolikost proizvodov, prihodek, kompleksnost procesov ali število lokacij. Prav tako ponuja pomoč tudi javnim in vladnim organizacijam pri omogočanju vzdržne gospodarske rasti, blaginje in napredka.

Standard daje smernice za uresničevanje finančnih in ekonomskih koristi z uporabo načel vodenja kakovosti iz standarda ISO 9000 in dopolnjuje standard ISO 9004 z izboljšavami delovanja. Navaja primere dosegljivih koristi ter prepoznava metode in orodja, ki so vodstvu na voljo za pomoč pri doseganju teh koristi. Za doseganje finančnih in ekonomskih koristi so za vsako načelo prepoznani ustrezni procesi ter podani primeri metod in orodij kot pripomočkov pri uporabi načel.

Dodana vrednost od pričakovanih koristi naj bi odražala medsebojne povezave med načeli, procesi in celovitim pogledom na organizacijo in njene zainteresirane strani.

V naslednjih člankih bomo predstavili uporabo načel vodenja v železniškem prometu in transportu.

Lokomotiva moje mladosti

## Breda gre domov

Ko sem bil v daljnih šestdesetih še kratkohačnik, je s poletjem prišel tudi vrhunec leta – odhod na morje. Ne zgolj zaradi morja in kopanja, ampak tudi zaradi vožnje z vlakom. Pa ne, da bi se tako redko vozil z njim, a ta vožnja je bila čisto drugačna od tistih z očetom v Prekmurje ali s taborniki na zimske počitnice na Gorenjsko, kajti od Postojne naprej nas je vlekla električna lokomotiva! Bilo je skorajda, kot da bi odpotoval v tujino.

Od Postojne naprej sem tiščal glavo skozi okno, kar se je dalo, brez strahu pred sajami, užival v toplem vetru, ki mi je pihal v obraz in je vse močnejše dišal po soli, ter opazoval lokomotivo, kako drvi z našim vlakom okoli ovinkov navzdol, bližje in bližje morju. Gledal sem drogovje kompresorja za zrak, kako je nihalo sem ter tja, od Pivke naprej pa tudi odjemnik toka, ki so ga strojevodje spustili, čim je vlak po odhodu

dosegel hitrost in se je proga spet prevesila navzdol.

Še dandanes so mi te vožnje živo pred očmi, brede, kot so jih imenovali železničarji po tovarni, ki jih je izdelala, pa so za vselej ostale moje najljubše lokomotive. Nobena poznejša lokomotiva, od meha do žive, ni več imela tistega naboja vznemirjenja, pričakovanja in otroške radosti, kot sem ga čutil vsakič, ko sem jo gledal,

medtem ko je z vlakom, na katerem sem bil, drvela proti Reki.

Ko sem pred nekaj leti gledal nesrečno stošestko, kako rjavi in razpada na odstavnih tirih, zadaj za Centralnimi delavnicami v Mostah, medtem ko njena srečnejša sestra enka na drugi strani delavnic kljubuje vremenu, vsaj kolikor toliko zaščitena z barvo, mi je bilo vsakič hudo pri srcu.



Železniški muzej v Šiški; reagan je prišel po bredo.



Odhod iz Ljubljane; v ozadju sta še dva kandidata za muzej.



Prva kontrola v Brezovici je pokazala, da je vse v redu.



Eno od mnogih vozil, ki so spremljala bredino potovanje.



Lokomotiva moje mladosti – sestra 361-007 na ljubljanski Severni, razpadajoča 361-106 na odstavnem tiru Centralnih delavnic ter obnovljena stošestka med postankom v Postojni v podobni, kot se mi je vtisnila v spomin ob mojih potovanjih na poletne počitnice na morju.

Podatke o zgodovini teh lokomotiv lahko preberete na spletni strani Društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica <http://dlz.ilbis.com/lokomotivabreda>

Je pa bilo zato moje veselje toliko večje, ko sem izvedel, da so se fantje iz ilirskobistriškega Društva ljubiteljev železnice zavzeli zanjo in se odločili za zahtevno in drago, četudi zgolj kozmetično obnovo.

Boštjan Jaksetič, Martin Butinar, Jadran Možina, ravnatelj železniškega muzeja Mladen Bogič, župan občine Ilirska Bistrica Emil Rojc, osebje Centralnih delavnic, prijatelji iz

pozneje pa tudi streha, da ji nikoli več ne bo treba prenašati vremenskih nevšečnosti.

Še v temi nedeljske noči je bređa, vsa zložena in lepa kot nevesta, čakala na muzejski okretnici v Šiški, da pride ponjo reagan in jo potegne do ljubljanske železniške postaje. Tu so na čelo pripeli še brižitko 363-005 v izvorni barvi in ob polšesti uri zjutraj je celotna izjemna kompozicija ob navdu-

zastavami v Pivki je bređa s svojim spremstvom zgodaj popoldne prispela v Ilirsko Bistrico, kjer jo je pričakala množica navdušenih občanov. Med njimi je bilo veliko mladih in otrok, ki žal teh lokomotiv niso videli voziti ali se niso peljali z njo, in tako tudi niso doživeli navdušenja, kot sem ga jaz v svoji mladosti.



Tir, na katerem bo počivala, je že pripravljen. Streha pa bo tudi kmalu nared.



Logatec – prestop nekdanje meje z Italijo. Zaradi nje smo po vojni dobili 3 kV elektrifikacijo in brede.

tržaškega železniškega muzeja, prostovoljci iz Društva, ter ne nazadnje Rok Šmon, ki je ves prosti čas preživel na obnovi lokomotive, vodil dela ter priprave za prevoz, so zaslužni, da je po kakih tisoč urah prostovoljnega dela iz zarjavele razvaline ponovno vzniknila nekdanja lepota.

Nazadnje je prišla nedelja, 18. marca, ko je bila bređa 361-106 pripravljena za prevoz do svoje končne postaje Ilirska Bistrica, kjer jo je že čakal tir, na katerem bo počivala,

šenem piskanju odpeljala proti Brezovici. Tu je kontrola ležajev pokazala, da je vse v redu in da lahko vožnja naprej poteka hitreje. Tako se je hitrost vzpela na 30 km/h in pozneje na 40 km/h, kajti vse nadaljnje kontrole so pokazale, da je bređa odlično pripravljena za pot. Velika zasluga za to gre tudi upokojenima strojevodjema Slavku Ženku in Janezu Dragoliču, ki sta nekoč vozila to in ostale brede.

Po daljšem postanku za kosilo in ozaljšanje lokomotiv z



Še zadnji del poti – proga proti Ilirski Bistrici in Reki



Trud članov društva je poplačan, bređa je doma.

# Obsoteljske proge

Proga čez Sotlo in državno mejo pri Svetem Roku ob Sotli

Več kakor osemdeset kilometrov dolga reka Sotla je zgodovinska meja med Hrvaško in Slovenijo. V avstro-ogrskem cesarstvu je bila Sotla meja med avstrijskim in ogrskim vplivnim območjem. To je tudi eno od dejstev za pozno gradnjo železniških prog na tem, za železnico idealnem območju.

## Preteklost

Takoj po odprtju proge od Dunaja do Trsta, prek Maribora in Ljubljane, leta 1857, so se pokazale negativne posledice

monopola Južnih železnic. Te so dovoljevale le gradnjo lokalnih prog. Dobičkonosne prevoze so opravljale samo po glavnih progah Dunaj–Trst, Beljak–Celovec–Maribor, Pragersko–Budimpešta in Zidani Most–Zagreb. Zato so na Avstrijskem in Slovenskem iskali možnosti za gradnjo alternativnih prog, in sicer na Štajerskem proge Gradec–Radgona–Ptuj–Rogatec–Brežice, Dravograd–Celje, Celje–Rogatec–Krapina; na Dolenjskem progo Ljubljana–Novo mesto–Hrvaška in na Gorenjskem progo Celovec–Tržič–Škofja Loka.

Prva zamisel je bila povezovanje čeških premogovnikov prek Zeltwega, Volšperka (Wolfsberga), Dravograda, Slovenj Gradca, Celja, Rogatca in Krapine z Zagrebom. Avstro-Ogrska je železa z železnico povezovati vse dele cesarstva. Koroški železniški odbor je leta 1856 zaprosil za koncesijo za progo Dravograd–Slovenj Gradec–Celje. Parlament ni odobril koncesije. Južne železnice so dobile ekskluzivno pravico za vse proge, ki so bile povezane z njenimi na dveh mestih. Zato so načrtovalno progo namenili za mednarodni tranzitni promet. Zahtevo

po gradnji proge so podprli Nemci in Slovenci. Avstrijska vlada je večkrat spreminjala stališča, leta 1872 je podprla gradnjo proge, štiri leta pozneje pa zavrnila. Časopis Slovenski gospodar je 20. maja 1875 pisal o težavah z Južno železnico: »Društvo ima tudi to pravico, da zamore braniti, ako bi kdo hotel 2 postaji Južne železnice s krajšo progo zvezati; sama pa nje neče staviti, da imajo ljudje dalej voziti in več plačevati. Zato se ustavlja stavljenju železnice iz Drauburga (Dravograda) v Celje in iz Poličan (Poljčan) v Brežice. Še niti črte iz Maribora v Ptuj ne



Postaja Sveti Rok ob Sotli



Postaja Rogatec





Pokrajina ob Sotli

izdela, čeravno je to po pogodbi storiti dolžna.«

Končno je leta 1889 vlada odobrila gradnjo lokalne proge Velenje–Celje, leta 1894 pa tudi druga dva dela prog med Dravogradom in Velenjem ter med Grobelnim in Rogatcem. To je bila prva načrtovana obsoveljska proga. Južne železnice so še nekaj časa zavirale projekte gradnje, vendar so bile vse omenjene proge dokončane v naslednjih devetih letih (Celje–Velenje leta 1891, Velenje–Dravograd leta 1899 in Grobelno–Rogatec leta 1903). Povezavo s progo Krapina–Zagreb so preprečevali Madžari. Zgradila jo je še Kraljevina Jugoslavija leta 1930.

Naslednji poskus upora Južni železnici se je zgodil leta 1908, ko so na Ptujju sklicali železniško posvetovanje o zanemarjenosti štajerskih železnic. Trgovska zbornica v Gradcu je istega leta obravnavala projekt proge med Gradcem, Ptujem, Rogatcem in Brežicami, ki bi se nadaljevala do Novega mesta. Od Rogatca do Brežic bi proga potekala po dolini Sotle, skoraj po današnji trasi proge. Madžarska vlada je pred sestankom trgovske zbornice privolila, da na lastne stroške zgradi dele proge na hrvaškem ozemlju, vendar so bili ljubiji Južne železnice močnejši in avstrijska vlada ni potrdila načrtovane proge. Po prvi svetovni vojni tudi Kraljevina Jugoslavija ni bila zainteresirana za to povezavo, vse do leta 1936, takrat pa je bilo že prepozno,

ker je bila druga svetovna vojna na pragu. Šele Jugoslavija je po drugi svetovni vojni dala projekt iz predala, in leta 1957 dokončala progo Savski Marof–Kumrovec. Takrat so se začeli pogovori o nadaljevanju proge v Sloveniji in povezavi z magistralno progo Celje–Maribor. Namen te proge je bil skrajšati povezavo med Zagrebom in Mariborom ter razbremeniti obstoječe proge ter postaje Celje in Zidani Most. Železniški strokovnjaki so izdelali načrte za priključek v Pragerskem, Poljčanah in Grobelnem. Najbolj zanimiva je bila varianta na Poljčane, vendar bi bilo tam treba zvrtnati dva kilometra dolg predor pod Bočem. Lokalne oblasti so se prestrašile, da bi vrtanje predora vplivalo na kakovost pitne in termalne vode. Zato je na koncu prevladal priključek v Stranju na obstoječo progo Grobelno–Rogatec. Proga Kumrovec–Stranje je bila dokončana leta 1960.

Pri Dobovi so zgradili nasip za tir, ki bi omogočal direktno vožnjo iz Brežic v dolino Sotle. Enako so naredili pri Grobelnem za vožnjo v Maribor. Žal tirnic niso nikoli položili, progovna loka pa se lepo vidita na Googlovih zemljevidih. Predviden je bil tudi lok pri Stranju, za neposredno zvezo iz Brežic v Rogatec, vendar tudi ta ni bil nikoli zgrajen. Z osamosvojitvijo Slovenije in Hrvaške je bil ukinjen čezmejni promet med Rogatcem in Đurmancem oziroma med Kumrovcem in Imenom.



Razcep prog v Stranju

### Sedanjest

Proga proti Sotli se od glavne proge Celje–Maribor odcepi v Grobelnem. To je edinstvena postaja na slovenskih progah. Na severni strani postaje se ustavljajo potniški vlaki, ki vozijo med Celjem in Mariborom, na južni strani postaje pa vlaki, ki vozijo proti Sotli. Po dobrih enajstih kilometrih vlaki prispejo v Stranje. Od tam proti jugu je trinajst kilometrov do Podčetrka in Imenega, proti severovzhodu pa 36,5 kilometra do Svetega Roka ob Sotli. Skupaj so obsoteljske proge do meje s Hrvaško dolge 41 kilometrov. Potniški vlaki vozijo izmenično od Celja do Rogatca (Sv. Roka ob Sotli) oziroma Imenega. Povezava v Stranju je občasno dobro prilagojena, tako da imajo potniki iz smeri Rogatca takoj zvezo za Imeno oziroma nazaj.

Iz Celja v Rogatec vozi od ponedeljka do petka sedem parov

potniških vlakov. Od teh jih pet vozi do končne postaje Sveti Rok na Sotli na meji s Hrvaško. Enako število vlakov vozi tudi v Imeno. Izredni kopalni vlak vozi poleti ob sobotah iz Ljubljane v Podčetrtek. Proga med Stranjem in Imenom je obnovljena, tako da po njej vlaki lahko vozijo s hitrostjo 80 kilometrov na uro. V smeri proti Rogatcu je stanje proge slabše, zato vlaki vozijo s hitrostjo okrog 50 kilometrov na uro. V Rogatec vozijo najmanj trikrat na teden tudi tovorni vlaki, predvsem za potrebe hrvaške tovarne stekla. Zanimivo je, da je industrijski tir na Hrvaškem, priključi pa se na glavno progo v Sloveniji. Vendar težav ni, ker lokalne in državne oblasti dobro sodelujejo.

Žal potniški vlaki ne vozijo ob sobotah, izjema je le kopalni vlak. Tudi ob nedeljah je promet na sotelskih progah majhen. Toda ob Sotli je veliko zanimi-



Postaja Mestinje



Postaja Stranje



Postaja Imeno



Postaja Grobelno

vih mest, ki privabljajo turiste v to lepo pokrajino. Na odseku proti Svetemu Roku se spleča obiskati Rogaško Slatino, naše najstarejše termalno središče, pa tudi muzej na odprtem ali dvorec Strmol v Rogatcu.

Na poti v Imeno ne smemo spregledati romarske cerkve sv. Eme, do katere je mogoče priti najbližje z železniške postaje Sodna vas. Ko se peljemo proti Podčetrtku, na desni zagledamo urejeno kolesarsko stezo. Vsa železniška postajališča imajo sodobne čakalne lope. Občina Podčetrtek s 3.300 prebivalcev in kar tremi železniškimi postajališči je v slovenskih razmerah nekaj posebnega. V Podčetrtku se zagotovo najde kaj za vsakega – vodni park, kompleks Olimje, prva slovenska čokoladnica... Župan občine je Peter Misja, ki je končal železniško šolo v Ljubljani in je še vedno inštruktor strojevodij za elektro in dizel vlake. Da je infrastruktura v občini tako urejena, gre zasluge pripisati prav njemu.

Nad Podčetrtkom dominira istoimenski grad iz 13. stoletja. Grad je v zasebni lasti in ni odprt za obiskovalce. Zamenjal je veliko lastnikov. V kmečkem uporu leta 1515 ga je začasnno osvojil Matija Gubec. V vasi Olimje, le tri kilometre od Podčetrтка, stojita samostan in tretja najstarejša lekarna v Evropi.

Za Imenim proga po kilometru in pol prečka Sotlo in vodi v Kumrovec na Hrvaškem. Takoj za zapuščeno postajo pa vodi

v Slovenijo. Po štirih kilometrih Sotla teče skozi kanjon pri Zelenjaku. Na ozkem prostoru se stiskajo proga, reka in cesta. Proga je večinoma na hrvaški strani, predor Zelenjak pa je v Sloveniji.

Pri Podčetrtku se začne, za Bizeljskim pa konča kozjanski regijski park. V njem so trije pomembni gradovi: Podsreda, Pišče in Bizeljsko. Kozjanski park sodeluje s Hrvaško in Avstrijo v različnih skupnih projektih, ki jih sofinancira Evropska unija. Občini Podčetrtek in Zagorska sela (Hrvaška) sta leta 2002 ustanovili Turistično cono Sotla, ki promovira lepote sotelske doline.

### Prihodnost

V Izhodiščih za resolucijo o nacionalnem programu razvoja železniške infrastrukture za obdobje 2011 do 2030 (<http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/DZZ/RAZNO/ReNPrZl.pdf>), ki jih je pripravilo Ministrstvo za promet oktobra 2011, med drugim piše, da je med letoma 2019 in 2021 predvidena gradnja tretjega tira med Celjem in Grobelnim. Tir bo omogočil, da vlaki proti Sotli ne bodo ovirali tranzitnega prometa na progi Celje–Maribor. Upravi Slovenskih in Hrvaških železnic sta se pred letom dni na sestanku v Kraljencu ob Sotli zavzeli za obnovo prometa na progi Imeno–Kumrovec–Savski Marof. Hrvaške železnice so obnovile



Grad Podčetrtek, pogled z železniške postaje

in elektrificirale tretji tir od Savskega Marofa do meje s Slovenijo v Harmici. Železnici menita, da ima proga velik turistični potencial, in načrtujeta, da bi po njej lahko prevažali trideset do petdeset tisoč ton tovora na leto.

Žal nikjer nisem zasledil remonta proge od Stranja do Svetega Roka ob Sotli, ki bi omogočil hitrost 80 kilometrov na uro. Domačini, strojevodje in vsi prebivalci sotelske doline si želijo obnove železniškega prometa s Hrvaško in upajo, da se bo to zgodilo po vstopu Hrvaške v EU. Kar zadeva vozni red, bi kazalo premisliti o uvedbi kopalnega vlaka iz Ljubljane v Podčetrtek, ki bi vozil vsak dan v poletni sezoni. Na koncu pa povejmo še, da bi obnova železniških lokov v Dobovi, Stranju in Grobelnem izpolnila stoletne želje Brežičanov in drugih prebivalcev osrednje Dolenjske po najkrajši in neposredni železni-

ški povezavi po sotelski dolini do Rogaške Slatine, Celja in Maribora.

### Epilog

Ko me strojevodja Gorazd Fritz, doma iz Dobovca pri Rogatcu, ljubitelj motociklov, narave in fotografije, pelje nazaj v Celje, poslušam pripovedi o njegovih bogatih izkušnjah na obsoletskih progah. Ima trideset let delovnih izkušenj, pozna vsako vas, ve, kaj vse je na novo zgrajeno, želi pa si več potnikov, zlasti turistov v tem prelepem delu naše domovine. Ko ob progi zagledam veliko vaško hišo, popolnoma prekrito s sončnimi celicami, mi Gorazd zatrdi, da so prebivalci sotelske doline ekološko osveščeni in skrbijo za čisto energijo in okolje. Slovenija ob sotelski progi je zmes zgodovine, narave ter prijaznih in pridnih ljudi. Tam se spleča preživeti nekaj časa.



Cerkev pri Podčetrtku



Reka Sotla

# Prevoz po tirih — tudi na vodo!

Po tirih še zdaleč ne vozijo samo vlaki. Tehnično rešitev so za vleko raznih tovorov uporabljali že davno pred izumom lokomotive. Nekateri projekti, ki še danes delujejo, so bili ekološko naravnani že pred več kot stoletjem. Eden takšnih je vzpenjača v grofiji Devon, ki se nahaja v jugozahodni Angliji.

Dve kabini vzpenjače po tirih premagujeta strm obalni klif med pristaniščem Lynmouth in mestom Lynton. Slednjega se je že pred več kot stoletjem prišlo imeno »Mala Švica«. Leži namreč sredi hribovite pokrajine, mnoga lesena pročelja starih vil pa spominjajo na švicarske hiše. Mesto so turisti množično obiskovali že v 19. stoletju. V bližino spodaj ležečega pristanišča so prihajale ladje križarke z izletniki, ki so jih na kopno vozili s čolni. Ker je bila strma pot od obale do mesta Lynton za mnoge prenaporna, so začeli razmišljati o prevozu. Ne samo za turiste, temveč za vsakdanje potrebe, saj je bilo treba vse življenjske potrebščine prinesiti na hrib. Prevoze so sprva opravljali s pomočjo oslovskih in konjskih vprege, 7. aprila leta 1890 pa so slovesno odprli vzpenjačo.

Za gradnjo so potrebovali skoraj tri leta. Najprej so uredili obalno promenado in zgradili večji pomol, ki je omogočil pristajanje parnikov. Ob gradnji vzpenjače so vsa zemeljska dela opravili ročno. Glavni investitor je bil uspešen založnik George Newnes, idejno zasnovo za vzpenjačo pa je prispeval inženir George Marks. Marks je zaradi velike strmine še posebno skrb namenil zavoram. Tako si je zamislil dva ločena sistema zavor za vsakega izmed vagonov. Za uresničitev zamisli so zaposlili Boba Jonesa, ki je obenem postal tudi finančni partner. Njegovi potomci so še danes zaposleni v podjetju, ki upravlja vzpenjačo.

## Ekološka vožnja

Po 275 metrov dolgih tirih vozita dva vagona, ki prema-



Ob tem pomolu so nekdanj pristajali parniki.



Postaji omogočata dostop tudi težje pokretnim.

gujeta 152 metrov višinske razlike. Najbolj zanimiv je način pogona, saj vagona delujeta na vodo, in tako že več kot stoletje prevažata potnike brez obremenjevanja okolja in porabe fosilne energije. Vagona sta

med seboj povezana z dvema jeklenicama, v dnu vsakega pa je vgrajen rezervoar, v katerega je mogoče shraniti več kot tri tisoč litrov vode. Teža zgornjega vagona ob spuščanju navzdol hkrati dviguje spodnji vagon.

Vagona obratujeta na vodo!



Ob zgornji postaji je urejena priljubljena restavracija.

Vagona se na sredini poti srečata in nato obmirujeta vsak na svoji končni postaji.

Pred vstopom potnikov v vagona imata oba polne rezervoarje vode, glavne zavore pa zadržujejo razliko v teži. Voda služi kot balast in jo po potrebi dotakajo v rezervoar zgornjega vagona. Speljana je po ceveh, ki se napajajo iz dobra dva kilometra oddaljene reke West Lyn. Voznika z udarcem na zvon sporočita, da se lahko vožnja začne. Najprej popustita glavne varnostne zavore. Obenem po potrebi iz rezervoarja spodnjega vagona spustita nekaj vode – zgornji vagon mora biti namreč težji, da spravi vzpenjačo v pogon. Kadar je v zgornjem vagonu več potnikov, izpuščanje vode seveda ni potrebno.

### Patentirane zavore

Pri delovanju vzpenjače so ključnega pomena dvojne zavore. Prve zavore delujejo na trenje, s pritiskom jeklenih blokov na tirnice. Druge hidravlične zavore pa delujejo podobno kot diskaste zavore pri avtomobilih. Le, da v primeru vzpenjače, glava zavore stiska tirnico pod zgornjim delom vagona. Te zavore so vklopljene ves čas, ko vagon miruje, in delujejo s pomočjo pritiska vode v ločenem 45-litrskem rezervoarju. Ko vagon ni v pogonu, so aktivirane, in vagon se ne more premakniti. Zavore je mogoče sprostiti s pomočjo vrtljivega kolesa, ki spominja na volan. Ob izdelavi so bile prve takšne na svetu, sistem pa so patenti-



Med vožnjo se odpirajo razgledi na obalo in Bristolski zaliv.



Okolica ponuja številne možnosti za pohodnike.



Vsak vagon lahko hkrati prepelje do 40 potnikov.

rali. Oboje zavore delujejo nedovisno. Sistem je očitno brez napake, saj do danes vzpenjača še ni imela nobene nesreče. Pri tem kaže pripomniti, da poln vagon lahko tehta kar deset ton!

Razgledna vagona sta pretežno zastekljena in poleg sedežev premoreta tudi stojišča. V vsakem se lahko hkrati pelje do 40 potnikov. Angleži so znani ljubitelji živali in tako so na vzpenjači dobrodošli tudi

Vkopano progo prečka več mostov.



Tudi v pristanišču Lynmouth je prijetno posedeti.

psi. Le na povodcu morajo biti. Kadar je na voljo dovolj prostora, lahko potniki vzamejo v vagon tudi kolo. Cena za prevoz ni pretirana, saj znaša dobre tri evre za povratno vozovnico. Približno še enkrat toliko stane dnevna vozovnica, naprodaj pa so tudi tedenske vozovnice. Vzpenjača obratuje od sredine februarja do začetka novembra.

V Angliji deluje še nekaj vzpenjač na podoben način, eno najstarejših pa najdemo v portugalskem mestu Braga.

### Zver iz Exmoorja

Mesto Lynton se nahaja v narodnem parku Exmoor. To je pravi raj za pohodnike, saj razgibana narava ponuja številne

možnosti. Tudi do 50 kilometrov dolge urejene pešpoti se vijejo ob obali, po rečnih dolinah, skozi močvirja, mimo slapov in jam, ter nad najvišjim angleškim klifom Culbone hill, ki je visok 314 metrov. V nekdanjih kraljevih loviščih je mogoče srečati številne živali – med drugimi različne ptice, ovce in poldivje ponije. Pred štirimi desetletji se je tod potikala skrivnostna žival, ki so jo imenovali zver iz Exmoorja. Poklala naj bi več kakor sto ovac, a jim je nikoli ni uspelo izslediti. Pred nekaj leti so našli lobanjo pume, ki seveda tu drugače ne živi. Zato predvidevajo, da jo je nekdo izpustil v divjino. Ravno v tistem času so namreč v Veliki Britaniji sprejeli zakon, ki prepoveduje posedovanje divjih zveri na domu.



Lynton ja znan tudi kot »mala Švica«.

## Reportaža

Rado Smerdel



# Z vlakom v Krivo Vrbo

S krožno vozovnico Regio AS se lahko za samo 29 evrov odpravimo na zanimiv enodnevni izlet ali pa na štirikdnevne počitnice na avstrijsko Koroško.

Odsek Dravske železniške proge med Mariborom in Celovcem je bil odprt 1. junija 1863, odsek proge med Celovcem in Beljakom pa 30. maja 1864.

Železniška postaja Kriva Vrba (Krumpendorf) je od Maribora oddaljena 133 km, od Celovca 7 km in od Beljaka 31 km. V poletni sezoni je mogoč prevoz koles z vlakom. Ker je do obale Vrbskega jezera, kjer so kopališča, hoteli, gostišča, športno rekreacijske naprave in postajališče turističnih ladij, samo dobrih petnajst minut hoje, je železniška postaja odlično iz-

hodišče za turiste, pohodnike in kolesarje, ki za potovanje do Krive Vrbe sploh ne potrebujejo osebnega vozila. Vrbsko jezero (Wörthersee) je največje jezero v celovski kotlini. Dolgo je 16,5 km, široko v povprečju 1,2 km, globoko pa do 84 m. Poleti se ogreje do 22 stopinj Celzija, zato je primerno za kopanje in za vodne športe. Kopališča so bila cenjena že v 16. stoletju,

pravi turistični razvoj pa se je pričel z zgraditvijo železniške proge, ki je speljana v neposredni bližini severne obale jezera. Kriva Vrba je eden izmed najstarejših turističnih krajev ob Vrbskem jezeru in spalno naselje zaposlenih v Celovcu. Kraj je sedež občine s 3.301 prebivalci, med katerimi jih (po podatkih iz leta 2004) še 17 govori slovensko.

Železniška postaja Vrba





Parnik Thalía v Vrbi

Turistična ladja Koroška v Vrbi



### S turistično ladjo po Vrbskem jezeru

V poletni sezoni, letos od 8. aprila do 26. oktobra, vozijo po Vrbskem jezeru turistične ladje (<http://www.woertherseeschiffahrt.at/fahrplan.html>). Z njihovega krova si lahko ogledamo obalo in okolico ter obiščemo turistične kraje, kjer ladje pristajajo. Na ladjo lahko vkrčamo tudi kolo. Najbolj zanimiva je vožnja s 103 leta starim parnikom Thalía. Križarjenje običajno pričnemo v Krivi Vrbi. Lahko naredimo ovinek do celovškega kopališča pri parku Europa, nato pa se ustavimo še v Ribnici (Reifnitz), na Otoku (Maria Wörth) in v Porečah (Pörschach) ter izlet končamo v Vrbi (Velden), kjer vstopimo na vlak. V okolici ladijskih pristajališč so hoteli, gostišča, kopališča in sprehajalne poti. Najlepši del obale Vrbskega jezera je park na polotoku pri Porečah.

### S kolesom okrog Vrbskega jezera

Okrog jezera je speljana 39 kilometrov dolga asfaltirana kolesarska pot z oznako Wörtherseeweg R4. Pot se prične in konča pri gradu-hotelu v Vrbi. Vzpne se za 104 metre in spusti za 112 metrov. Ocenjena je kot lahka, odlična in družinam prijazna. Če ne zmoremo celotnega kroga, si razdaljo skrajšamo s prevozom kolesa z ladjo

Grad-hotel v Vrbi



Poreče

ali z vlakom. Primer iz spodnje tabele: z ladjo se iz Krive Vrbe zapeljemo do Vrbe (eno uro in 30 do 35 minut vožnje), nato pa se na izhodišče vrnemo s kolesom (razdalja je 23,8 km). Več informacij o kolesarski poti je na spletni strani <http://www.fahr-radwege.com/Woertherseeweg.htm>.

*Prijetne počitnice!*

Otok na Vrbskem jezeru



Kopališče v Vrbi



# Otroška železnica v Budimpešti

**Marsikje je težko pritegniti mlade za delo na železnici. Na Madžarskem ni tako! V Budimpešti lahko mladi v praksi spoznajo železnico in se preizkusijo v železničarskih poklicih na čisto pravi ozkotirni železnici.**

Mladi med 10. in 15. letom se urijo in delajo pod nadzorom železničarjev, ki so zaposleni pri Madžarskih državnih železnicah MAV. Med urjenjem stanujejo v taboru na območju Otroške železnice, kjer tudi hodijo v šolo. Urijo se in delajo v skupinah od dvajset do trideset šolarjev. Vsaka skupina upravlja železnico petnajst dni. V poletni sezoni, ko vozijo dodatni vlaki in ko so odprte vse postaje na progi, deluje več skupin hkrati. Mladi, ki želijo po 15. letu še delati na Otroški železnici, lahko postanejo vodje skupin ter skrbijo za skupnost in disciplino, v prostem času pa organizirajo ekskurzije, ogled gledaliških predstav in filmov, igre in tekmovanja med skupinami.

Otroška železnica – nekoč so jo imenovali Pionirska železnica

– je v lasti MAV. Strojevodje in čuvaji na Otroški železnici so zaposleni na MAV. Delo opravljajo v svojem prostem času, zanj pa prejmejo plačilo matičnega podjetja. Na Otroški železnici je tudi nekaj stalno zaposlenih, med katerimi je petnajst skrbnikov mladih, sedem vzdrževalcev in pet zaposlenih v upravi. Mladih kandidatov za urjenje in delo na tej železnici je vedno dovolj. Sprejemajo pa samo tiste, ki imajo dobre šolske ocene.

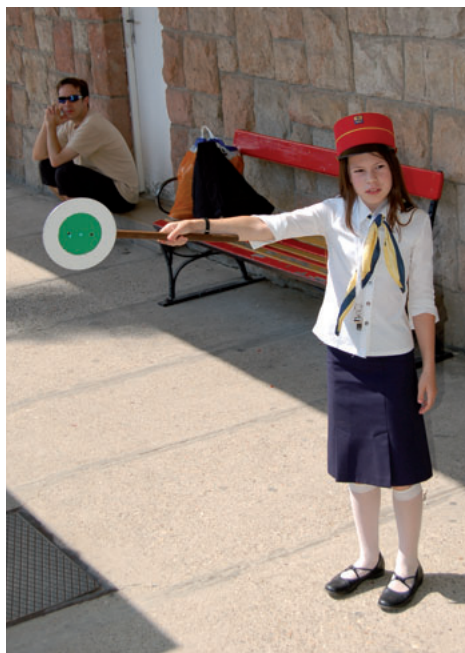
Madžarska vlada je leta 1948 po vzoru Sovjetskih železnic sprejela odločitev, da zgradi železnico za mlade. Železnico so gradili z mladinskimi delovnimi brigadami. Gradnja se je začela 11. aprila 1948. Prvih odsek proge, dolžine 3,1 kilometra do postaje Előre, danes je to postaja Virágvölgy, so odprli že po 66 dneh od začetka gradnje! Prvi vlak je odpeljal s postaje Széchenyi-hegy 31. julija 1948. Drugi odsek proge, do postaje Sárváriliget, danes je to postaja Szépjuhász né, so odprli leta 1949, tretji odsek proge, do postaje Hűvösvölgy, pa so

dokončali 19. avgusta 1950. Proga je enotirna in se vzpenja po Budvanskih hribih. Na njej sta tudi dva viadukta in predor. Proga je bila zgrajena v skladu z avstrijsko-madžarskimi standardi za stranske proge s tirno širino 760 mm.

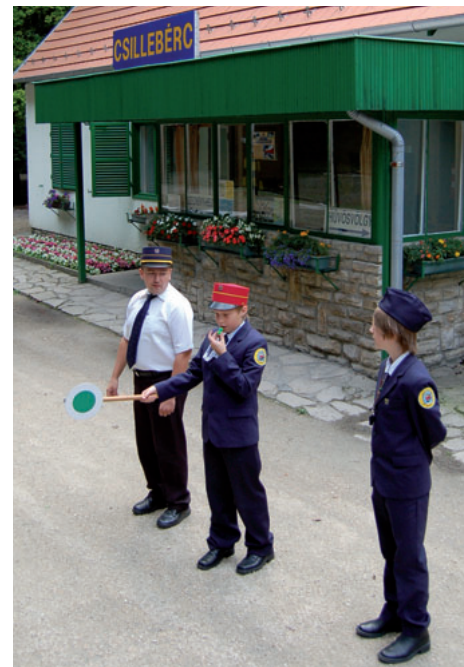
Proga dolžine 11,2 kilometra se vzpenja po Budvanskih hribih in vodi skozi nacionalni park Donavi-Ipoly, v katerem je veliko hrastov, bukovih dreves in gostega grmičevja. Proga se najprej vzpne na hrib Svábhegy, ki je zanimivo in priljubljeno izletniško središče prebivalcev Budimpešte. Na hribu je veliko znamenitosti, sankališče in smučišče Normafa, številne gozdne poti, krščansko romarsko središče, živalski vrt in ruševine srednjeveškega samostana. Na naslednjem hribu, na Jánoshegyu, kamor tudi pelje železnica, je razgledni stolp Erzsébet-kilátó, s katerega si je mogoče ogledati Budimpešto. Jánoshegy je najvišji hrib v Budimpešti, visok je 529 metrov. Razgledni stolp so poimenovali po Elizabeti, ženi cesarja Franca Jožefa.

Z Otroško železnico se je mogoče peljati vsak dan, razen ob ponedeljkih, med septembrom in aprilom. Vozovnice so poceni. Enosmerna vozovnica za odraslega stane 700 forintov, za otroka pa le 350 forintov. Cena povratne vozovnice je enaka ceni dveh enosmernih vozovnic. Kupiti je mogoče tudi dnevno povratno vozovnico za družine, ki stane 3.500 forintov.

Med postajama Hűvösvölgy in Széchenyi-hegy vozi v enournem taktu osem parov vlakov z dizelsko lokomotivo, poleti pa devet parov vlakov. Poleti ob koncih tedna vozita tudi dva para vlakov s parno lokomotivo, občasno pa tudi posebni vlak z muzejsko dizelsko lokomotivo iz leta 1928. Vlak z dizelsko lokomotivo prevozi celotno progo v 40 minutah, vlak s parno lokomotivo pa vozi nekoliko dlje. Navzgor po hribu, do postaje Széchenyi-hegy, vozi eno uro, navzdol pa štirideset minut. Na hribu Széchenyi-hegy je odlična restavracija. Nahaja se poleg terminala zobate železnice iz leta 1874. To je bila tretja







zobata železnica na svetu! Z njo se v 25 minutah spustite za 300 metrov po progi dolžine treh kilometrov.

Konec novembra lani je na Otroški železnici ponovno začela voziti dizelska lokomotiva Mk45.2004, ki so jo v delavnicih Madžarskih železnic v Szombathelyju opremili z novim Caterpillarjevim motorjem c-15. Obnovili in posodobili so kabino, podstavne vozičke in

vso napeljavo. Obnovili bodo še pet lokomotiv, od katerih bodo eno obnovili tako, da bo videti kot takrat, ko je prvič prišla iz tovarne. Od železnic Kecskemét so decembra lani prejeli dva vagona. Ta so obnovili in opremili z dvigalom za potnike na invalidskih vozičkih ter za dviganje otroških vozičkov in koles, ter prebarvali v barve Otroške železnice, v belo in rdečo barvo. Lani so prepeljali 334.749 po-

tnikov oziroma 7,2 odstotka več kakor leta 2010. Prodali so 22 odstotkov več dnevnih vozovnic za družine. Ob koncih tedna so s parnim vlakom prepeljali celo 45 odstotkov več potnikov.

Na Otroški železnici vladata red in čistoča. Mladi železničarji ponosno nosijo svoje uniforme in salutirajo ob odhodu vlakov, osebje, ki skrbi za signale, pa z rumeno zastavo pozdravi po-

tnike, ki se vozijo v mimoidočih vlakih. Delo na tej železnici je med mladimi priljubljeno. Ponuja jim priložnost, da se učijo železničarskega poklica in da sprejmejo odgovornost, delo v skupinah in stik s potniki. Madžarske državne železnice pridobijo veliko kandidatov za železničarje prav med temi mladimi. Več o Otroški železnici si lahko ogledate na spletni strani [www.gyermekvasut.hu](http://www.gyermekvasut.hu).



**Martin Burkhardt, UIRR**

# Prednost naj ima kateri

Mednarodno združenje družb za kombinirani železniško-cestni promet (UIRR) je bilo ustanovljeno leta 1970 v Bruslju. Šteje 17 članic, vključno s podjetjem Adria kombi iz Slovenije. V Evropi vozi v intermodalnem prometu 28 odstotkov vseh tovornih vlakov. Število intermodalnih tonskih kilometrov se je leta 2010 povečalo za osem odstotkov, medtem ko se je skupni železniški tovorni promet povečal le za pet odstotkov. Leta 2010 je bilo v kombiniranem prometu prepeljanih 3.030.865 pošiljk (enakovredno 6,061,729 TEU), od katerih je bilo 78 odstotkov pošiljk brez spremstva. Kombinirani promet ima največjo rast.

Martin Burkhardt je svojo poklicno pot je začel pri družbi Kombiverkehr v Frankfurtu leta 1982, najprej kot pomočnik za splošno vodenje, pozneje pa je napredoval v direktorja trženja. Združenju UIRR se je pridružil leta 1988 kot namestnik generalnega direktorja. Njegovo področje dela so bile tehnične in operativne zadeve, razvoj in vodenje projektov. Leta 2005 je bil imenovan za generalnega direktorja UIRR.

## Kako pomemben je intermodalni promet?

Intermodalni, natančneje cestno-železniški kombinirani promet, ponuja najbolj učinkovito rešitev za zmanjšanje ogljikovega odtisa v kopenskem prevozu, kajti železnica lahko najbolj učinkovito prepele tovor v prevoznih verigah na dolgih razdaljah. Zaradi tega je kombinirani promet zelo pomemben z vidika doseganja

ciljev glede zmanjšanja vplivov podnebnih sprememb. Večjo vlogo gre kombiniranemu prometu pripisati tudi zaradi večje varnosti, bistveno manjšega števila prometnih nesreč in človeških žrtev zaradi prometa, pa tudi zaradi manjših eksternih stroškov v primerjavi s cestnim prometom.

## Kako se razvija sprememba načina prevoza (modal shift)? Kaj je uspešno in kaj ga ovira?

Sprememba načina prevoza, pod katero običajno razumemo prenos tonskih kilometrov s cestnega prometa na železnico in druge oblike prevoza, kaže različne rezultate v Evropi. V nekaterih državah, v katerih so izpolnjeni naslednji trije pogoji, so dosežki razmeroma dobri. Prvič, to so države, kjer je železniška reforma dobro napredovala, kjer sta bili ločeni funkciji upravljavca železniške infrastrukture in prevoznika in kjer je bil ustanovljen ustrezno močan regulativni organ. Drugi pogoj je, da je stanje železniške infrastrukture ustrezno, kar pomeni, da ni velikega zaostanka pri vzdrževanju prog, da je elektrifikacija dobro napredovala, da imajo proge ustrezno zmogljivost za tovorni promet in da je dovolj terminalov za prekladanje pošiljk. Tretji pogoj je, da so relativne in ekonomske razmere za konkurenčne načine prevoza primerljive, kar pomeni, da se uporabnina v železniškem prometu in cestnina v cestnem prometu zaračunavata na primerljivi podlagi, in sicer po sistemu, ki temelji na razdalji prevoza, pri čemer je



Martin Burkhardt, generalni direktor UIRR

# koli vlak, ki je točen!

dovoljeno eksterne stroške internalizirati, ter da sta zagotovljena spoštovanje in izvajanje pravil.

Dodatni dejavnik, ki bi pospešil kombinirani promet, bi lahko bil vladni program spodbujanja uporabe intermodalnih nakladalnih enot, ki so pogoj za prevoz pošiljk v kombiniranem prometu. Velika težava je, da pošiljatelji sprva običajno ne načrtujejo svoje prevozne verige za kombinirani promet.

## Kaj menite o vlogi UIRR pri lobiranju in vplivanju na EU ter na nacionalne vlade?

Združenje UIRR je bilo ustanovljeno leta 1970. V 42 letih delovanja je s svojimi dejavnostmi pripomoglo, da je cestno-železniški kombinirani prevoz zrasel z nekaj odstotnih točk na skoraj trideset odstotkov celotnega evropskega železniškega tovornega prometa. V tem času smo se v združenju veliko naučili o kombiniranem prometu, kar s pridom uporabljamo pri zadevah glede prometne politike EU. Prometna politika EU zato danes daje prednost našemu načinu trajnostnega tovornega prometa. Vse to seveda ne pomeni, da smo s tem lahko zadovoljni. Treba je še doseči enake konkurenčne pogoje za prevozne načine, ki bodo omogočili pošteno konkurenco zgolj na podlagi zaslug in tehnoloških zmogljivosti.

**UIRR spodbuja skupne standarde za pospeševanje interoperabilnosti že od leta 1970. Kdaj bo mogoč neoviran promet po vsej Evropi?**

UIRR je zgolj spodbujalo – kakor ste rekli – oziroma se je borilo za standarde in interoperabilnost. Zelo težko je določiti trenutek, ko bo interoperabilnost mogoča po vsej Evropi. Če se bodo vse zainteresirane strani obnašale tako, kot je lahko upravičeno pričakovati, bo s skrbnim in osredotočenim delovanjem mogoče uresničiti resnično enotno evropsko železniško območje v približno dveh desetletjih.

**V čem je prednost kombiniranega prometa, glede na to, da je v železniškem prometu potrebno dovolj veliko število pošiljk, da bi železnica lahko učinkovito prepeljala pošiljke na dolgih razdaljah in v mednarodnem prometu, kjer ima prednost pred cesto?**

Kombinirani promet je edinstven v tem, da lahko učinkovito prepelje posamezne pošiljke tudi ob manjšem obsegu. Zato je kombinirani promet popolnoma konkurenčen cestnemu prometu pri prevozih od vrat do vrat. Večji obseg pošiljk lahko zagotovo pomaga pri kakovosti storitev, pogostosti storitev in seveda oblikovanju cen.

**Ali menite, da davčne politike držav, kratkoročno načrtovanje in gospodarska kriza omejujejo naložbe v kombinirani promet?**

Naložbe v kombinirani promet potekajo skoraj samodejno, brez posredovanja države, tam, kjer sta na razpolago ustrezna železniška infrastruktura in

ustrezna kakovost storitev železniškega tovornega prometa po konkurenčnih cenah. Nekatere države članice EU jemljejo krizo kot obdobje, v katerem je treba podpreti železniško infrastrukturo, kajti na tem področju so možnosti za vlaganje v kombinirani promet in za rast, kakor na primer v čezalpskem prometu. Če bi vse države članice EU resnično uresničevale pobudo EU za oblikovanje namenskih čezmejnih koridorjev, bi bile možnosti za razmah kombiniranega prometa povsod.

**Železniški prevozniki se pogosto pritožujejo, da ni investicij v železniško infrastrukturo. Slabo stanje infrastrukture negativno vpliva na tovarne vlake, saj imajo prednost potniški vlaki. Ali UIRR vidi pot naprej?**

UIRR je leta 2010 predlagalo rešitev v svojih izhodiščih o vzpostavitvi vseevropske kategorizacije in hierarhije tovornih vlakov - po zgledu poštnih storitev -, ki bi lahko močno povečala vodenje prometa tovornih vlakov in omogočila veliko večjo kakovost storitev na obstoječem železniškem omrežju. K neovirani vožnji tovornih vlakov bi veliko prispevali, če bi odpravili ovire pri prehodu mej, kot so dvostranski sporazumi med sosednjimi železnicami, in če bi uprave vzajemno priznale dovoljenja za vožnje lokomotiv ter licence strojevodij. Ne nazadnje, po vsej Evropi bi bilo treba upoštevati skandinavsko načelo »prednost ima kateri koli vlak, ki je točen«.

**Prvega julija 2011 je bilo UIRR imenovano za skrbnika evropske kode za intermodalne nakladalne enote, ki se uporabljajo izključno v Evropi. Kakšen je učinek tega?**

Nova ureditev za identifikacijo lastnika intermodalne nakladalne enote, ki je izražena v kodi INE (ILU-Code) – opredeljena je v standardu EN13044 – bi poleg novega postopka kodifikacije INE morala znatno izboljšati možnosti za uporabo zabojnikov, zamenljivih tovarišč in polpriklopnikov v kombiniranem prometu s trajnostnimi načini prevoza, ne le v cestnem prometu. Vsak deležnik v intermodalnih prometnih verigah bo imel koristi zaradi racionalizacijskih učinkov usklajene identifikacije lastnika, ki je tehnično združljiva s svetovno priznano kodo BIC.

**UIRR podpira predlog o obdavčitvi energije. Ali je njegov namen, da se upoštevajo eksterni stroški, tako da bi železniški prevoz postal bolj konkurenčen, cestni prevoz pa bi se podražil?**

Oblikovanje poštene in enake ureditve je bistveno za to, da cene odražajo dejanske skupne stroške posameznega načina prevoza, in s tem omogočajo konkurenco, ki temelji izključno na tehnološki prednosti načinov prevoza in operativne sposobnosti njihovih upravnih subjektov. UIRR meni, da bi trenutno obravnavana revizija direktive o obdavčitvi energije veliko prispevala k temu cilju.

# Ogled ladjedelnice Uljanik

Železničarji in ljubitelji železnic iz vse Slovenije smo 7. aprila obiskali ladjedelnico Uljanik v Pulju. Želeli smo si predvsem ogledati ladijski dizelski motor, ki je po moči enak električnemu motorju lokomotive živa. V lepem sončnem vremenu so si lahko ogledali gradnjo ladij na otočku Uljanik – ime je dobil po oljkah, ki so nekdaj rasle na njem –, proizvodno halo za rezanje pločevine s plazma tehnologijo, premik izdelnih delov trupa ladje, veliki šestvaljni štiritaktni ladijski motor MAN vrste 6L 48/60 B s 7.200 KW moči pri 514 obratih. Velikost in teža – 114 ton – tega dizelskega motorja smo primerjali s skoraj enako močjo električne lokomotive živa. Nekaj časa smo namenili tudi »pro-



Dizelski motor MAN s 7300 KW



Kretnica v ladjedelnici



Ladja za poglobljanje dna



Petkrilni propeler



Železničarji in ljubitelji železnic iz vse Slovenije smo si 7. aprila ogledali ladjedelnico Uljanik v Pulju.

učevanju» lopatice petkrilnega propelerja s spremenljivim korakom in opazovanju gradnje posebne ladje za poglobljanje vodnih poti.

Ladjedelnica Uljanik je bila ustanovljena leta 1856. Seveda brez železnice ni šlo. V ladjedelnici je od leta 1948 do leta 1980 delovala tudi parna lokomotiva 53-43, ki je rabila za premik.

Mitko Ivanovski

## Športni ribolov: Deseta sezona

V prvih spomladanskih dneh, ki so bili zelo hladni, me je pogrevala samo misel na deseto sezono lige v športnem ribolovu. Prva, otvoritvena tekma bo 14. aprila v Mariboru (Nebova). Pridobili pa smo tudi druge termine za tekmovanja. Termine si lahko ogledate na spletni strani [www.szs-sindikat.si](http://www.szs-sindikat.si).

Z dobro organizacijo zmoremo vse. Naši člani so se izkazali že pri pripravah na prejšnjo sezono in imajo tudi tokrat različne naloge. Posebna zahvala gre sindikatu SVSŽ in predsedniku Aleksandru Šmidu, pa tudi drugi sindikati so se izkazali. Zahvala gre tudi SŽS kot nosilcu ribiškega tekmovanja.

Ribiška sezona pomeni tudi velik finančni zalogaj, zato upamo, da nam bo uspelo pridobiti še kakšna dodatna sredstva. Zahvaljujemo se tudi našim sponzorjem in donatorjem za pomoč pri doslej izvedenih ribiških tekmah, in sicer so to: Forte, Som Lenart, Bigfish, Trofeja Maribor-Studenci, Radgonske

gorice, Konus Slovenske Konice, društvo Loški zeliščarji in Spominki sp. Jeza Klavdija, ki nas je presenetila z izvirnimi izdelki. Brez pomoči sponzorjev nam ne bi uspelo izpeljati lige na zeleni ravni.

Dober prijem!

Miran Razboršek

# Koncert mešanega pevskega zbora Tine Rožanc na Opčinah

Mešani pevski zbor Tine Rožanc je lani praznoval 100-letnico delovanja. Ustanovljen je bil daljnega leta 1911 v Trstu. Častitljivo obletnico smo praznovali v Festivalni dvorani s koncertom z železničarsko tematiko in s skladbami skladateljev, ki so v bogati zgodovini vodili naš zbor (Vasilij Mirk, Radovan Gobec, Srđan Ribarovič, Miro Kokolj).

Naše praznovanje pa ne bi bilo pravo, če ga ne bi zaznamovali prav v kraju, kjer je zbor nastal. Zato smo se z zamejskim kulturnim društvom z Opčin dogovorili, da so nam omogočili ponovitev koncerta. Želja je bila toliko večja, ker nam je mladi tržaški skladatelj Aljoša Tavčar na prošnjo naše zborovodkinje Jelke B. Kovačič prav za to priložnost napisal skladbo **Z vlakom** in nas s svojo instrumentalno skupino **Nomos Ensemble** tudi spremljal. Skladba je napisana na besedilo pesmi **Z vlakom** Otona Župančiča in govori o bolečini ljudi, ki so odhajali v tujino »s trebuhom za kruhom«.

Tudi tokrat je bil **Nomos Ensemble** naš gost in je med prvim in drugim delom našega koncerta zaigral



Foto: Stane Kocijan

tri skladbe na temo železničarstva, vse v priredbi Aljoše Tavčarja.

Koncert na Opčinah je bil sprva načrtovan tudi kot počastitev slovenskega kulturnega praznika, 8. februarja. Vendar nam je primorska burja

dokazala, da ne prestavlja le primorskih streh, temveč tudi železničarske zборе! Tako je »naš vlak« pripeljal na Opčine s skoraj mesečno zamudo – 25. februarja!

Veseli smo bili, da nam je uspelo počastiti spomin na prve

pevce, ki so zaradi ljubezni do glasbe ustanovili in kljub težkim razmeram vztrajali in ohranjali obstoj železničarskega pevskega zbora.

Amedeja Rodman

## Osmo šahovsko prvenstvo SŽ

Šahovsko društvo Železničar je 10. marca, v lepih in za šahovsko igro nadvse primernih prostorih, v stekleni dvorani na Kolodvorski 11 v Ljubljani, organiziralo že osmo posamično prvenstvo Slovenskih železnic. Prvenstva se je udeležilo 23 železničarjev oziroma železniških upokojencev. Razen

redkih izjem so se ga udeležili praktično vsi, ki v skrivnostih in poznavanju šahovske igre nekaj pomenijo.

Zmagovalno lovoriko sta na prejšnjih tekmovanjih osvojila le dva, in sicer Zvonko Mesojedec in Franc Pešec. Tudi tokrat ni bilo drugače, saj je ob odsotnosti slednjega ponovno,

že petič zmagal MK Zvonko Mesojedec in si s tem prislužil lep prehodni pokal in »zlatega konjička« v trajno last. Za zmago je bil trd boj. Z enakim točkovnim izkupičkom, vendar slabšim »Bucholzom«, mu je na drugem mestu sledil član »sivih panterjev« Andrija Petrovič. Zelo izenačen boj je potekal tudi za

tretje mesto, nekoliko več sreče je bilo tokrat na strani Marka Kodele. Tudi za druga mesta se je bil trd, a pošten boj, prvenstvo pa smo končali s tradicionalnim »zugerjem« (turnirjem z 2 x 5'), na katerem je zmagal Nenad Đekanovič, ter s prijetnim druženjem.

Jože Brežan

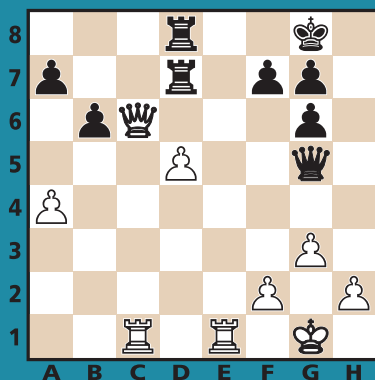
## ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

## Primer 41

Prvi vtis, ki ga daje pozicija na diagramu, je, da beli ne more preprečiti izgube središčnega kmeta, vendar prva poteza v nadaljevanju je njegova, tako da lahko prisili nasprotnika, da prepreči mat samo ob velikih materialnih izgubah.

Aljehin : Colle  
(Pariz, 1925)



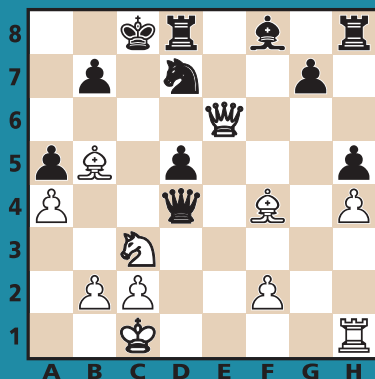
Rešitev:

1. Dxd7 2. Te8+ Kh7 3. Tcc8 in črni preda, saj ga pred matom (Th8) rešijo le velike materialne izgube.

## Primer 42

Beli, predvsem zaradi dobre postavitve belih figur v napadu, šokira nič hudega slutečega igralca s črnimi figurami, saj je učinek prve poteze nadaljevanja kot strela pri jasnem nebu in ga postavi pred nerešljive probleme.

Nimcović : Aljehin  
(Vilno, 1912)



Rešitev:

1. Dc6+ bxc6 2. La6#

## Šahovski pokal SŽ – tretji turnir

## Mazi letos še neporažen

V soboto, 24. marca, se je na tretjem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic zbralo 78 šahistov. Ob svojem drugem nastopu je še drugič letos zmagal mednarodni mojster Leon Mazi. Tudi tokrat, tako kot na prvem turnirju, je ostal neporažen ter s tem pokazal, da je ponovno glavni kandidat za končno zmago. Do prvega mesta mu je tokrat »pomagal« priti Boštjan Jeran, ki je v zadnjem kolu premagal do tedaj vodilnega Zlatka Jeraja ter s tem omogočil Maziju, da je z zmago nad Gregorjem Gorškom prevzel vodstvo. Kljub porazu je Jeraj kot dvanajsti nosilec dosegel z drugim mestom izreden uspeh. Med prvo deseterico je treba omeniti še Matjaža Kodelo, ki je kot sedemnajsti nosilec zasedel peto mesto z enakim številom točk kot drugouvrščeni Jeraj. Najboljši železničar je bil tokrat Ivan Koderman, ki je odlično začel in imel po petih kolih štiri točke. Nato je nekoliko popustil in na koncu po devetih kolih zbral pet točk, kar je za-

dostovalo za trideseto mesto. Naslednji turnir bo 21. aprila, več o ciklu pa si lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com).

Vrstni red 3. turnirja: 1. Leon Mazi, 8 točk, 2. Zlatko Jeraj, 3. Marjan Črepan, 4. Boštjan Jeran, 5. Matjaž Kodela, vsi 7 točk, 6. Gregor Goršek, 7. Dušan Čepon, 8. Marjan

Oberč, 9. Milan Matko, vsi 6,5 točke, 10. Igor Babnik 6 točk.

Skupni vrstni red: 1. Boštjan Jeran, 287 točk, 2. Dušan Čepon, 273, 3. Igor Babnik, 248, 4. Zlatko Jeraj, 237, 5. Dezider Ivanec, 237, 6. Matjaž Kodela, 225 7. Marjan Oberč, 214, 8. Milan Kavšek, 203, 9. Leon Mazi, 200, 10. Džemal Vesković, 197 točk.



Najboljši železničar na tretjem turnirju je bil Ivan Koderman (na desni).

## Manjkajoče črke

V prazna polja vpišite manjkajoče črke in dobili boste besede znanega pomena. Črke, ki ste jih vpisali, brane od leve proti desni in od zgoraj navzdol, dajo končno rešitev. V prvi vrstici je že vpisan del prve besede (IN).

1. zapis, ki sestoji iz dveh, z enačajem povezanih matematičnih izrazov
2. naboj, podoben raketam, za umetni ogenj ali signaliziranje
3. ameriški pevec in kitarist – Elvis (1935-1977)
4. kraljica športov
5. železniški delavec, ki sestavlja in razstavlja vlake
6. nalepka za vožnjo po avtocesti
7. barka iz vesoljnega potopa
8. skupek del, nastopov, oddaj

Pripravil: Bojan Kocbek

1.				Č	B	A	I	N
2.				A	R		A	
3.	P	R			L		Y	
4.	A					I	K	A
5.	P			M	I	K	A	Č
6.			N			T	A	
7.			E	T	O			
8.					R		M	



# ABOŠ 25&50

## Dijaki in študentje!

Vse naše potnike s šolskimi abonentskimi vozovnicami nagrajujemo z novim, privlačnim popustom.

Tako boste od 1. februarja s katero koli šolsko abonentsko vozovnico občutno ceneje potovali še na drugih relacijah po Sloveniji in v tujino.

Ponujamo vam

**50 % ABOŠ** popusta za potovanja po Sloveniji ob koncih tedna, praznikih in med počitnicami.

**25 % ABOŠ** popusta po ponudbi RailPlus za potovanja v tujino.



Pridružite se nam tudi na Facebooku - Grem z vlakom - in bodite obveščeni o naših zanimivih ponudbah potovanj z vlakom, koncertih, dogodkih idr. Ali pa sodelujte v naših številnih nagradnih igrah.



V vsakem večjem proizvodnem obratu je vpeljan sistem, da delavci dobijo na uporabo orodje tako, da ga »zamenjajo« za svojo orodno znamko. S tem je zagotovljeno, da bo uporabnik orodje tudi vrnil. Orodna znamka nekdanje Mostovne delavnice v Ljubljani pa je posebej zanimiva zaradi svoje nenavadno bogate izvedbe, kjer je na eni strani reliefni grb kraljevine Jugoslavije, na drugi pa naziv podjetja. Izdelana je bila iz aluminija kot odkovek v utopih – kot se kujejo kovanci. Osebna številka uporabnika in znak Jugoslovanskih državnih železnic – »obvladujoče družbe«, kot bi formulirali v novoreku –, pa sta bila vsekana naknadno.