

Novoproga

Revija Slovenskih železnic

Intervju

Dr. Matic Tasič: Slovenske železnice imajo veliko razvojnih možnosti

Potniški promet

Posodobljen klicni center Slovenskih železnic

Reportaža

Sežana

Tovorni promet

Inovativnost – izzivi gospodarskega razvoja 2009

Zanimivost

Sejem modelne železnice in parada modelov SŽ

Zgodovina

S časovnim strojem v leto 1953

SŽ so ljudje

Miloš Rovšnik: Promocija je temelj kakovostne ponudbe!





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: Present, d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo 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. maja 2009.



Na postaji Trbovlje.
Avtor fotografije: Antonio Živkovič

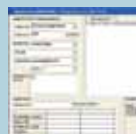


Intervju

Dr. Matic Tasič: Slovenske železnice imajo veliko razvojnih možnosti

Pogovorili smo se z generalnim direktorjem Slovenskih železnic.

14



Potniški promet

Posodobljen klicni center Slovenskih železnic

Začel je delovati posodobljen in informatizirani klicni center za pritožbe, pohvale, pripombe in pojasnila v potniškem prometu.

22



Reportaža

Sežana

Ko stopimo z vlaka na sežanski železniški postaji, smo že na poti za bližnje srečanje z mestom, njegovimi naravnimi in kulturnimi znamenitostmi.

27



SŽ so ljudje

Miloš Rovšnik: Promocija je temelj kakovostne ponudbe!

Seznani smo se z dejavnostmi promocije in oglaševanja v potniškem prometu.

30



Tovorni promet

Inovativnost – izzivi gospodarskega razvoja 2009

Slovenske železnice so na sejmu predstavile uspešen projekt S tovornim vlakom od Ljubljane do Carigrada v le 35 urah in prevoze malih pošiljk SŽ Express.

33



Zanimivost

Sejem modelne železnice in parada modelov SŽ

Ljubitelji modelnih železnic so razstavili številne unikatne, predelane ali izboljšane modele lokomotiv in motorikov.

34



Zgodovina

S časovnim strojem v leto 1953

Na boljšem sejmu ob Ljubljani najdemo vse mogoče. Nenad Pataky je naključno odkril Vozni red ŽTL za leti 1953–1954 in se v mislih popeljal s tedanjimi vlaki.

36



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Dr. Matic Tasič je 18. marca za naslednja štiri leta prevzel delovno mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic. Takoj se je lotil analize stanja in se seznanil z vsemi vodilnimi delavci. Delo generalnega direktorja Slovenskih železnic vse prej kakor enostavno, vendar dr. Tasič ima rad izzive. Prepričan je, da je Slovenske železnice mogoče preobraziti v uspešno podjetje. Izkušnje z vodenjem velikih poslovnih sistemom je pridobil v Slovenskih železarnah. Takrat je vodilna ekipa skupaj z njim in z vsemi zaposlenimi naredila vse, da se je podjetje naposled lahko pohvalilo z izjemno dobrim poslovanjem.

Dr. Tasič meni, da imajo Slovenske železnice velik kapital v ljudeh, ki s svojim znanjem, sposobnostmi in izkušnjami lahko naredijo tisto, kar je potrebno, da podjetje pride iz slabega v boljši položaj. Poleg tega imajo Slovenske železnice tudi zelo pomemben geostrateški položaj na križišču petega in desetega koridorja. Če bodo Slovenske železnice znale izrabiti danosti ali naravna bogastva, ki jih imajo v geostrateški legi in ljudeh, se lahko uspešno preobrazijo iz prevoznika na domačem trgu v globalnega igralca – ponudnika celovitih logističnih storitev – na mednarodnem trgu.

Da bi Slovenske železnice lahko čim bolje izrabile priložnosti, se bodo celovito preobrazile, v poslovnem in organizacijskem pogledu. Poenostavile bodo vodenje in zmanjšale število ravni vodenja. Za zauzpostavitev negativnih gibanj bodo vložile vso energijo, znanje in izkušnje ter izpeljale ustrezne kratkoročne ukrepe za stabilizacijo poslovanja. Nato pa pridejo na vrsto srednjeročni in dolgoročni ukrepi, ki so potrebni za dolgoročno stabilnost podjetja.

Slovenske železnice bodo povečale realizacijo v vseh dejavnostih, v tovarnem in potniškem prometu ter v drugih dejavnostih poslovnih enot in hčerinskih družb. Poiskale bodo nove kupce, predvsem direktne kupce na domačem in tujem trgu. Pri tem bodo aktivirale ves možni potencial in sprožile ofenzivo na prodajnem področju. Vzpostavile bodo učinkovit nadzor nad stroški in zmanjšale stroške na vseh področjih. Izrabile bodo tudi obstoječe možnosti in priložnosti, zlasti interese po strateškem povezovanju. Iskanje strateških partnerjev je sicer v pristojnosti lastnika, vendar pa bodo Slovenske železnice dejavne in pozitivne, ker želijo biti nosilec in akter povezovanja ter enakopraven partner.

Železnice se bodo še bolj prilagajale kupcu. Upoštevale bodo kupčeve interese in poiskale najboljše možnosti, zato da stranki ponudijo tisto, kar potrebuje. Izboljšale bodo tudi vozni red vlakov. Na vlaku lahko potnik dela, bere, študira, vendar vožnja ne sme biti predolga. Čas je danes zelo pomemben dejavnik.

Zaradi splošne gospodarske krize in odprtja trga ter vstopa prvih konkurentov na prej zaščiteni trg železniških prevoznih storitev so se razmere poslovanja zadnje meseca bistveno spremenile in poslabšale rezultate poslovanja. Zato so v Poslovni enoti tovarni promet pripravili nabor kratkoročnih in dolgoročnih dejavnosti za izboljšanje poslovanja, predvsem doseganje načrta prodaje do konca leta 2009, in sicer tako pri prodaji klasičnih vagonovskih pošiljk, malih pošiljk in v kombiniranem transportu.

Na sejmu Inovativnost – izzivi gospodarskega razvoja 2009 v Ljubljani so Slovenske železnice predstavile uspešen projekt S tovornim vlakom od Ljubljane do Carigrada v le 35 urah in prevoze malih pošiljk SŽ Express. Po besedah Marjana Masiča je vožnja vlaka Bosphorus Europe Express pokazala, da lahko železniški prevozniki, samo če tesno sodelujejo, uspešno tekmujejo s cestnim in ladijskim prevozom. Vlaku se obeta svetla prihodnost, saj blagovni tokovi sever–jug in nazaj omogočajo vožnjo vlaka v obeh smereh. Veliko zanimanje je požela tudi predstavitev prevoza malih pošiljk SŽ Express, ki se je začela s praktičnim prikazom. Voditeljici predstavitev Bernardi Žarn so sodelavci iz Sekcije za male pošiljke namreč dostavili paket presenečenja.

Ob šestdesetletnici delovanja folklorne skupine Tine Rožanc in šestdesetletnici folklornega delovanja pedagoga Bruna Ravnikarja so članice in člani folklorne skupine Tine Rožanc 28. marca organizirali koncert v Gallusovi dvorani v Cankarjevem domu ter obdarili občinstvo z bogatim in pestrim izborom plesnih priredb slovenskega ljudskega izročila.

Informatika SŽ je prejela posebno priznanje za dosežke na področju razvoja informacijske tehnologije



Direktor področja za informatiko v Slovenskih železnicah Miro Jovanovič.

Slovenske železnice so bile s svojo informatiko predlagane in nagrajene za uspešno delo in dosežke pri informacijski podpori temeljnim železniškim procesom in prenovi informacijskega sistema. Slovenska IT stroka je presodila, da so Slovenske železnice na področju informacijske tehnologije v železniškem prometu uresničile najzahtevnejše projekte in pri tem dosegle pomembne uspehe, ki imajo tudi mednarodno razsežnost. Osemčlanska komisija, ki so jo sestavljali strokovnjaki s področja IT, je dosežke uvrstila v končni izbor ter izbrala tudi dobitnike priznaja za posebne dosežke.

Direktor področja za informatiko v Slovenskih železnicah **Miro Jovanovič** je o priznanju povedal: »Zaradi nominacije in prestižnega priznanja je naše podjetje poželo veliko zanimanja in simpatij slovenske IT stroke ter širše

poslovne javnosti, ki ima tudi na tak način možnost spoznati dejansko vrednost Slovenskih železnic. Gre za priznanje celotni in odlični ekipi v informatiki kot tudi širokemu krogu uporabnikov, s katerimi skupaj ustvarjamo informacijsko podporo na SŽ. S tem obenem dokazujemo, da smo strokovno pripravljeni tudi na izzive, ki nas čakajo v zaostrenih gospodarskih razmerah.« Informatika Slovenskih železnic je bila uvrščena med najuspešnejše IT ekipe zaradi izjemnih dosežkov pri razvoju lastnih rešitev ter prenovi informacijskega in računalniškega sistema Slovenskih železnic, prilagoditev IS direktivam EU in tržnim razmeram v železniškem prome-

tu. Gre za enega največjih IS v Sloveniji, ki deluje v realnem času in od delovanja katerega je odvisno nemoteno in varno izvajanje železniškega prometa. Predvsem pri prenovi informacijske podpore ključnih tehnoloških procesov so bile Slovenske železnice med prvimi med evropskimi železnicami in mnogim hkrati pomenijo referenčni primer. Uvajanje novih tehničnih specifikacij, izmenjava podatkov z okoljem in ponujanje storitev v transportno logistični verigi, prilagajanje na schengensko območje, pred tem prilagoditev na EU okolje, nove konvencije v tovornem prometu, uspešno in dejavno sodelovanje v mednarodnih projektih in razvojnih skupinah, upravljanje

in obvladovanje izjemno obsežnega informacijskega in računalniškega sistema SŽ, zahtevne prenove sistema in prilagajanje sodobnim standardom v zaostrenih razmerah delovanja so glavni poudarki iz obrazložitve. Poleg tega so poudarjeni elementi lastnega razvoja, načina razpisov, uspešnih pogajanj z dobavitelji in predvsem pristopa k zahtevni prenovi IS, zaradi česar je za naslednja tri leta prihranjenih več kakor tri milijonov evrov realno pričakovanih stroškov. Posebej opažena in ovrednotena pa je bila tudi ustvarjena tržna priložnost za širitev naših rešitev na nekatere železnice na X. koridorju, kjer za to že izkazuje jasno zanimanje.



Vodstvo projekta in člani projektne skupine s področja za informatiko ob novem centralnem računalniku Unisys ES7000/one, na katerega se bodo do konca tega leta prenesle vse obstoječe in tudi nove poslovno kritične aplikacije informacijskega sistema za spremljanje železniškega prometa. Računalnik ima standardno strojno opremo Intel in odprt operacijski sistem Linux/Windows. Zato so bili stroški nabave strojne in programske opreme kar nekajkrat manjši v primerjavi s starim sistemom. Bistveno cenejše bo tudi vzdrževanje, v petih letih obratovanja to pomeni nekaj milijonov evrov prihranka.

Sporazum o sodelovanju z Občino Šentjur

Slovenske železnice že vrsto let odlično sodelujejo z občino Šentjur na področju javnega potniškega prometa, pri njegovem razvoju ter uvajanju privlačnih celovitih turističnih produktov, ki vključujejo prevoze z vlakom. Petindvajsetega marca so predstavniki Slovenskih železnic s predstavniki občine Šentjur podpisali sporazum o sodelovanju, s katerim bi radi zagotovili še boljše sinergijske učinke. Podpis sporazuma so zaokrožili s posaditvijo drevesa v parku pri Muzeju južne železnice pri železniški postaji Šentjur.

Občina Šentjur pričakuje, da jih bo v prihodnje obiskalo več turistov, ki se bodo pripeljali z vlakom, na Slovenskih železnicah pa si prizadevajo povečati obseg potniškega prometa. Obe strani povezuje železniški muzej pri železniški postaji Šentjur. Podoben sporazum so Slovenske železnice podpisale že z občino Laško, kmalu naj bi ga še z občino Podčetrtek. Poglavitni namen je na vlake

Slovenskih železnic privabiti čim več turistov in popotnikov, jim ponuditi čim več zanimivih destinacij.

»Slovenske železnice na leto prepeljejo skoraj 17 milijonov potnikov, lani se je število prepeljanih potnikov povečalo za 3,3 odstotka. Naš cilj je postati nosilec integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji in s tem namenom krepimo sodelovanje s posameznimi občinami in regijami, kar je koristno za obe strani,« je v imenu Slovenskih železnic povedal direktor poslovne enote Potniški promet **Boštjan Koren**.

Župan Šentjurja, **mag. Štefan Tiselj**, je ob tem povedal: »Občina Šentjur je že do sedaj dobro sodelovala s Slovenskimi železnicami, tako pri ustanavljanju in dograjevanju železničarskega muzeja v Šentjurju, kot tudi s ponudbo javnega prevoza za naše občane. S tem sporazumom bomo naše sodelovanje še poglobili, tako na področju potniškega prometa



Direktor za potniški promet Boštjan Koren in župan občine Šentjur mag. Štefan Tiselj.

kot na področju turizma. Tako bi oblikovali skupne turistične produkte in skupaj pokrivali pomembne kulturne in zgodovinske dogodke.

Podžupan **Florjan Cveto Erjavec** je zadovoljen, da se jim je o sodelovanju uspelo dogovoriti

v letu dni, sporazum posredno prinaša tudi ekonomske ugodnosti za posamezne skupine potnikov. Zadovoljen je, da so Slovenske železnice partner, ki bo tudi promoviral občino Šentjur – njene zanimivosti za turiste in popotnike. (MF)

Francoska železniška industrija se je predstavila

Proizvajalci železniške opreme in naprav ter ponudniki intelektualnih storitev iz Francije so se 19. marca predstavili na Slovenskih železnicah.

Navzoče je pozdravil generalni direktor Slovenskih železnic **dr. Matic Tasič**. Poudaril je koristnost tovrstnih srečanj, saj prinašajo nove tehnološke rešitve in znanje ter hkrati spodbujajo ideje za potencialno sodelovanje. **Chantal de Bourmont**, veleposlanica Republike Francije v Sloveniji, je izrazila zadovoljstvo, da sta Ministrstvo za promet in Slovenske železnice prisluhnila pobudi francoskega veleposlaništva za organizacijo dogodka, predvsem z name-

nom bolje spoznati razvojne načrte slovenskega železniškega sistema na eni strani ter na drugi strani proizvode francoske industrije in znanja. Uvodnemu nagovoru se je pridružil gospod **Philippe Peyronnet**, uradni predstavnik francoskega ministrstva za promet, ter navzoče seznanil s prioritetaми na področju razvoja železnic v Franciji. Slednja med drugim načrtuje do leta 2020 gradnjo 2000 kilometrov novih prog za vlake visokih hitrosti (TGV), obnovo železniškega omrežja, širitev zmogljivosti terminalov za intermodalni transport, povečanje tirnih zmogljivosti v mestih in pa uresničitev zahtevnega projekta Lyon-Torino z

gradnjo tunela pod Alpami med Francijo in Italijo v dolžini 53 kilometrov.

V nadaljevanju so se predstavila podjetja Alstom Transports, Systra, EGIS Rail, TSO, Vossloh Cogifer in SNCF International. Medtem ko so slovenske razvojne načrte na področju železnic predstavili **Blagomir Černe** z Direkcije za železnice in žičnice, ki se je osredotočil na projekt Koper-Divača ter Trst-Divača, **Maksimilijan Dolinšek** z Direkcije za investicije je predstavil projekt rekonstrukcije, elektrifikacije in nadgradnje proge Pragersko-Hodoš in **Danilo Širnik** projekt ERTMS na koridorju D. Mirjam Kastelič

SŽ lobirajo za projekte, ki bodo omogočili njihov nadaljnji razvoj

Slovenske železnice si prizadevajo ponuditi sodobne prevozne storitve v potniškem in tovornem prometu. Zlasti pomembne razvojne dejavnosti so posodobitev vozniških sredstev in mehanizacije, posodobitev informacijske podpore ter izboljšanje prevoznih in drugih spremljajočih storitev. Sodobna in interoperabilna železniška vozna sredstva ter razvoj logističnih terminalov v Sloveniji bodo omogočali preobrazbo Slovenskih železnic v regionalnega ponudnika celovitih logističnih storitev na petem in desetem koridorju ter povezovalno vlogo na trgih Zahodne in Jugovzhodne Evrope. Del sredstev za uresničitev takšnih projektov je mogoče pridobiti s financiranjem Evropske unije. Da bi lahko Slovenske železnice izrabile možnost pridobivanja evropskih sredstev, so se pred kratkim včlanile v informacijsko-lobistično organizacijo Slovensko gospodarsko in raziskovalno združenje (SGRZ) v Bruslju. Slovenske železnice tako dejavno lobirajo za projekte, ki bodo omogočili njihov nadaljnji razvoj kot prevoznika



Slovenske železnice dejavno lobirajo za projekte, ki bodo omogočili njihov nadaljnji razvoj kot prevoznika in upravljalca javne železniške infrastrukture. S članstvom v SGRZ bodo po svojih močeh tudi prispevale, da bi država Slovenija čim bolj uspešno pridobivala sredstva na razpisih za investicije v infrastrukturne projekte na slovenskem delu obeh koridorjev.

in upravljalca javne železniške infrastrukture. S članstvom v SGRZ bodo Slovenske železnice tudi neposredno in posredno sodelovale v postopkih odločanja v EU, pri institucijah v Bruslju in v evropskih konzorcijih.

Za razvoj železnic v Sloveniji je zlasti pomembna sodobna in interoperabilna infrastruktura na slovenskem delu petega in desetega koridorja, ki povezuje Luko Koper in trge v Avstriji in JV Evropi. Slovenske železnice bodo s članstvom v SGRZ po svojih močeh tudi prispevale, da bi država Slovenija čim bolj uspešno pridobivala sredstva na razpisih za investicije v infrastrukturne projekte na slovenskem delu obeh koridorjev.

SGRZ predstavlja in povezuje slovensko gospodarstvo, znanost in raziskave ter na podlagi javnozasebnega partnerstva povezuje javne interese z interesi podjetij in raziskovalne sfere. Člani SGRZ so podjetja, raziskovalne institucije, gospodarska združenja, izobraževalne organizacije, javne ustanove ter lokalne skupnosti.

ŽGP podpisalo pogodbo za projekt Ptuj–Mekotnjak

Direktor Železniškega gradbenega podjetja Ljubljana (SŽ ŽGP) **Leon Kostiov** in vršilec dolžnosti direktorja Direkcije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo **dr. Andrej Godec** sta 17. aprila podpisala pogodbo o nadgradnji železniškega odseka Ptuj–Mekotnjak. Dela, ki so vredna 38,8 milijona evrov, je SŽ ŽGP pridobilo na javnem razpisu, na katerega so se prijavila domača in tuja gradbena podjetja.

Obnovitvena in rekonstrukcijska dela na 24 kilometrov dolgem odseku proge bodo začeli konec junija, končali pa jih bodo predvidoma oktobra prihodnje leto. Gradbena dela bodo vključevala zamenjavo spodnjega in zgornjega ustroja proge, posodobitev 28 nivojskih prehodov ter ureditev štirih postajališč ob progi - Zamušani, Osluševci, Velika Nedelja in Mekotnjak. Delavci bodo dela opravljali ob podaljšanih koncih tednov in takrat bo proga zaprta tako za

potniški kot tovorni promet. Rekonstrukcijska dela v okviru načrtovane posodobitve železniške proge Pragersko-Ormož-Murska Sobota, ki je del petega vseevropskega koridorja Benetke–Kijev in je eden od prednostnih projektov med Evropsko unijo in drugimi evropskimi državami. Cilj je, da se proga usposobi za kategorijo D4 oziroma 22,5-tonski osni pritisk, in za hitrost 160 kilometrov na uro.

Leon Kostiov je povedal, da je

podpis pogodbe za Železniško gradbeno podjetje pomemben, saj pomeni kontinuiteto dela železniškega gradbenega podjetja, ki je edina slovenska družba, usposobljena za izvajanje del na železniški infrastrukturi. »Projekt Ptuj-Mekotnjak pomeni nadaljevanje posodobitve proge Pragersko-Ormož, ki jo ocenjujemo za zelo zahteven projekt. Proga je namreč enotirna, neelektrificirana in se uporablja za potniški ter tovorni promet,« je razložil Kostiov.

Rožanci so praznovali 60-letnico delovanja

Ob šestdesetletnici delovanja folklorne skupine Tine Rožanc in šestdesetletnici folklornega delovanja pedagoga Bruna Ravnikarja so članice in člani folklorne skupine Tine Rožanc 28. marca organizirali koncert v Gallusovi dvorani v Cankarjevem domu ter obdarili občinstvo z bogatim in pestrim izborom plesnih priredb slovenskega ljudskega izročila.

Visoko obletnico sta s svojo navzočnostjo počastila predsednik Republike Slovenije dr. **Danilo Türk** in soproga **Barbara Miklič Türk**. Med vidnimi gosti so bili tudi generalni direktor Slovenskih železnic **dr. Matic Tasič**, delavski direktor **Albert Pavlič**, podpredsednica nadzornega sveta **Branka Neffat** in drugi gostje.

Folklorna skupina Tine Rožanc je ena pomembnejših slovenskih folklornih skupin, slovensko narodno izročilo pa predstavlja po vsej Sloveniji, nekdanji Jugoslaviji, Evropi ter drugod po svetu. Svoj nastop so poimenovali Dotik t-rajanja, kar pomeni naključno združbo, ki postane velika razširjena družina in ki skozi ples ne samo lovi korak s časom, tem-



Nastopu Dotik t-rajanja bo povezal vse generacije Folklorne skupine Tine Rožanc.

več ujame ritem trajanja. Članice in člani folklorne skupine Tine Rožanc so občinstvu predstavili del bogatega izročila slovenskih ljudskih plesov. Te skrbno negujejo, raziskujejo in z ljubeznijo prenašajo na mlajše rodove, zato ni bojazni, da v prihodnje ne bi bilo več takšnih dotikov trajanja, v bistvu rajanja ...

Na odru se je zvrstilo čez sto plesalcev in plesalk, ki so predstavili izročilo vseh večjih slovenskih

folklornih območij – štajerske, belokranjske, prekmurske, bloške, koroške in osrednjeslovenske. S tem so izrabili edinstveno možnost, ki jo ima skupina kot ena redkih folklornih skupin, kajti v svojih vrstah ima otroško, člansko in veteransko plesno skupino. Ob Rožancih so kot gostje nastopili zasedba Jararaja, članice ženskega pevskega zbora Sestre Trobec - Žagar, skupina Volk Folk in Otroška folklorna

skupina Domžale. Jubilejni koncert se je končal s poklonom vseh nastopajočih in petjem ljudske pesmi Sijaj sijaj sončece. Koncert je posnela RTV Slovenija pod vodstvom režiserja Vojka Vidmarja.

Navdušeno občinstvo je dvourni program nagradilo s številnimi aplavzi, **dr. Bruno Ravnikar** pa je izrazil željo, da bi se ponovno srečali v tako velikem številu ob naslednji okrogli obletnici. (MF)



Folklorna skupina Tine Rožanc že desetletja predstavlja slovensko ljudsko izročilo.



Predsednik Republike Slovenije dr. Danilo Türk.

Modernizacija potniškega voznega parka SŽ

Na Slovenskih železnicah želimo modernizirati potniški vozni park, število potnikov na vlakih Slovenskih železnic se že nekaj let zapored povečuje, lani so vlaki Slovenskih železnic prepeljali kar 16,65 milijona potnikov, kar je za 3,3 odstotke več kot leto prej. Naš cilj je postati nosilec integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji in s tem namenom se tudi odzivamo predstavitev ponudnikov oziroma proizvajalcev potniških garnitur. Eden izmed proizvajalcev je tudi PESA iz Poljske, ki bo svojo novo tričlensko dizelsko motorno potniško garnituro ATR 220 imelo na ogled v Ljubljani od 18. do 20. marca 2009.

Na podobnih predstavitev so pri nas svoje potniške garniture že predstavila nekateri uveljavljeni proizvajalci, z današnjo predstavitev dizelske motorne potniške garniture ATR220 podjetja PESA iz Poljske se je krog morebitnih ponudnikov za naš načrtovani javni razpis še povečal.

Vozilo tipa ATR220, ki ga proizvaja podjetje SEPA iz Poljske, je enoprostorsko tridelno vozilo in namenjeno za prevoz potnikov v lokalnem prometu. Izdelano je v skladu z evropskimi standardi



Član uprave in direktor marketinga za tuje trga pri podjetju PESA Zygfryd Zurawski in generalni direktor Slovenskih železnic dr. Matija Tasič.

glede trdnosti, hrupa in protipožarne varnosti, je udobno za potovanje in ima majhen vpliv na okolje. Višina tal pri vstopnih vratih je 60 centimetrov nad robom tirnice, tako da je vstopanje enostavno in udobno. Vozilo je prilagojeno za prevoz invalidnih oseb na vozičkih in oseb z veliko prtljage. Potniški del in strojevodski kabini so klimatizirani, garnitura ima velika okna, je v celoti ergonomsko oblikovana in zasnovana, ima nadzor notranjosti vozila, tri vstopna vrata na vsaki strani, celosten sistem



nadzora in diagnostike vozila. Mogoče je speti tri vozila skupaj. Garnituro poganjata dva dizelska motorja, vsak z močjo 382 kW, najvišja hitrost garniture je 120 kilometrov na uro, na eni garnituri je 155 sedežev.

Investicijski program posodobitve potniških zmogljivosti obsega 14 elektromotornih garnitur, 6 dizelskih motornih garnitur in 30 potniških vagonov, predvidena skupna vrednost investicije pa je 164 milijonov evrov (z DDV). S

to investicijo želimo posodobiti in razširiti obstoječi vozni park s konkurenčnimi in potnikom prijaznimi vozni sredstvi, doseči večjo konkurenčnost nacionalnega operaterja na prihodnjem liberaliziranem trgu in ponuditi boljšo kakovost potniških storitev v notranjem in mednarodnem prometu. Naš cilj je postati nosilec integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Odločamo se o nabavi novih motornih garnitur potniškega prometa ter vagonov, ki bodo vozili na glavnih progah V. in X. koridorja. Trenutno vozi po slovenskih progah še sedem Gomulk. Z uvedbo novih hitrih vlakov z nagibno tehniko EMG 310 Pendolino in novih primestnih vlakov EMG 312 Desiro se je stanje na področju železniškega potniškega prometa na glavnih progah po letu 2000 precej izboljšalo. Občutno se je zmanjšala povprečna starost elektromotornih garnitur in povečala kakovost prevoza potnikov.

Z nabavo novih vozni sredstev se bo kakovost storitev v železniškemu potniškemu prometu bistveno povečala. Predvsem je to pomembno zaradi odprtja trga mednarodnim prevoznikom v prihodnosti, ki bi lahko ogrozili ponudbo domačega prevoznika, če ne bomo imeli dovolj sodobnih in kakovostnih vozni sredstev, ki bi zadostila vedno večjim zahtevam uporabnikov prevoznih storitev.

Načrtovana investicija bo imela tudi ugoden vpliv na okolje, saj predpostavljamo, da bodo novi vlaki in sodobni vagoni pritegnili dotedanje uporabnike cestnega prometa, ki se bodo preusmerili s ceste na železnico. Tako bi se tudi bistveno zmanjšali eksterni stroški in onesnaževanje okolja, ki jih povzroča cestni promet.



Potniška garnitura STR220, SEPA.



Po obisku muzeja.

Zanimanje za Muzej Južne železnice je veliko



»Dober glas seže v deveto vas« je star slovenski pregovor, ki ga lahko uporabimo tudi za »glas« oziroma prepoznavnost Muzeja Južne železnice v Šentjurju.

Muzej je nastajal dolga leta, z veliko prizadevnostjo in zavzetostjo Mihaela Bučarja, nazadnje šefa nadzorne postaje Šentjur, zdaj pa upokojenega železničar-

ja. Vendar Mihael Bučar še naprej ostaja skrbnik in vodja muzeja, ki z veseljem sprejema številne obiskovalce in skupine, še posebej tiste, ki jih zanima zgodovina železnic. Namreč iz preteklosti je nastala sedanost in se razvija v prihodnost. Marsikatera stvar iz zgodovine železnic bi danes zelo prišla prav. Gradnja železnice v

18. stoletju je v številne slovenske kraje prinesla zelo veliko.

V želji, da bi spoznali zgodovino železnic, so Muzej Južne železnice pred kratkim obiskali zaposleni s Slovenskih železnic, zaposleni v ljubljanski podružnici Rail Cargo Austria – RCA, iz Sklada za spodbujanje razvoja Triglavskega naro-

dnega parka, iz Železniškega gradbenega podjetja Ljubljana – ŽGP, Podjetja za Remont in vzdrževanje prog Zagreb, Društva za gradnjo, remont in vzdrževanje prog – ZGOP Novi Sad ter Zgodovinskega društva Ormož.

V imenu vseh obiskovalcev se zahvaljujem Mihaelu Bučarju.



Mihael Bučar, skrbnik in vodja muzeja, nam je predstavil Muzej Južne železnice.



Posledice namernih škodnih dejanj

Zaradi škodnih dejanj, ki jih Slovenskim železnicam povzročajo tretje osebe, nastaja velika materialna škoda, večkrat pa je ogrožena tudi varnost in urejenost prometa. V prvi vrsti gre za namerna škodna dejanja, ki jih zaradi objestnosti ali vandalizma najpogosteje povzročajo mlajše osebe.

Analiza tovrstnih dejanj za obdobje 2002-2008, ki je bila zaradi večje natančnosti izdelana na reprezentativnem vzorcu

- ta zajema 392 kilometrov prog, kar je tretjina celotnega omrežja Slovenskih železnic – nam pove, da je bilo v navedenem obdobju na tem območju za kar 940 tisoč evrov namerno povzročene škode. V tem znesku ni zajeta škoda zaradi zamud vlakov. Skupna škoda za celotno omrežje Slovenskih železnic v navedenem obdobju znaša približno tri milijone evrov, kar ni zanemarljiv znesek.

Škodne dogodke opredelimo v skupine:

- tatvine, rope in vlome (v postajne in druge zgradbe),
- popisovanje z grafiti (vagone, garniture, fasade),
- poškodovanje signalov,
- poškodovanje zapornic,
- kamenjanje vlakov in nastavljanje predmetov na progo,
- povzročitev škode na vlakih (neplačevanje vozovnic, uničevanje opreme, itd.).

Maribor. Povzročena škoda znaša kar 75 tisoč evrov.

Popisovanje z grafiti je rak rana vseh železniških uprav. Poleg visoke povzročene škode pa nam grafiti kazijo tudi celotno podobo Slovenskih železnic. Povzročitelji grafite pišejo predvsem ponoči, ko so vagone in garniture nevarovani. Za učinkovito preprečitev popisovanja bi bila potrebna dosledna sledljivost garnitur in vagonov ter ustrezno varovanje ponoči.

Dogaja se, da nepridipravi porežejo kable signalov in zapornic, nepazljivi ali objestni vozniki motornih vozil pa zapornice zvičejo ali zlomijo. Zapornice nam namerno zvičejo tudi vandali in je v tem času ogrožena varnost prometa.

Nekoliko se je zmanjšalo število primerov nastavljanja raznih predmetov na progo ter kamenjanja vlakov. Storilce tovrstnih dejanj pa je težko odkriti, saj gre v večini primerov za mladoletnike ali celo osnovnošolce.

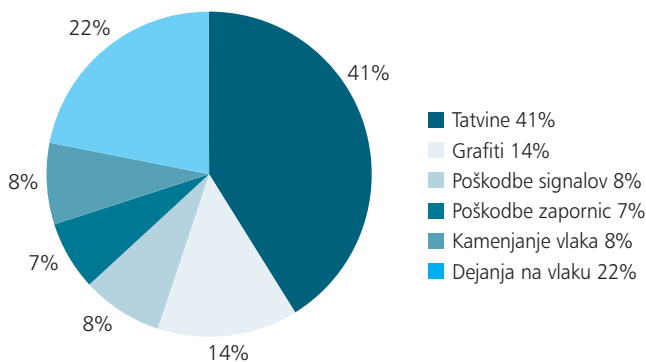
Po številu je največ kršitev notranjega reda na vlakih. Gre za

Kar 41 odstotkov skupno povzročene škode sestavljajo tatvine (predvsem barvnih kovin), medtem ko so po številu primerov na prvem mestu škodna in objestna dejanja, povzročena na vlakih (54 odstotkov).

Tarča tatov barvnih kovin so predvsem predmeti iz bakra in aluminija, ki so bodisi sestavni deli vagonov, garnitur in signalnih sredstev (kablji, okvirji itd.) bodisi se nahajajo v nezavarovanih ali pomanjkljivo zavarovanih skladiščih in depojih. Najnovejši primer je tatvina kolutov bakrene žice iz skladišča EE na postaji

Povprečje škodnih dejanj 2002–2008

Škoda v %



Število dejanj v %

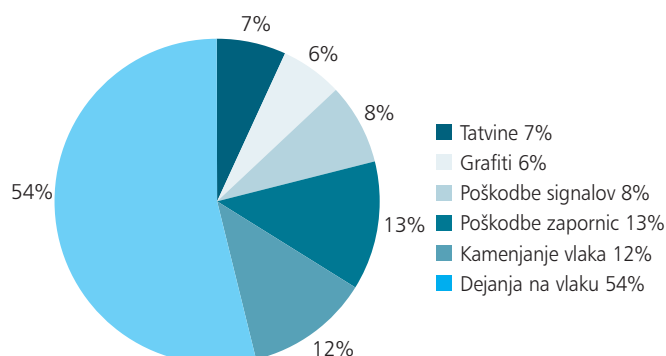




FOTO: Mitko Kranjc

neplačevanje vozovnic, oviranje osebja pri delu, pretepanje in razgrajanje, poškodovanje opreme in inventarja v vlakih ter neupravičeno uporabo zavore v sili. Mladostniki, večkrat pod vplivom alkohola ali drog, poskušajo fizično obračunavati z osebjem na vlaku, zato se osebje počuti ogroženo. Kritični so običajno šolski vlaki na posameznih odsekih prog (na primer Celje–Velenje, Ljubljana–Litija, Celje–Sv. Rok na Sotli itd.).

Policija se na interventne klice odziva, vendar je pri svojem delu kadrovsko omejena. Zato smo večkrat predlagali, da je treba skleniti pogodbo s profesionalno varnostno službo, ki bi pokrivala »kritične« vlake in območja. Katere vlake in območja je treba pokriti z varnostniki, nam kažejo podatki, ki jih služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost, vsak dan prejema s terena.

Da bi preprečili tovrstna škodna dejanja, izvajamo določene ukrepe (na primer sodelovanje z organi pregona, šolanje osebja, izvlečki iz notranjega reda na vlakih in postajah idr.), ki pa ne zadoščajo, da bi se učinkovito preprečilo namerno povzročanje škode Slovenskim železnicam.

Zato predlagamo, da se za preprečevanje in zmanjšanje škodnih dejanj upoštevajo naslednji ukrepi:

1. dosledno izvajanje določb Navodila za vzdrževanje notranjega reda na železnici – 932 (URO št. 1/17.02.2009), po šolanju vseh pooblaščenih železniških delavcev;

2. dobro sodelovanje s policijo pri skupno dogovorjenih akcijah, občasnih obhodih policistov v civilu ter intervencijah na vlakih in na širšem železniškem območju;

3. sklenitev pogodbe s profesionalno varnostno organizacijo, ki bo na podlagi izdelanih analiz službe za obrambne zadeve, zaščito in varnost, delovala na natančno določenih kritičnih vlakih in kritičnih območjih ter izvajala naloge v okviru pristojnosti;

4. razširitev video nadzora v okviru možnosti ter postavitve ograj, ki bodo preprečile dostop nepoklicanim osebam do železniškega premoženja;

5. uvesti strogo notranjo kontrolo vseh delovnih procesov ter vsak primer škodnega dejanja temeljito raziskati tudi znotraj železnice (predvsem tativne in vlome);

6. uvesti sledljivost vagonov in garnitur, ko pridejo iz delavnic in še niso popisani z grafiti ter opredeliti način njihovega

varovanja ponoči;

7. poskrbeti, da so delovni prostori, skladišča in drugi železniški objekti primerno zaklenjeni in zavarovani oziroma, če so nezasedeni, premisliti o oddaji v najem;

8. prizadevati si, da se vsa povzročena škoda od povzročiteljev dosledno izterja po sodni poti;

9. opozoriti širšo javnost o tej problematiki, predvsem o uničevanju signalov in zapornic.

Ob doslednem upoštevanju in izvajanju teh ukrepov bi lahko namerno povzročeno škodo bistveno zmanjšali. Zaradi splošne slabe ekonomske situacije pa lahko pričakujemo, da se bo zlasti število tatvin in neplačevanje vozovnic še povečalo. Zato je potrebno, da si vsi železničarji prizadevamo in poskušamo preprečiti nepridipravom odtujevanje ter uničevanje našega premoženja. Ravnajmo torej kot dober gospodar, ki zna čuvati svoje imetje.

Novice z UIC-ja



Yoshio Ishida, predsednik UIC.

Generalna skupščina Mednarodne železniške zveze (UIC) je 31. marca potrdila novi statut ter imenovala podpredsednika in novega generalnega direktorja. Mandat novega predsednika, ki je

bil izvoljen na generalni skupščini 5. decembra 2008, se je začel 1. aprila 2009.

Po nekajmesečnih razpravah med evropskimi in neevropskimi članicami UIC o vodenju, razmejitvi odgovornosti in pooblastil med izvršnim odborom in generalno skupščino ter generalnim direktorjem UIC kot tudi o njegovem imenovanju, so članice UIC na seji generalne skupščine, 31. marca, soglasno potrdile **novi statut**.



Jean-Pierre Loubinoux, podpredsednik UIC.

je generalna skupščina UIC potrdila na seji 5. decembra 2008. Na predlog azijske regionalne skupščine je bil pred sejo generalne skupščine statut dopolnjen s petimi amandmaji, ki opredeljujejo pooblastila, ki jih generalna skupščina dodeljuje izvršnemu odboru. Z novim statutom so članice UIC po nekaj mesecih krize, ki jih je doživljala organizacija, enoglasno potrdile njeno »svetovno – globalno« poslanstvo s poudarkom na razvoju železniškega transporta ter

Novi statut temelji na načelih, ki se osredotočajo na pravico glasovanja in odločanja članov izvršnega odbora, ki zastopajo interese posamezne regije ter imenovanja generalnega direktorja UIC. Omenjena načela



Mauro Moretti, generalni direktor UIC.

sodelovanja in solidarnosti med članicami. Generalni skupščini UIC od 1. aprila predseduje **Yoshio Ishida**, podpredsednik Vzhodnih Japonskih železnic (EJRC), medtem ko je generalna skupščina za podpredsednika izvolila **Maura Morettija**, generalnega direktorja italijanskih železnic (FS). Generalna skupščina je na predlog izvršnega odbora UIC imenovala novega generalnega direktorja UIC. To funkcijo bo opravljal **Jean-Pierre Loubinoux**, ki je bil doslej direktor, pristojen za mednarodno sodelovanje in mednarodni razvoj francoskih železnic (SNCF).

Mirjam Kastelič

Uspešna vaja na železniški postaji Kranj



FOTO: Miško Kranjec



Enajstega aprila je na železniški postaji v Kranju potekala gasilska vaja. Gasilci gasilske reševalne enote Kranj in prostovoljni gasilci so vadili, kako posredovati ob iztekanju nevarne snovi (jedke snovi) pri železniškem prevozu. Slovenske železnice so gasilcem dale na razpolago cisterno na slepem tiru.

Opozorilo o iztekanju nevarne snovi na železnici so gasilci prejeli prek regijskega centra za obveščanje. V vaji je sodelova-

lo dvanajst poklicnih gasilcev iz Gasilske reševalne službe Kranj in 30 prostovoljnih gasilcev. Sodelovala je tudi ekipa nujne medicinske pomoči iz Kranja, ki je usposobljena za intervencije, in zaposleni na Slovenskih železnicah.

Dora Mezek Kukec iz službe za obrambne zadeve, zaščito in varnost, je povedala: »Na Slovenskih železnicah smo z izvedbo vaje zadovoljni, saj je pokazala, da so pristojne javne reševalne službe – v

tem primeru gasilci – usposobljeni za ukrepanje v primerih železniških nesreč z nevarno snovjo. S »preigravanjem scenarijev« za primere nesreč in usklajevanjem nalog javnih reševalnih služb z nalogami železnic pri ukrepanju in odpravi posledic nesreč pa želimo vsi skupaj situacijo čim bolj približati možni resnični situaciji ter s tem preveriti in morebiti korigirati rešitve v načrtih reševanja. Obenem je vaja pokazala, da je mogoče, z vestnim obve-

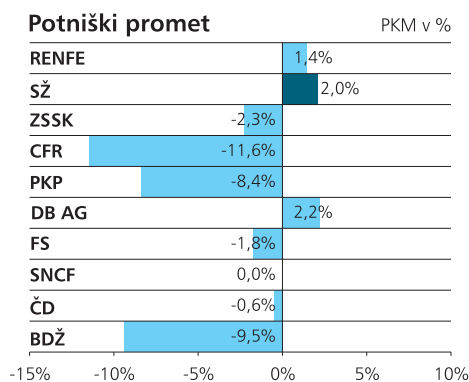
ščanjem železničarjev na centre za obveščanje ter hitrim ukrepanjem kot tudi z ustrežno opremo gasilcev, preprečiti posledice nesreč – na primer onesnaževanje okolja. Pri tem je učinkovit sistem nadzora prevoza tovora in obveščanja na Slovenskih železnicah zelo pomemben. Želela bi pohvaliti korektno sodelovanje vodje nadzorne postaje Jesenice Nikolaja Oitzla, ki je tudi vodja intervencije v primeru nesreče na postaji Kranj.«

Obseg dela evropskih železnic

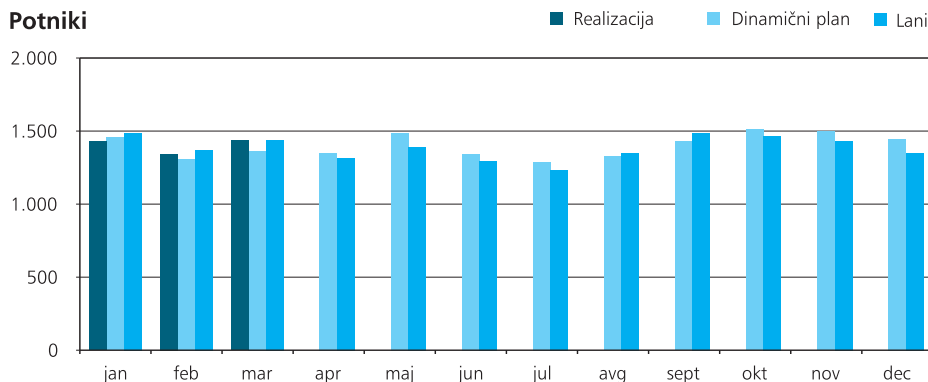
Januar-februar 2009/2008

Potniški promet Slovenskih železnic

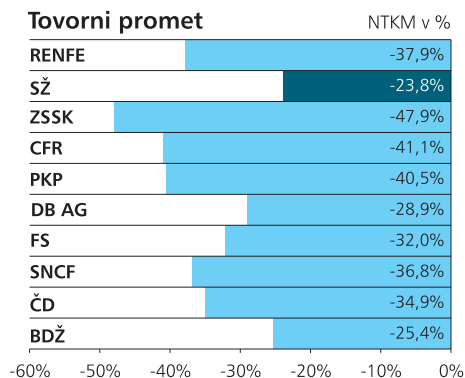
Potniški promet



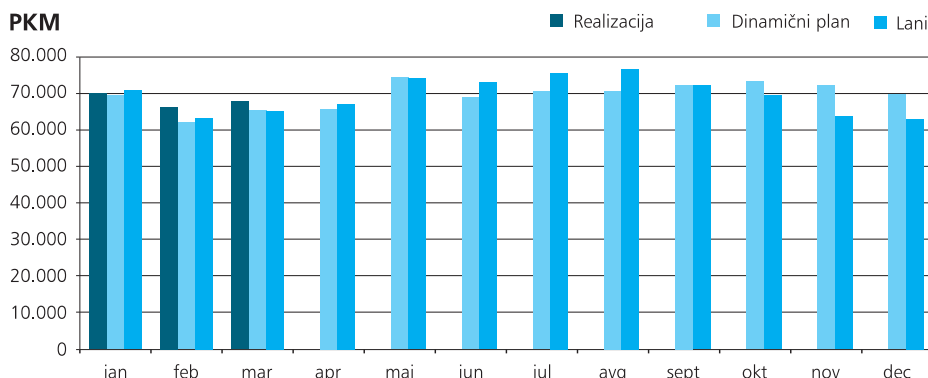
Potniki



Tovorni promet



PKM



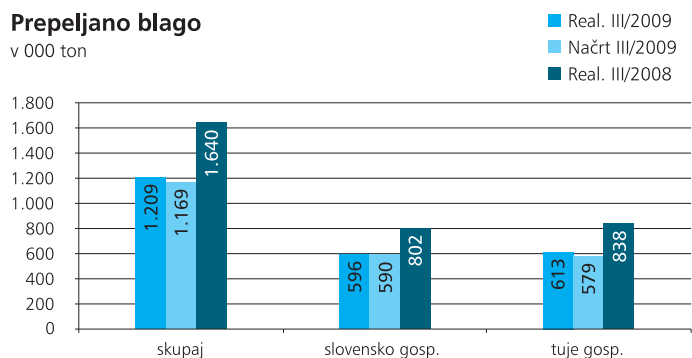
Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Marec 2009 - ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

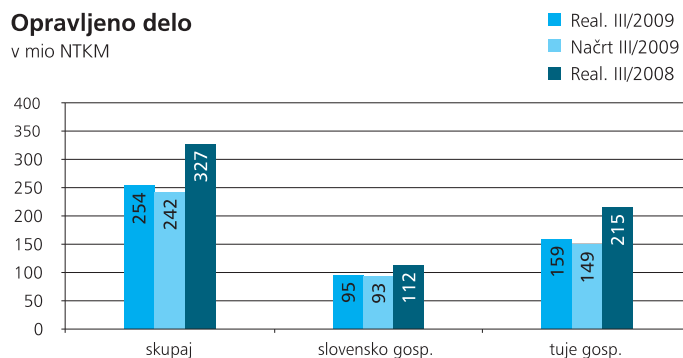
Prepeljano blago

v 000 ton



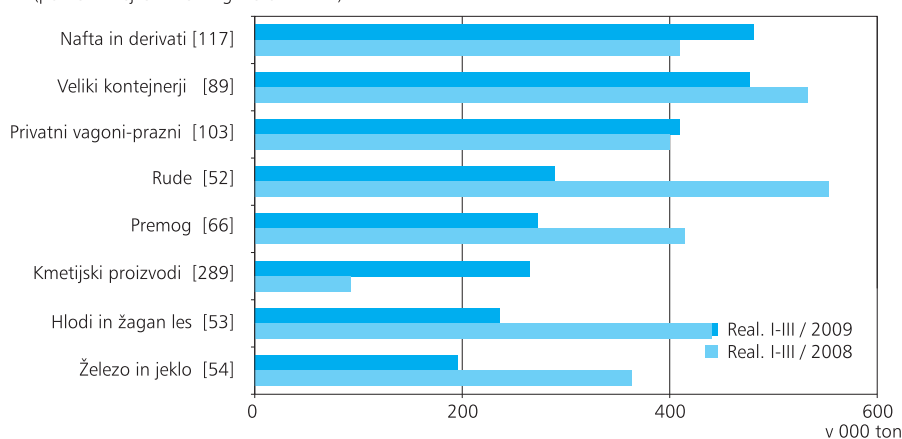
Opravljenno delo

v mio NTKM



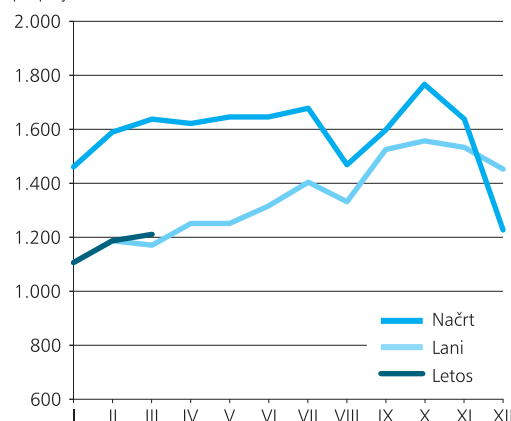
Prepeljani tovar

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Informacijska varnost in procesi

Po sklepu poslovodstva SŽ z novembra 2007 se v pristojnosti področja za informatiko izvaja projekt z naslovom **Uvajanje informacijske varnostne politike v družbi Slovenske železnice, d. o. o.** Pri tem se upoštevajo standardi in priporočila ISO 27001:2005 (pristop je »kontrolno usmerjen«), ISO 27002:2007 (uvajanje »najboljših praks«) in CMM (pristop je »procesno usmerjen«). V skladu s prvim je podjetje Deloitte Revizija, d. o. o., februarja in marca letos naredilo analizo tveganj poslovnih programskih rešitev Slovenskih železnic, ki je opisana v posebnem članku. V skladu z drugima dvema pa je bil izdelan **Kodeks informacijske varnosti družbe Slovenske železnice, d. o. o.** (v nadaljevanju Kodeks). Kodeks je odobrilo poslovodstvo in je objavljen v intranetu. Obsega 63 strani in pomeni informacijski bonton družbe. Vsebuje seznam ciljev, ki bodo doseženi z uredništvijo strategije informacijske varnosti podjetja. Namen politike varovanja informacij je namreč varovanje informacijskih sredstev družbe pred vsemi vrstami groženj, notranjimi in zunanji, namernimi in nenamernimi. Varnost informacijskih sistemov je ključna za preživetje družbe. Pri izdelavi Kodeksa se je pokazalo, da je treba priporočila ISO 27002:2007 razširiti z dodatnimi priporočili za učinkovito obvladovanje procesov, saj je to nujen pogoj za uspešno varovanje informacijskih sistemov podjetja. Na tem mestu bralce v poljubni obliki seznanjamo s povzetkom Priloge III Kodeksa, ki ima naslov Informacijska varnost v zvezi s poslovnimi procesi v podjetju, saj to področje obsega vse uporabnike informacijske tehnologije – zaposlene, stranke in poslovne partnerje SŽ.

1.0. NAČIN DOKUMENTIRANJA PROCESOV

1.1. Vsi ključni procesi v podjetju morajo biti dokumentirani na standarden in enostaven način, ki je razumljiv za vse pristojne organe in službe podjetja. Predpisana standardna dokumentacija je namreč potrebna za uspešno načrtovanje poslovne strategije podjetja, vodenje in nadziranje poslovanja ter razvijanje in vzdrževanje informacijskih rešitev.

1.2. Standardna in predpisana dokumentacija procesov mora biti neposredno uporabna tudi pri delu informatikov v razvojni fazi 2 (analiza obstoječega stanja) ter pri vzdrževanju informacijskih rešitev.

1.3. Pri dokumentiranju procesov je treba dosegati najmanj 3. raven kakovosti po CMM s priporočilom za napredovanje na 4. in 5. raven tega standarda (Tabela 1).

1.4. Podjetje mora imeti učinkovit, zanesljiv in od poslovodstva odobren interni predpis o standardnem postopku dokumentiranja procesov, ki velja tudi za proces razvijanja in vzdrževanja informacijskih rešitev, upošteva standarda CMM in ISO 27002 ter velja za celotno podjetje in za zunanje izvajalce organizacijskih in informacijskih storitev.

1.5. Načeloma je treba informatizirati vse poslovne in delovne procese v podjetju.

1.6. Vsak proces v podjetju je treba že od vsega začetka načrtovati in modelirati tako, da ga bo potem mogoče čim lažje, čim ceneje in čim hitreje informatizirati, sprogramirati in dokumentirati.

1.7. Pri informatizaciji procesov je treba doseči najmanj 5. stopnjo informatizacije (Tabela 2).

1.8. Dokumentacija o vseh procesih v podjetju mora biti enostavno dostopna, v intranetu.

2.0. OBVEZNOST DOKUMENTIRANJA PROCESOV

2.1. Informacije o procesih, vključno s procesom razvoja informacijskih rešitev, v podjetju, ki so nastale med delovnim časom ali po pogodbi, so intelektualna lastnina podjetja. Zato so jih vsi zaposleni in tudi pogodbeni izvajalci dolžni dokumentirati na predpisan, standardni način.

2.2. Nedokumentiranje procesov se šteje kot kršitev delovnih ali pogodbenih obveznosti.

3.0. DEFINICIJA PROCESA

3.1. Poslovni proces je zaporedje izvedenih metod (funkcij) na poslovnih objektih (entitetah), pri čemer vsaka metoda (funkcija) spremeni najmanj eno lastnost (atribut) objekta.

4.0. INTEGRACIJA PROCESOV

4.1. Vsi procesi v podjetju (poslovni in delovni) morajo ustvarjati novo vrednost. Kot ustvarjanje nove vrednosti se šteje tudi izpolnjevanje zakonskih obveznosti.

4.2. Vse procese v podjetju je treba med sabo integrirati.

4.3. Zaradi lažje informatizacije dela ter s tem posledično bolj učinkovitega vodenja in obvladovanja se procesi in projekti vodijo samo štirinivojsko:

0. Strateški proces / Strateški projekt
1. Proces / projekt
2. Aktivnost
3. Naloga

4.4. Zaradi lažje informatizacije dela ter bolj učinkovitega vodenja in obvladovanja morajo biti vsi procesi in projekti ter dejavnosti in naloge med sabo relacijsko povezani.

Tabela 1: Pet ravni zrelosti procesov po CMM:

1. raven - KAOTIČNI PROCES
2. raven - PONOVLJIVI PROCES
3. raven - DOKUMENTIRANI PROCES
4. raven - KVANTITATIVNO VODENI PROCES
5. raven - OPTIMIZIRAJOČI PROCES

Tabela 2: Stopnje informatizacije procesov

1. stopnja: Papir in svinčnik ali pisalni stroj
2. stopnja: Računalniški program za urejanje besedil in dokumentov
3. stopnja: Računalniški program za obdelavo razpredelnic
4. stopnja: Računalniški program za urejanje zbirk podatkov
5. stopnja: Specializirani računalniški program
6. stopnja: Integrirana poslovna programska rešitev
7. stopnja: Ekspertni sistem



Kaj nam pove primerjava s standardom informacijske varnosti ISO 27001:2005?

Analiza tveganj poslovnih programskih rešitev SŽ

Namen analiz tveganj je predvsem odkriti pomanjkljivosti v delovanju organizacije, ugotoviti, katerim tveganjem se s tem organizacija izpostavlja, in opredeliti smernice za odpravljanje ali vsaj zniževanje stopnje teh tveganj.

Slovenske železnice so letos naredile analizo tveganj svojih poslovnih programskih rešitev. Analiza tveganj je na podlagi pregleda organizacije, različnih procesov, ki jih ta izvaja, in tehnologije v uporabi skušala dati odgovor na vprašanje, kakšno stopnjo varnosti in nadzora organizacija zagotavlja. Analiza tveganj ni le pregled varnosti informacijskega sistema, saj se varnost zagotavlja tudi na drugih področjih – na primer fizična varnost, varnost pri delu ipd. - in skozi delo različnih oddelkov – na primer pravni in kadrovskega sektor. Prav tako ne moremo govoriti zgolj o pregledu informacijskih tehnologij, saj slednje pokrivajo varnost le na področju delovanja naprav, ne pa tudi na področjih izvajanja delovnih procesov, obnašanja zaposlenih, skladnosti z zakonodajo ipd. Analiza tveganj programskih rešitev obsega torej vse vidike varnosti na vseh ravneh delovanja organizacije.

Kje in kako se takšne analize tveganj sploh lotiti? Pri izvajanju vsake analize tveganj in analiz skladnosti je treba upoštevati standarde revidiranja informacijskih sistemov in dobre prakse s področja informacijske varnosti. Pri analizi tveganj na Slovenskih železnicah je organizacija kot izhodiščni standard izbrala mednarodni standard informacijske varnosti ISO 27001:2005, ki ga izdaja in posodablja Mednarodna

organizacija za standardizacijo. Standard podaja vodila za vzpostavitev sistema upravljanja informacijske varnosti in podaja konkretna vodila po področjih¹:

- A.5. Informacijska varnost
- A.6. Organizacija informacijske varnosti
- A.7. Upravljanje sredstev
- A.8. Upravljanje varnosti na področju človeških virov
- A.9. Fizična in okoljska varnost
- A.10. Varnost komunikacij in obdelav
- A.11. Varovanje dostopov
- A.12. Nakup, razvoj in vzdrževanje informacijskih sistemov
- A.13. Upravljanje varnostnih incidentov
- A.14. Upravljanje neprekinjenosti poslovanja
- A.15. Skladnost

Uporaba standarda ISO 27001:2005 omogoča primerjavo informacijske varnosti organizacije z dobrimi praksami s

področja in pripravljenost organizacije na skladnost s standardom.

Pri pregledu so bili izvedeni naslednji ključni koraki:

- opredelitev cilja in obsega analize tveganj;
- priprava revizijskega načrta skladno z določili standarda informacijske varnosti ISO 27001:2005, ki so ga Slovenske železnice opredelile kot ključen dolgoročni standard, ki ga želi organizacija doseči;
- pregled dokumentacije, ki je bila relevantna za konkretno revizijo;
- pogovori z različnimi deležniki (iz sektorjev informatike, vzdrževanja infrastrukture ter pravnega in kadrovskega sektorja);
- testiranje operativne učinkovitosti – pregledi, s katerimi smo ugotovili, ali sistem in vanj vdelane kontrole dejansko delujejo tako, kot je bilo zastavljeno;
- priprava poročila o izvedeni

analizi skladnosti;

- priprava poročila o tveganjih, pomanjkljivostih, ranljivostih, priložnostih za izboljšanje in potencialnih dejavnostih za odpravo oziroma zmanjšanje tveganj.

Rezultat revizije informacijske varnosti je poročilo, ki bo Slovenskim železnicam rabilo kot podlaga za opredelitev vseh tistih korakov, ki so potrebni za zagotavljanje skladnosti z dobrimi praksami informacijske varnosti, začenši s krovno varnostno politiko.

Kaj nam torej pove primerjava s standardom informacijske varnosti ISO 27001:2005? Tovrstna analiza je mejnik, ki nam pove, kje smo v nekem časovnem trenutku in kaj moramo narediti, da izboljšamo informacijsko varnost, tako da se bomo kar najbolj približali svetovno priznanim dobrim praksam.

DELOITTE REVIZIJA, d.o.o.

Shema: Proces vzpostavitve in vzdrževanja informacijske varnosti po ISO 27001:2005

Korak	Vzdržuj			
	Zagon	Oceni	Preoblikuj	Ohrani
Kategorija				
LJUDJE	Identificiraj deležnike	Profil organizacijske kulture (zavest, zmožnosti, zmogljivosti)	Vzpostavi programe ozaveščanja in izobraževanja	
	Dokumentiraj namen uprave		Razvij politike in navodila	Vpelji mehanizme za izvajanje in spremljanje izvajanja politike
PROCES	Vzpostavi funkcijo varovanja informacij	Določiti kritičnost poslovnih informacij in IT sistemov	Pregled – ocena kontrol	Vpelji procedure na podlagi dobrih praks
	Dokumentiraj naloge in odgovornosti		Pregled zakonske skladnosti	Dokumentiraj ključne indikatorje zmogljivosti
TEHNOLOGIJA	Identificiraj lastnike sistema in skrbnike	Določiti kritičnost poslovnih informacij in IT sistemov	Tehnična ocena ranljivosti	Razreši ranljivosti
				Dokumentiraj standarde
				Izberi in vpelji varnostne tehnike in tehnologije

¹ Oznake področij, povzete po standardu ISO 27001

Dr. Matic Tasič, generalni direktor Slovenskih železnic

Slovenske železnice imajo veliko razvojnih možnosti

Dr. Matic Tasič je 18. marca za naslednja štiri leta prevzel delovno mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic. Takoj se je lotil analize stanja in se seznanil z vsemi vodilnimi delavci.

Gotovo lahko zatrdimo, da je delo generalnega direktorja Slovenskih železnic vse prej kakor enostavno, morda celo nevhvalno. Kakšna je bila vaša motivacija ob prevzemu tega delovnega mesta?

Že pred dvanajstimi leti so me vprašali: Zakaj SŽ? Takrat je sicer to pomenilo Slovenske železarnice, ki jih je bilo treba sanirati. Prepričan sem, da je mogoče Slovenske železnice preobraziti v uspešno podjetje. Ko smo začeli delati v Slovenskih železarnah, nihče ni verjel, da je mogoče sanirati sistem, ga popeljati do dobrega rezultata in mu dati dobre razvojne možnosti. Takrat je vodilna ekipa skupaj z mano in z vsemi zaposlenimi naredila vse, da se je podjetje naposled lahko pohvalilo z izjemno dobrim poslovanjem.

Menim, da je veliko vzporednic med železarnami in železnicami, ne le ta, da železnice vozijo po tirih, ki jih jeklarne proizvajajo. Prav tako je bila železarna na Prevaljah v letih 1830-1899 s svojimi zaposlenimi ena največjih evropskih železarn za proizvodnjo tirov, po katerih še vedno ponekod v svetu vozijo vlaki. Tudi železarne so imele velik kapital v ljudeh, tako imajo tudi Slovenske železnice podobno velik kapital v ljudeh, ki s svojim znanjem, sposobnostmi in izkušnjami lahko naredijo tisto, kar je potrebno, da podjetje pride iz slabega v boljši položaj. Poleg

tega imajo Slovenske železnice tudi zelo pomemben geostrateški položaj na križišču petega in desetega koridorja. Če izrabimo danosti ali naravna bogastva, ki jih imamo v geostrateški legi in

ljudeh, lahko Slovenske železnice uspešno preobrazimo iz prevoznika na domačem trgu v globalnega igralca – ponudnika celovitih logističnih storitev – na mednarodnem trgu.



Ali vam je v tem kratkem času (pogovor je potekal 2. aprila, op. avtorja) že uspelo ustvariti si sliko o položaju Slovenskih železnic?

Po prvih pogovorih in analizah lahko rečem, da stanje ni rožnato, morda je ponekod celo črno. Če uporabim prisposodbo: smo v predoru, vendar je na koncu videti odsev svetlobe, kar pomeni, da je podjetje še mogoče preobraziti v zeleno smer. Slovenske železnice so v slabem gospodarskem položaju. Izguba v jedrni dejavnosti je bila lani velika. Prihodki v enem izmed jedrnih programov, to je v tovornem prometu, so se v zadnjem četrletju lani občutno zmanjšali, letos v prvem četrletju pa je stanje že alarmantno, saj so se zmanjšali kar za 28 odstotkov. Tudi z organizacijskega vidika stanje ni najboljše.

Podjetje bo zato treba celovito preobraziti, v poslovnem in organizacijskem pogledu. Poenostaviti bo treba vodenje, saj je sestavljeno iz prevelikega števila ravnih vodenja. Na vrhu naj bodo funkcije, ki so potrebne za učinkovito obvladovanje podjetja. Če hočemo uspešno tekmovati v svetu, moramo imeti močno komercialno funkcijo.

V prvem četrletju letošnjega leta stroški krepko presegajo prihodke, kar pomeni, da podjetje negativno posluje. S kratkoročnimi ukrepi moramo takoj ustaviti padanje.

Slovenske železnice so veliko podjetje, zato je treba za zaustavitev negativnih gibanj v njem vložiti ogromno energije, moči, volje in izpeljati ustrezne kratkoročne ukrepe, da bi se voz, ki drsi navzdol, začel ustavljati. Nato pa pridejo na vrsto srednjeročni in

dolgoročni ukrepi, ki so potrebni za dolgoročno stabilnost podjetja.

Lahko poveste, katere ukrepe imate v mislih?

Kratkoročni ukrepi, o katerih se je treba najprej dogovoriti s socialnimi partnerji, bodo predstavljeni nadzornemu svetu. Zame je v tem okolju najbolj pomemben človek, zato ker se sanacija in preobrazba podjetja lahko izvedeta samo skupaj z zaposlenimi. Vsakdo lahko v okviru svojih pristojnosti in na svojem delovnem mestu prispeva svoj del v mozaiku, in če nekdo ne prispeva svojega dela, mozaik ni popoln.

Preobrazbe podjetja ne bomo začeli z velikimi besedami, z revolucijo ali ugotavljanjem trajnih tehnoloških presežkov. Na eni strani bo treba povečati realizacijo v vseh dejavnostih Slovenskih železnic, v tovornem in potniškem prometu ter v drugih dejavnostih poslovnih enot in hčerinskih družb. Na drugi strani pa bo treba vzpostaviti učinkovit nadzor nad stroški. Stroške je treba zmanjšati na vseh področjih, predvsem poslovno nepotrebne stroške. V tem trenutku gre pravzaprav za preživetje. Tako rekoč smo obsojeni na uspeh, moramo uspeti, kajti priložnosti za naslednjo preobrazbo ali sanacijo podjetja mogoče ne bo več, če ne bomo izrabili obstoječih možnosti in priložnosti, zlasti interesov po strateškem povezovanju.

Iskanje strateških partnerjev je sicer v pristojnosti lastnika, vendar pa morajo biti Slovenske železnice dejavne in pozitivne ter morajo biti nosilec in akter povezovanja. Pripraviti moramo razmere za sodelovanje. Če bodo to namesto nas storili drugi, ne bomo enakopravni partnerji, in bomo v podrejenem položaju.

Kje vidite možnosti za povečanje prihodkov?

Na vseh področjih. Poiskati je treba nove kupce, predvsem direktne kupce na domačem in tujem trgu. Zato bomo aktivirali ves možni potencial in sprožili ofenzivo na prodajnem področju.

Trg v gospodarski krizi temu ni najbolj naklonjen ...

Preobrazbo resda začenjamo v neprimernem času. Začeti bi jo morali pred tremi, štirimi leti, ko je bilo stanje bistveno boljše. Ko podjetje dobro posluje, je lažje izvajati premike v njem oziroma ga je lažje preobraziti kot pa takrat, ko je stanje slabo. Slovenske železnice so na domačem trgu omejene, saj je omejeno število podjetij, ki potrebujejo naše storitve. Poiskati bo treba nove tržne niše in bolj proaktivno delovati na trgu.

Kako na splošno ocenjujete storitve Slovenskih železnic v potniškem in tovornem prometu?

Po presoji kupcev in po lastnih izkušnjah bi jih označil kot velikokrat nezadovoljive. Ko sem namreč delal v podjetju, ki je potrebovalo storitve Slovenskih železnic v tovornem prometu, nismo bili najbolj zadovoljni z njimi, kajti danes podjetja prodajajo po sistemu just in time. Železnice se niso dovolj prilagajale kupcu. Kupec je kralj, vedno je bil in vedno bo, upoštevati je treba njegove interese in poiskati najboljše možnosti, zato da stranki ponudimo tisto, kar potrebuje. Na tem področju moramo še veliko postoriti, toda na srečo imamo tudi še rezerve.

V potniškem prometu se prilagajamo slabi železniški infrastrukturi, imamo tudi veliko starih vozni sredstev, ki ne omogočajo sodobnega potovalnega standarda. Potniki se pritožujejo, ker so vlaki prepočasni, ker zamujajo in ker so ponekod prepolni. Čaka nas še veliko dela, če želimo postati priprazen ponudnik celovitih logističnih storitev.

Izboljšati bo treba vozni red vlakov, ki velikokrat ni najbolj ustrezen. Zato tudi ni toliko potnikov, kot bi jih lahko bilo. Predstavljam si povezavo med severovzhodom in jugovzhodom Slovenije, na primer Maribor-Ljubljana-Koper. Če bi potniki potrebovali za pot z vlakom, recimo iz Ljubljane v Maribor ali Koper manj kakor eno uro, bi se veliko več ljudi vozilo z vlakom. Na vlakom lahko delaš, bereš, študiraš, vendar je dve uri

dolga vožnja v tej smeri le predolga. Čas je danes zelo pomemben dejavnik.

Skupaj z državo bomo morali investirati v izboljšanje infrastrukture. Infrastruktura je glavni pogoj, da bodo lahko vlaki vozili hitreje. Nato bo treba investirati tudi v nova vozna sredstva. Nič ne pomaga, če imamo vlake, na primer InterCity Slovenija, ki lahko vozijo s hitrostjo dvesto kilometrov na uro, če na posameznih odsekih vozijo počasi. Povprečne hitrosti v potniškem prometu znašajo 50 kilometrov na uro. Ko se bodo podvojile, bodo vlaki, zlasti v medmestnem prometu, bistveno bolj zasedeni. V konicah bo treba vzpostaviti taktni promet. Priložnosti železnice so v javnem prevozu potnikov.

V kolikšnem času bi bilo mogoče sanirati Slovenske železnice?

Stanje ne dovoljuje, da bi si za sanacijo vzeli preveč časa. Ukrepati moramo zelo hitro – zaradi gospodarskega stanja v podjetju, tržnega stanja, liberalizacije prevozov, odprtosti trga in zaradi drugih prevoznikov. Slovenske železnice se morajo čim prej prilagoditi trgu. Danes mora vsak po svojih pristojnostih prispevati in čim bolj opraviti delo, zato da se bo stanje izboljšalo na vseh ravneh. Jutri bo mogoče prepozno.

Kako vidite vlogo lastnika v tem procesu?

Lastnik ima zelo pomembno vlogo. Kot lastnik infrastrukture mora zagotoviti, da se bo ta izboljšala, zato da bo prevoz potnikov lahko potekal točno in da bo tovar lahko prispel pravočasno do kupcev. V tem trenutku štejem za najbolj pomembno prav vlogo lastnika. Skupaj z njim moramo poiskati pravega strateškega partnerja, s katerim bo država dobila dodatna sredstva za izboljšanje infrastrukture in s katerim se bodo Slovenske železnice kot globalni in integralni logist povežale v mednarodno logistično mrežo, predvsem na trgih, ki jih najbolj poznamo, na območju Jugovzhodne Evrope.

Kakšen je vaš način dela in vodenja?

Menim, da sem do sodelavcev korekten. Puščam jim veliko svobode, vendar pričakujem, da vsak opravi svoje delo čim bolje in v interesu podjetja. Notranjo organizacijo v podjetju bo treba prilagoditi tako, da bo mogoče celovito obvladovati podjetje. Z nekaterimi notranjeorganizacijskimi spremembami bomo vodenje poskušali poenostaviti, zato da bodo lažje obvladljive tiste funkcije, ki so potrebne za učinkovito izvajanje storitev za kupce, torej komercialna, finančno-ekonomska in tehnično-tehnološka funkcija. Vodstvo mora imeti čim boljši pregled nad celoto, kajti nemogoče se je ukvarjati s podrobnostmi. V vodstvu pripravljamo usmeritve, strategijo, poslovno zasnovo in opredelili bomo načine in poti za uresničitev strategije. Cilj je postati logistično podjetje, ki bo imelo na območju Jugovzhodne Evrope pomembno vlogo.

Čemu boste na kadrovskem področju namenili največ pozornosti oziroma kakšen način dela s socialnimi partnerji želite uveljaviti?

S socialnimi partnerji želim doseči korektno sodelovanje, zato sem se že prvi dan sestal s predstavniki zaposlenih v nadzornem svetu, naslednji dan pa s predstavniki sindikatov. Zavedam se namreč, da je sindikat eden najpomembnejših dejavnikov v podjetju in da lahko s pozitivno energijo ter pozitivno motivacijo vpliva na vse zaposlene, da vsakdo opravi svoj del naloge v podjetju. Pričakujem korektno sodelovanje in odnos. Lahko zagotovim, da bomo odprta vprašanja poskusili usklajevati in pri tem iskali najboljše rešitve za zaposlene in podjetje. Bolje, kot nam bo šlo, toliko bolje se bo godilo vsem nam zaposlenim. Cilj je, da nam gre dobro, da smo v pozitivnih številkah, da bomo lahko investirali v obnovo voznega parka.

Vsi zaposleni naj sami ugotovijo, kako opravljajo svoje delo in kaj bi bilo mogoče še bolje storiti. Tudi od vodilnih delavcev pričakujem, da bodo vso svojo energijo usmerili v dobro podjetja.

Miran Zalokar

Kaj je volja, izveš, ko si postavljen pred dejstvo

Pot v pekel je tlakovana z dobrimi nameni. Tako pravi pregovor, ki nam skuša povedati, da človek včasih, ko misli, da dela najboljše, pravzaprav nehote naredi vse, da bi šla stvar hudo narobe. Iz zgodovine se lahko o tem prepričamo iz nešteti primerov. Pregovor si lahko razložimo tudi na drugačen način. Včasih človek dela vse, da bi najbližjim omogočil lepo življenje, pa mu usoda prekriža pot, in življenje, h kateremu je stremel z dobrimi nameni, spremeni v pekel. In za to ni sam niti najmanj kriv. Takrat se pokaže, iz kakšnega testa je človek v resnici. Ko je postavljen pred neogibno dejstvo, ko besede iz udobnega naslanjača popolnoma izgubijo pomen, ko ostaneš samo ti in situacija, ki te je doletela. Takrat se pokaže, česa si zmožen v realnosti. Takšen pekel je doletel našega sodelavca Mirana Zalokarja, strojevodjo iz DE Jesenice, ko je z dobrimi nameni urejal družinsko gnezdo za svojo družino, pa ga je usoda v obliki delovne nesreče priklenila na invalidski voziček. Z Miranom sva se pogovorila v Rehabilitacijskem centru Soča v Ljubljani in tam sem dejansko dojel, kaj lahko človek doseže s trdno voljo, ko se mora dobesedno psihično sestaviti skupaj.

Miran, zaupaj nam svojo zgodbo.

Zdravo. Sem Miran Zalokar, živim na Blejski Dobravi pri Jesenicah, imam družino s tremi otroki. Na Slovenskih železnih sem zaposlen od leta 1990. Opravljal sem raznovrstna dela, od transportnega delavca, voznika viličarja, vzdrževalca transportne mehanizacije, premikača, leta 2005 sem se vpisal v šolo za strojevodje, to

delo sem opravljal tri leta.

Na usodni dan sem urejal ograjo na terasi hiše, v kateri živimo z družino. Po napaki na dvigalu, ki se je sunkovito spustilo, sem omahnil v globino petih metrov in pristal na boku. Takoj sem vedel, da je nekaj hudo narobe, saj nisem čutil nog. Pozneje, ko sem bil že v bolnišnični oskrbi, je preiskava pokazala, da imam uničeno dvanajsto vretenca. K sreči pa hrbtenjača ni bila prekinjena, kar mi na nek način daje upanje, da se bo poškodba ob obilici terapije in treninga nekoč morda sanirala do stopnje, da invalidski voziček ne bo več potreben. Vendar ne prehitevam dogodkov, saj na vso situacijo gledam realno in se je lotevam počasi in premišljeno.

Kako je videti tvoj dan na rehabilitaciji?

Ob sedmi uri vstajamo, sledi zajtrk, nato pa delovne terapije in fizioterapije, ki potekajo med osmo in trinajsto uro. Terapije so zelo naporene, saj se moramo naučiti živeti v stanju, v katerem smo se znašli. Verjemite mi, da je to za človeka, ki je še pred kratkim normalno funkcioniral, sedaj pa je praktično nemočen, strašen šok. Najhuje je takrat, ko dokončno dojameš, kaj se ti je pravzaprav zgodilo. Takrat so v veliko pomoč psihologi, socialne delavke in celotno osebje centra, ki jih želim na tem mestu javno pohvaliti.

Na fizioterapiji nas naučijo delati vaje za razgibanje, trebušnjake, roke, sklepe in za ohranitev mišične mase na nogah, kar je izjemno pomembno. Z vajami si dvigujemo tudi samozavest, o pomembnosti slednje za obstoj človeka, še posebej v naši situaciji, pa menim, da ni treba izgubljati besed.



Oprema, ki jo potrebuješ za samostojno življenje, verjetno ni ravno poceni.

O tem ne bi izgubljal besed. Samo na kratko naj povem, ker sem na žalost in proti svoji volji spoznal ozadje, da so cene katastrofalno visoke, saj ima vsaka, tudi najmanjša malenkost, ki jo invalid potrebuje za svoje življenje, prav neverjetno ceno, kot bi bilo vse iz zlata in platine, pa gre za čisto običajne materiale. Zakaj je tako, vedo samo tisti, ki to opremo izdelujejo in prodajajo.

Za dostop do našega dela hiše bom potreboval invalidsko dvigalo. Tudi tu so cene kar pošteno, saj se začnejo pri 13.000 evrih, pa vse tja do 30.000 in 35.000 evrov. Tu bi spet izrekel javno zahvalo vsem svojim sodelavcem strojevodjem po vsej Sloveniji, ki so najprej na Jesenicah, nato pa tudi po drugih sekcijah za vleko samoiniciativno sprožili akcijo zbiranja sredstev za moje dvigalo, kar mi bo precej olajšalo njegov nakup. Sodelavci, kolegi,

iskrena hvala vam! Še enkrat več se je pokazalo, da kolegialnost v naših vrstah ni samo mrtva črka na papirju.

Pa se ti kdaj zgodi kakšna, no, glede na situacijo zagotovo na morem reči smešna stvar, čeprav verjamem, da ima humor skozi tvoje oči in oči tvojih kolegov v centru povsem drugačne razsežnosti, kakršne veljajo za nas, ki tega stanja ne poznamo.

Res je, da tudi humor dobi čisto drugo obliko, no, pa vseeno, humor je humor, kakor koli ga obrneš. No, oni dan sva s kolegom preizkusila avtomobil, ki je prilagojen za voznika invalida. In tako sva se spravila za volan, od navdušenja pa sva invalidske vozičke pustila kar tam, na parkirnem prostoru. Šele po nekaj krogih sva ugotovila, da če nekdo, seveda povsem nenamerno, parkira na najino mesto, saj sta tam stala samo dva prazna

vozička, midva ostaneva ujeta v avtu, ker preprosto ne moreva ven oziroma nimava kam. Najina vozička bi namreč »zaparkirali«, in ne bi mogla do njih. Vožnja nazaj je bila kar precej hitra, pa tudi nasmejala sva se. Morda se je ta zgodba komu zdela črno humorna, vendar pa sta tu smeh in dobra volja resnično vzvoda, ki ti dasta moči in optimizma.

Opazil sem že, da ti optimizma in volje resnično ne manjka. Lahko si nam za vzor, še posebno takim, ki stokajo za vsako malenkost, naj se malo zamislijo nad sabo. Kakšen pa je tvoj moto, katera misel te žene naprej?

Odkar sem v centru Soča, sem prišel do dveh ugotovitev, saj imam časa za razmišljanje več kakor dovolj. Prva je, da nikoli ni tako slabo, da ne bi moglo biti še slabše ali pa bolje, izbira pa je odvisna samo od tebe. Druga pa pravi, da nihče ni nezmotljiv. Nihče ne more trditi, da pozna

absolutno vse razvoje dogodkov. Potem bi izključil voljo in upanje. In kakšen svet bi to bil, lepo vas prosim?

Še ena misel mi daje ogromno moči. Misel na moje najdražje, ki sem jih že omenil v uvodu. Na ženo in najine tri otroke, ki mi vsi skupaj resnično stojijo ob strani. Rad bi se zahvalil tudi njim. Vem, da je tudi zanje težko, pa vendar tega ne kažejo.

Na koncu pa bi se zahvalil še vsem sodelavcem in predstavnikom delodajalca, ki so me obiskali v bolnišnici in sedaj v centru.

In čisto za konec še moje sporočilo – Mirana ne odpišite! I'll be back!

Takšne volje človek resnično ne vidi vsak dan. Miranu lahko zaželim samo uspešno vključitev v vsakdanje življenje, v mislih pa tako, kot verjetno vsi mi, verjamem in držim pesti, da mu bo uspelo tudi kaj več, kajti človeška misel je izjemno močna, še posebej, če je iskrena in čista.

Izobraževanje policistov za varno delo na železniškem območju

Ivan Basić, varnostni inženir v poslovni enoti vodenje prometa, in Goran Rajačić iz službe za varnost in zdravje pri delu sta bila nosilca izobraževanja slovenskih policistov za varno delo na železniškem območju. V ta namen je Policija pripravila film o delu na železniškem območju, Slovenske železnice pa organizirale predavanje in sodelovale pri izdelavi literature. Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije je septembra lani izdalo knjigo Varno delo policistov na železniškem območju.

Slovenske železnice so se odzvale na prošnjo Ministrstva za notranje zadeve, in sicer da pripravijo izobraževanje policistov o delu na železniškem območju. Ob izrednem dogodku na železnici Slovenske železnice v skladu z Navodilom 79 obvestijo policijo. Policisti, ki ukrepajo na železniškem območju, morajo biti usposobljeni za varno gibanje na železnici. Povod za

tovrstno izobraževanje je bila nesreča leta 2002, ko je policist utrpel hujšo poškodbo zaradi električnega udara na vagonu. Izobraževanja o varnem gibanju na železniškem območju

so se udeležili policisti, ki zdaj pridobljeno znanje prenašajo sodelavcem po vsej Sloveniji. Naša sodelavca Ivan Basić in Goran Rajačić sta jim varno delo na železnici predstavila na eno-

dnevem seminarju na Policijski akademiji, praktično usposabljanje pa sta izvedla na obmejni železniški postaji v Dobovi. Poudarek pri izobraževanju je bil na osebni varnosti policistov na območju visoke električne napetosti.

Koordinator izobraževanja, inšpektor policije Marinko Mikše, je železničarjem izrekel pohvalo in se jim zahvalil za izvedbo izobraževanja ter pomoč pri snemanju filma. Posamezne filmske kadre so snemali na več lokacijah, varno gibanje na območju železniške postaje so posneli na ljubljanski postaji ter postajah Kresnice in Dobova, varno hojo čez most so snemali na črnuškem mostu, varno hojo skozi predor pa v predoru Poganeke. Pri snemanju so sodelovali tudi zaposleni v TVD, poslovni enoti vleka in vlakovni odpravniki.



Praktični del usposabljanja policistov na postaji Dobova. V rumenih varnostnih telovnikih sta Goran Rajačić (levo) in Ivan Basić.

Marino Fakin

S psihoterapijo do polnejšega udejstvovanja in kakovosti življenja

Vsak od nas se kdaj znajde v situaciji, ko začuti, da življenja ne obvladuje tako, kot bi si želel, in da so vsakdanji problemi postali preveliki in pretežki. Ob tem nemalokrat občutimo vsiljevanje težkih misli, napetost in strah pred novim, drugačnim in nam nepoznanim. Spet drugič občutimo preveliko težo spoprijemanja s čustvenimi težavami v medsebojnih odnosih, bodisi na delovnem mestu bodisi v družinskem ali partnerskem življenju. Včasih nas nepričakovano preseneti nova življenjska situacija, ki se

je nismo niti najmanj nadejali ali jo pričakovali; bodisi, da je to izguba ljubljene osebe, ločitev ali spoznanje, da je otrok zasvojen, ipd. Na te situacije smo največkrat nepripravljeni, ob njih se čutimo šokirani in nemočni. V svojih mislih pa smo osredotočeni zgolj na čustveni problem, zatopljeni v svojo žalost in osamljenost. Pred očmi je le tema, nemoč, bolečina. Počutimo se popolnoma izgubljeni, osamljeni. V takšnih trenutkih tudi redko vidimo izhod ali rešitev v dani situaciji, saj smo čustveno tako

obremenjeni, da izgubimo sposobnost videti še kaj drugega. Če smo v takšnem stanju predolgo, sami težko najdemo rešitev iz dane situacije in potrebujemo pomoč od zunaj.

Kje poiskati pomoč?

Kadar se počutimo tako slabo, se običajno odpravimo k osebnemu zdravniku. Ta nam največkrat predpiše pomirjevala ali antidepresive, včasih nas napoti celo k specialistu psihiatru. V takšnih primerih dejansko največkrat ne potrebujemo zdravlil, pač pa nekoga, ki bi nas poslušal in nas usmerjal k reševanju čustvenih težav, v katerih smo se znašli.

Zdravila pogosto samo odpravijo simptome neke bolezni. Vir psihičnih in čustvenih težav, zaradi katerih se je nek simptom bolezni pojavil, pa v takšnih situacijah največkrat niti ne pride do izraza. Uspeh zdravljenja v okviru zdravstva pa najverjetneje ni predvsem v tem, da se delavec čim prej vrne na delo. Začarani krog težav se nadaljuje in simptomi bolezni se lahko slej ko prej spet pojavijo, vsakokrat v nekoliko težji obliki.

Včasih je veljalo prepričanje, da pomoč v psihičnih in čustvenih stiskah ponujajo samo psihiatri. Vendar je pomoč psihiatra potrebna predvsem takrat, ko je duševna bolezen ali motnja že tako huda, da ovira posameznikovo vsakodnevno življenje in delovanje. Psihiater pomaga ljudem v hujših primerih in bolniku predpiše zdravila. Psihoterapije pa praviloma ne izvaja.

Pri reševanju čustvenih in psi-

hičnih težav lahko pomaga psihoterapevt. Čeprav je področje psihoterapije pri nas še precej neurejeno, in je zaradi tega pot do nje nekoliko težja, ljudje nekako vendarle najdejo pomoč, ko to zares potrebujejo. Na voljo je namreč čedalje več informacij o različnih izvajalcih in psihoterapevtskih pristopih.

Danes je v svetu že splošno znana in priznana pomoč pri odpravljanju psihičnih in čustvenih težav s psihoterapijo. Tudi pri nas na tem področju obstaja že vrsta šol in izobraževanja.

Začetki psihoterapije

Psihoterapija je nastala pred stoletjem iz medicinske prakse dunajskega psihiatra **Sigmunda Freuda**, znana pod imenom *psihoanaliza*, ki se je izvajala na znamenitem kavču, pri čemer je bil terapevt obrnjen stran od pacienta. Sprva je bila to predvsem metoda pomoči pri odpravljanju nevrotskih motenj, danes pa je razširjena praktično na vsa področja človekovega življenja in delovanja.

Danes pojem psihoterapije zajema prek 400 teoretičnih smeri, oblik, metod in vrst pomoči obvladovanja in odpravljanja najrazličnejših čustvenih in psihičnih težav. Vsaka od teh smeri izhaja iz lastne teoretične podlage, specifične metodologije in uporablja različne oblike pomoči. Vse to dokazuje, da se je psihoterapija od samega začetka izvajanja psihoanalize močno spremenila. Danes temelji izvajanje psihoterapije pri nas predvsem izhajajoč iz transakcijske analize, različnih



smeri družinske psihoterapije, psihoanalize, geštalt in vedenjsko-kognitivne terapije.

Psihoterapija in njeni terapevtski potenciali so pomembni pri vsakodnevnem reševanju težav, kakor tudi pri izboljšanju kakovosti življenja. Zaradi svoje tesne povezanosti z mnogimi humanističnimi in družbenimi vedami je psihoterapija civilizacijski dosežek, ki pomembno zaznamuje naš čas.

Kaj sploh je psihoterapija?

Psihoterapija je oblika obvladovanja in odpravljanja čustvenih in psihičnih težav, ki vplivajo na kakovost človekovega življenja, medsebojne odnose in sposobnost premagovanja stresnih in konfliktnih situacij. Psihoterapija pomaga na primer pri premagovanju depresije, pri težavah, ki se kažejo pri nevrotskih motnjah. Zelo učinkovita je tudi v procesu zdravljenja različnih zasvojenosti. Zato lahko rečemo, da je psihoterapija poleg obvladovanja in reševanja nastale problematike, predvsem tudi metoda spreminjanja ali (pre)oblikovanja posameznikove osebnosti.

Terapevt, ki je za izvajanje terapije strokovno usposobljen, gre najprej sam skozi večleten proces izobraževanja in osebni proces psihoterapije, da na lastni koži predela nefunkcionalne vzorce in travme iz otroštva, ki so posledica razvojnih ter drugih primanjkljajev v primarni družini. Družinska vzgoja in odnosi v njej nam vcepijo določena prepričanja in stališča o videnju sebe, sveta in drugih ljudi. Tudi ta prepričanja in stališča je treba skozi psihoterapevtski proces preveriti in običajno pri sebi spremeniti. Predvsem pa mora biti terapevt sposoben prepoznavati lastne odzive na težave tistega, ki se vključuje v psihoterapevtski proces, da vanj ne vnaša svojih nerazrešenih in nepredelanih čutenj. Splošno je sprejeto mišljenje, da je glavni in odločilni dejavnik v psihoterapevtskem procesu osebnost terapevta, kar je pomembnejše

od teorije in metode psihoterapevtske pomoči.

Terapevt mora biti sposoben vzpostaviti najprej zaupanja vreden odnos z osebo, ki išče pomoč, da lahko vzpostavi ustrezno komunikacijo. Psihoterapija je namreč metoda pomoči, ki temelji na pogovoru in skupnem razmišljanju. Pomembno je, da se posameznik ob tem počuti sprejetega in varnega, kajti le v takem ozračju se lahko odpre in iskreno spregovori o svojih občutkih, doživljanjih, notranjih stiskah in strahovih.

Komu je namenjena psihoterapija?

Do psihoterapije imajo ljudje pri nas še vedno nekakšno odklonilno stališče, podobno kakor do obiska psihiatra. Mnogi ljudje, ki imajo psihične ali čustvene težave, običajno dolgo ne poiščejo tovrstne pomoči, razen, ko so s težavami že tako hudo obremenjeni, da jih ne zmorejo več sami »nositi«. Razlog je v napačni miselnosti, žal še mnogih, da je s temi ljudmi nekaj narobe, ali celo, da so »nori«. Vsi ljudje imamo težave. Razlikujemo se le po tem, da jih eni bolj ali manj uspešno rešujemo, drugi pa jih ne rešujemo ali jih rešujemo na napačen način. Prve bi lahko imenovali tudi zmagovalce, druge pa poražence. Na psihoterapijo prihaja čedalje več ljudi, ki ugotavljajo, da se jim določene stvari v življenju kar naprej ponavljajo. Utemeljitelj ene od metod psihoterapije, ki se imenuje transakcijska analiza, Eric Berne, to imenuje *življenjski scenarij*. Tako se npr. pogosto zgodi, da človek, ki se loči, »zamenja igralca« z novim »igralcem«, pri čemer se zgodba v celoti spet ponovi. Namesto igralca je potrebna sprememba scenarija. Drugi iščejo pomoč psihoterapevta, ker želijo izboljšati kakovost svojega življenja, ker želijo osebnostno rasti. Doktor Janez Rugelj bi dejal, da je psihoterapija pomoč pri zapoznelem odraščanju.

Dejstvo je, da največkrat nismo dovolj in predvsem ustrezno

usposobljeni za poklic očetovstva in materinstva, skratka za družinske, partnerske in druge medsebojne odnose. Ko se srečujemo z vzgojnimi težavami ali težavami v partnerskem odnosu, je priložnost, da nekaj naredimo zase in za svoje bližnje. Pogosto razmišljamo, da če bi bil moj partner drugačen, bi bilo med nama vse v redu. Tako odgovornost za reševanje nastale situacije prelagamo na drugega. Pritiskamo nanj, da bi se spremenil. Dejstvo pa je, da edini, ki se lahko spremeni, smo mi sami. Naše spremembe pa lahko spodbudijo spremembe v soljudih. Edina pot je torej, da začnemo pri sebi.

Podobne težave v medsebojnih odnosih lahko nastanejo tudi v delovnem okolju, ko pričakujemo, da bodo sodelavci in nadrejeni ali podrejeni spremenili svoje vedenje. Takrat bi bilo, po naši oceni, delovno vzdušje boljše, naših težav pa konec. Žal pa se samo od takšnega pričakovanja, razen izjemoma po nekem čudežnem naključju, ne zgodi nič.

Cilj psihoterapije

Namen psihoterapije je skupaj s tistim, ki išče pomoč, prepoznati, razumeti, obvladovati, zmanjšati ali pa v celoti odpraviti motnje, težave in stiske, zaradi katerih je poiskal terapevtsko pomoč. Končni cilj psihoterapije pa je zmanjšati trpljenje in obvladovati svoje življenje.

Zaradi nezmožnosti obvladovanja ali spopadanja z življenjski preizkušnji se človek lahko zateka v nefunkcionalno vedenje, ki še poslabša njegove medsebojne odnose in njegovo počutje. Psihoterapija je tudi spreminjanje nefunkcionalnega vedenja, ki je povezano s posameznikovimi čustvi in čustvenimi težavami. Namen psihoterapije sicer ni, da bi bili ljudje srečni, kar sicer lahko tudi dosežejo, temveč je predvsem v tem, da postanejo bolj svobodni in odgovorni, bolj usposobljeni za spoprijemanje z življenjskimi preizkušnji in težavami in da ob vsem tem sebe v življenju vidijo kot zmagoval-

ce. To pomeni spodbujati njihovo pozitivno osebnostno rast in razvoj.

Psihoterapija je torej priložnost za osebnostno dozorevanje in izboljšanje samopodobe. Z drugimi besedami bi lahko reli, da gre za povečevanje čustvene inteligence, ki se odraža v sposobnosti obvladovanja samega sebe, sposobnosti biti v stiku s samim sabo, sposobnosti odločanja / na podlagi stvarnega dojemanja sebe, sveta in drugih/, sposobnosti sprejemanja odgovornosti za svoje ravnanje itd., če naštejemo le nekatere. To pa so hkrati tudi tiste najpomembnejše lastnosti in kvalitete, ki jih potrebuje vsak človek, da je zadovoljen s svojim življenjem, da najde ustrezno in koristno mesto tudi v družbi, kjer se lahko samouresničuje in prispeva v skupno dobro.

Psihoterapija in menedžment podjetja

Psihoterapija je uporabna in se tudi čedalje bolj uveljavlja na področju menedžmenta, kjer se zahtevajo psihološke in komunikacijske spretnosti. Poznavanje teorije osebnosti in medsebojne komunikacije je še zlasti danes v tržnem gospodarstvu silno pomembno. Vodenje in delo z ljudmi zahteva posebna znanja in spretnosti, od česar je odvisno tudi vzdušje med delavci in s tem posledično uspeh podjetja. Psihoterapija daje namreč prednost vodstvenim predispozicijam pred metodami vodenja.

Ob tem se postavlja tudi vprašanje, kaj naj naredimo pri sebi, da bi lahko vodili druge? Anselm Grün pravi, da »kdor želi voditi druge, mora sprva znati voditi sebe«. In še: »česar zavestno ne prepoznavamo, pada kot temna senca na okolico«. Zato je pomembna šola samospoznavanja in s tem spoznavanja drugega, kar lahko prispeva k boljšim medsebojnim odnosom, boljše mu vzdušju in ne nazadnje tudi k boljšim rezultatom na delovnem mestu.

Smučarsko druženje v Kranjski Gori

Na Slovenskih železnicah, v službi za varnost in zdravje pri delu, že vrsto let organiziramo počitnice za otroke naših zaposlenih. Kot že nič kolikokrat doslej, so nas tudi letos prijazno sprejeli in razvajali v Železničarskem domu v Kranjski Gori. V obeh tednih zimskih počitnic smo gostili skupno 35 otrok. Žal so razni virusi preprečili, da bi bila ta številka še večja, saj smo prejeli tudi nekaj odgovodi.

Najprej nas je presenetila debelina snežne odeje v Kranjski Gori, ki je bila v primerjavi s prejšnjimi

leti res velika. No, tako nam vsaj ni bilo skrbeti, da bi zmanjkalo snega za smučanje, kot bi se to skoraj zgodilo lani. Sicer pa je bilo vreme kot naročeno za smučanje: ponoči dovolj mrzlo, da je bil sneg dobro utrjen, čez dan pa dovolj sončno, da nas ni zeblo. Glede na zimski čas smo, razumljivo, glavni poudarek namenili smučanju. Otroci so se smučarskih veščin učili, jih pilili in izpopolnjevali (odvisno od predznanja) pod vodstvom štirih učiteljev smučanja: Marjana Korenta, Jureta Ortarja, Igorja Šmida in

Janeza Volkarja. Delo je potekalo v obliki tečaja, otroci so bili razdeljeni v tri skupine na podlagi znanja, ki so ga pokazali prvi dan na preizkusu. Seveda pa so lahko svoje znanje pokazali še enkrat na koncu, ko smo zanje pripravili tekmovanje na pravi tekmovalni progi, ki nam jo je prijazno odstopila ena izmed kranjskogorskih smučarskih šol. Merjenje časa je otrokom hkrati omogočilo tudi primerjavo v znanju in hitrosti s prijatelji.

Da pa ne bi vsega časa preživeli le v neudobnih in trdih smučarskih čevljih, smo popoldneve izrabili za razne druge aktivnosti. Tako smo se sprehodili po bližnji okolici Kranjske Gore in Podkorena, se namakali in plavali v bazenih hotela Larix, preizkušali smo podobnost med vožnjo z drsalkami in rolerji ter hkrati testirali trdnost ledu na bližnjem

drsališču, obiskali pa smo tudi kmetijo v Ratečah, kje nam je gospodar – železničar - razkazal svoje konje ter nas popeljal na saneh na konjsko vprego. Otroci so lahko tudi sedeli na konju.

Večere smo preživeli skupaj ob raznih družabnih in šaljivih igrah ter tudi takšnih, ki so bolj tekmovalnega značaja, skupaj pa smo si ogledali tudi kakšen film po televiziji. Smučarski tečaj smo zadnji večer končali z zabavnim programom, ki so ga pripravili otroci (skeči, plesi, petje pesmi, pripovedovanje šal ...), s podelitvijo diplom pa je vsak dobil potrditev, da se v tem tednu ni le zabaval, temveč tudi trdo delal in se česa novega naučil.

Na koncu smo se veseli poslovili, si obljubili, da se naslednje leto ponovno srečamo, ter se vsi celi in brez poškodb odpravili proti domu.



Dragutin Kodrnja
(1957-2009)

V začetku aprila nas je presunila žalostna vest, da nas je zapustil naš dolgoletni sodelavec Drago Kodrnja. Kako boleče, kako trpeče je spoznanje, da je plemenito srce našega sodelavca prenehalo razdajati svojo življenjsko moč. Njegovo slovo je bilo veliko prerano. Od njega smo se sodelavci v velikem številu poslovili 6. aprila na šentjurskem pokopališču.

Rodil se je 25. oktobra 1957 v Brezakovcu na Hrvaškem in tam preživel otroška leta. Pot ga je pozneje, še v času nekdanje Jugoslavije, pripeljala v Slovenijo. Tu se je zaposlil, si ustvaril dom in družino. Vse od leta 1978 je bil zvest in marljiv delavec Slovenskih železnic in opravljal različna dela. Nazadnje je delal v SVP Celje kot progovni poslovodja. Nenadna in neozdravljiva bolezen ga je priklenila na bolniško posteljo. V veliko oporo so mu bile žena in hčerki, ki so mu skušale lajšati zadnje dni življenja. Bodisi doma bodisi v bolnišnici. Tam je tudi prenehalo biti njegovo srce.

Ostal bo v naših mislih in srcih. Radi se ga bomo spominjali, tudi tedaj, ko bomo z vlaka uzrli njegovo domačijo v Vrbnem pri Šentjurju. Hvaležni smo mu za vse tiste trenutke, ki smo jih preživeli skupaj.

Tvoji sodelavci NZIM SVP Celje

Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (13)

Procesi

Peti dejavnik oziroma merilo modela odličnosti EFQM pomenijo procesi. Opredeljujemo jih takole:

Odlične organizacije snujejo, upravljajo in izboljšujejo procese, da bi v celoti zadovoljile odjemalce in druge udeležene strani ter zanje ustvarjale večjo vrednost.

V procesih nastaja nova vrednost, zato so osrednji element celotnega modela odličnosti EFQM. Prek procesov se integrirajo vsa druga merila in zahteve, ter prehajajo v rezultate, ki jih bomo obdelali prihodnjič.

V nadaljevanju na kratko opišemo posamezni dejavnik s pristopi, ki smo jih v osnutku opredelili na Slovenskih železnicah.

DELI MERIL:

- 5.a** Organizacija sistematično snuje in upravlja procese.
- 5.b** Organizacija po potrebi z inoviranjem izboljšuje procese, da bi v celoti zadovoljila odjemalce in druge udeležene strani ter ustvarjala povečano vrednost zanje.

- 5.c** Organizacija snuje in razvija proizvode in storitve na podlagi potreb in pričakovanj odjemalcev.
- 5.d** Organizacija proizvode in storitve proizvaja, dobavlja in servisira.
- 5.e** Organizacija upravlja in izboljšuje odnose z odjemalci.

5a: Organizacija sistematično snuje in upravlja procese

Procesni pristop

Procesni pristop pomeni, da vse dejavnosti in vire obravnavamo kot procese, in sicer tako, da določimo glavne dejavnosti, zaporedje in medsebojne vplive, potrebne vire, izvajamo procese s primernim nadzorom, merjenji in analizami ter na tej podlagi nenehno izboljšujemo procese.

5b: Organizacija po potrebi z inoviranjem izboljšuje procese, da bi v celoti zadovoljila odjemalce in druge udeležene strani ter ustvarjala povečano vrednost zanje

Izboljševanje procesov

Izboljševanje procesov omogoča krajše roke izvedbe, nižje stroške, preprečevanje napak, obvladovanje odstopanj in doseganje zastavljenih ciljev.

Sistem inovacij na SŽ

Sistem inovacij na Slovenskih železnicah omogoča spodbujanje inovativnosti in napredovanje družbe ter enakopravno tekmovanje na transportnem trgu.

Razvoj logističnih storitev

V okviru dejavnosti tovarnega in potniškega prometa razvijati in dejavneje tržiti kompleksne logistične storitve, ki poleg transporta zajemajo celovito logistično ponudbo standardne izvedbe in izvedbe po zahtevah posameznih uporabnikov storitev.

Program ukrepov za varčno vožnjo

Usposabljanje osebja, zmanjšanje porabe energije in izpustov v okolje

5c: Organizacija snuje in razvija proizvode in storitve na podlagi potreb in pričakovanj odjemalcev

Izvajanje tržnih raziskav

V okviru marketinške dejavnosti, zlasti v tovarnem in potniškem prometu, je izvajanje tržnih raziskav, opravljanje anketiranja strank, pregled potreb strank, trendov na trgu, benchmarkinga ipd. glavna sestavina procesa dela.

5d: Organizacija proizvode in storitve proizvaja, dobavlja in servisira

Obveščanje uporabnikov storitev in komuniciranje z njimi

Dajanje informacij uporabnikom železniških storitev in drugim zainteresiranim ter komuniciranje z njimi je ena od osnov učinkovitosti in prepoznavnosti železniškega sistema. Udejanja se pisno, ustno, grafično in na druge načine, neposredno na prodajnih mestih, po telefonu, po internetu, teletekstu, WAP-u, z oglaševanjem, članki in obvestili v medijih, s piktogrami in obvestilnimi displeji, panoji ipd.

Izvajanje in izboljševanje prevoznih storitev

Prevoz potnikov in pošilk je ključna dejavnost Slovenskih železnic. Kakovostno izvajanje prevoznih storitev je pomembno za poslovanje in obstoj družbe. Gre predvsem za dosledno izvajanje vzornega reda in dopolnilnih storitev.

5e: Organizacija upravlja in izboljšuje odnose z odjemalci

Informatiziranje procesov

Uvajanje novih informacijskih sistemov v procese dela (e-tovorni list, ticketing, ISUP, SAP, inteligentni sistemi ...).

Skrbnišтво velikih kupcev

Veliki kupci imajo posebne zahteve in poseben pomen za Slovenske železnice. To zahteva posebno obravnavo s posebnimi pristopi in kontaktnimi osebami za posamezne stranke (skrbniki). Nanaša se na pogodbene odnose, razvoj in izvajanje storitev, zajemanje informacij velikih odjemalcev (pritožbe, reklamacije, predlogi za izboljšave in spremembe, poročanje o težavah, s katerimi se srečujejo ...)

(Nadaljevanje prihodnjič)



Z zasedanja delovne skupine ERIG

V Hannoveru je 17. in 18. aprila potekalo 41. redno zasedanje delovnega telesa ERIG (European Radio Implementers Group), ki spremlja uvedbo sistemov GSM-R na evropskih železnicah.

V delo konference je bil vključen tudi ogled radijskega sistema GSM-R na ranžirni postaji Seelze, ki leži v neposredni bli-

pojavaljo v primerjavi s sistemom GSM-R na odprti progi, so predvsem veliko število delovnih skupin na relativno majhnem področju in s tem povezanih skupinskih klicev.

Nemške železnice nameravajo do leta 2012 s tem sistemom opremiti vse ranžirne postaje v svojem železniškem omrežju.

poročale o uvajanju sistema GSM-R na njihovih omrežjih. V poročilih so opazne razlike med državami, kjer je sistem GSM-R že v obratovanju - Nemčija, Francija, Norveška, Švedska, Nizozemska ... - in državami, ki ga šele uvajajo. Pri prvih so poudarki predvsem na aplikacijah in sistemskih vprašanjih, kot so

no-formalnega vidika. Tako so poročila podali: ERA (European Railway Agency), EIM (European Rail Infrastructure Managers), FG (Functional Group), OG (Operational Group), NMG (Network Management Group), ENIR (European Network Integration for Railways). Omenjenih je bilo nekaj težav,

Radijski sistem GSM-R smo si ogledali na ranžirni postaji Seelze v bližini Hannovera.



žini Hannovera in se razteza na dolžini 5,5 kilometra in širini 350 metrov, skupaj ima 135 kilometrov tirov. Na postaji je v obratovanju 510 kretnic, ki se krmilijo v osmih postavljalnicah. Premik se izvaja z osmimi lokomotivami in s skupno 338 premikači. Na postajo uvaža in izvaža vsak dan okrog 110 vlakov.

Sistem GSM-R shunting se je začel uporabljati novembra 2008. To je prvi tovrstni sistem na tako veliki postaji v rednem obratovanju in potrjuje delovanje vseh funkcij, ki izhajajo iz specifikacij EIRENE. Posebnosti, ki se v funkcionalnosti shunting

Druge manjše postaje, kjer so komunikacijske potrebe veliko manjše, sistem že uporabljajo. Prehod s starega analognega komunikacijskega sistema na nov način - GSM-R shunting - seveda ni bil brez težav. Predvsem je bilo pomembno, kako ustrezno usposobiti uporabnike s za uporabo nove tehnologije. V prehodnem obdobju je bilo namreč največ težav zaradi nepravilne uporabe komunikacijskih sredstev.

V drugem delu konference so države članice - Francija, Avstrija, Španija, Grčija, Nizozemska, Portugalska, Češka, Bolgarija, Nemčija, Danska, Švica, Poljska, Finska, Švedska in Slovenija -

prehajanja prek mejnih področij, izvajanju kontrolnih meritev ipd. Švica in Danska pripravljata migracijsko strategijo za prehod v sistem shunting na premikalnih področjih. Portugalska je v fazi razpisa, Bolgarija je v fazi podpisa pogodbe za prvih 150 kilometrov prog, Poljska pripravlja razpis, Grčija je 2. marca že začela z izvajanjem del, Avstrija pospešeno nadaljuje dela. Slovenija je objavila razpis za izdelavo projektne dokumentacije, ki pa še ni končan.

Drugi dan zasedanja so sledila poročila različnih delovnih teles, ki se ukvarjajo s področjem GSM-R, s tehničnega in prav-

kot sta na primer prehajanje med posameznimi omrežji EIRENE sosednjih držav in interference med GSM-R in UMTS na frekvenčnem področju E-GSM. Prav tako so bile predstavljene tudi tekoče naloge oziroma dejavnosti, med katerimi kaže omeniti:

- vzpostavitev evropskega laboratorija za izvajanje testiranj na GSM-R opremi in storitvah,
- dejavnosti za razširitev frekvenčnega pasu za sistem GSM-R,
- izvajanje procesov za spremembe in dopolnitve obstoječih tehničnih specifikacij.

Služba za strategijo in razvoj

Intranetne strani Statistike Slovenskih železnic

V področju za informatiko se delavci v Statistiki trudimo uresničevati sklep posloводства Slovenskih železnic, da se vse ročne evidence prenesejo v elektronsko obliko. Uresničitev te naloge ni odvisna samo od nas, temveč tudi od pripravljenosti poročevalskih enot, od katerih pridobivamo potrebne podatke. Pred leti smo namesto papirnega posredovanja že prešli na posredovanje informacij z uporabo elektronske pošte, nakar smo za to začeli uporabljati sodobnejšo pot, in začeli uporabljati internet oziroma intranet, ker gre za posredovanje v zaprtem področju našega podjetja.

Podatki o dolžinah prog in objektih na njih so bili prvi, ki smo jih pridobivali z uporabo intranetne aplikacije. To smo izdelali sami, z lastnim znanjem. Sledila je še aplikacija za vodenje in izračun podatkov porabe goriv in maziv na vlečnih sredstvih, nato pa še druge.

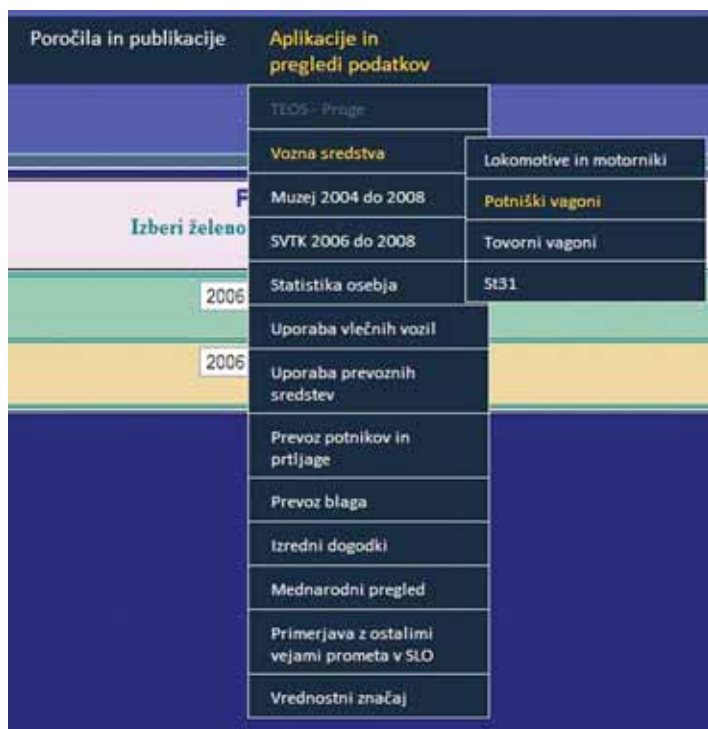
Vse te podatke uporabljamo za izdelavo izračunov in publikacij, ki jih redno posredujemo tako uporabnikom na Slovenskih železnicah kot mednarodnim agencijam in državnim inštitucijam. Nenehno se pojavljajo tudi potrebe po izrednem posredovanju teh podatkov in izračunov različnim posameznim uporabnikom v podjetju. Zato smo se odločili, da jih predstavimo na svojem spletnem portalu v sklopu intraneta SŽ.

Portal smo izdelali tako, da v njem predstavljamo vse sklope naše dejavnosti na ravni podatkov, ki jih v skladu z zakonodajo smemo posredovati, in vklopili tudi področja, ki so namenjena zgolj vnašalcem podatkov



in delavcem z večjimi pravicami dostopa. Omejitev teh dostopov so izvedene na ravni domenskih pravic, posamezni uporabniki pa imajo dodatno dodeljena gesla.

Portal je razdeljen v dva večja sklopa. Prvi prikazuje naša poročila in publikacije, ki jih izdelujemo že vrsto let. Razdeljena so po vsebini in jih izbiramo po zeleni letnici. Tako se tudi lahko



izognemo potratnemu tiskanju na papir.

V drugem sklopu pa so zbrane aplikacije, ki združujejo tako vnos podatkov s strani različnih poročevalskih enot, kot tudi preglede teh podatkov in izračunov, pri nekaterih sklopih pa za zdaj samo podatke oziroma njihove izračune. Aplikacije so bile izdelane že pred časom in so se za vključitev v portal le primerno prilagodile, zato imajo tudi različne podobe. Nameravamo pa jih čim bolj poenotiti.

V sklop aplikacij nameravamo vključiti tudi okolje BiView, prek katerega bodo lahko uporabniki sami brskali po podatkih in jih razvrščali. Z izdelavo tega portala smo želeli vzpostaviti skupno vstopno točko, kjer bo na enem mestu uporabnikom na voljo ogled vseh naših izdelkov in vstopov za vnos in obdelavo statističnih podatkov. Zato bomo strani sproti obnavljali, nadgrajevali in poskušali nanje vključiti čim več podatkov, aplikacij, poročil in izračunov. Sčasoma naj bi stran postala informacijsko središče z naborem vseh tistih podatkov, ki jih vodi in jih sme prikazovati statistika na Slovenskih železnicah.

Upamo, da bomo z dobrim zgledom k sodelovanju pritegnili tudi druge enote. Vsem poročevalskim enotam, nosilcem aplikacij, institucijam in pooblaščenim organizacijam, katerih podatke objavljamo skupaj z našimi, pa se zahvaljujemo za prispevke in strokovno pomoč, sami pa se bomo še naprej trudili, da bodo strani čim bolj pregledne in uporabne.

Področje za informatiko

SPOŠTOVANI ZAPOSLENI, ČLANI VSEH SINDIKATOV SLOVENSКИH ŽELEZNIC!

Ponovno vas vabimo v trgovine

giga *sport*

...feelin' giga!

V petek, 15. maja, lahko nakupujete z izjemnimi POPUSTI

ob 20.15; BTC Ljubljana, Šmartinska 152
ob 19.15; Maribor, Industrijska 5
ob 19.15; Celje, Dečkova 41

Trgovina bo samo za vas
odprta do 22. ure!

-30%

Tekstilni izdelki:
NIKE, ADIDAS, ESPRIT,
PUMA, NORTHLAND,
JACK WOLFSKIN,
JEANTEX,...

Kopalke:
ELEMAR, PUMA,
ESPRIT, NIKE,
ADIDAS,...



-25%

Športna obutev:
NIKE, ADIDAS, ASICS,
PUMA, MERRELL,
ESPRIT, MEINDL,
SAUCONY, HI TEC,...



-20%

Rolarji:
ROLLERBLADE,
ROCES, MILES,...

Vodni šport:
MARES, AQUA LUNG,
SALVAS,...



-10%

Kolesa:
SCOTT, KTM, MERIDA,
MILES, MONGOOSE,...

POPUSTI VELJAJO TUDI ZA VSE ŽE ZNIŽANE IZDELKE

Popusti veljajo samo 15. maja 2009 do 22. ure!

Obračunali vam jih bomo na blagajni; popusti se ne seštevajo.

Popuste lahko uveljavite samo ob predložitvi plačilnega lista.

Kupite lahko največ dva enaka izdelka.

POPUST NE VELJA ZA GUMIJASTE ČOLNE GUMOTEX TER ZA BAZENE.

Plačilni pogoji: gotovina, kreditne kartice (BA, Aktiva, Karanta, Eurocard, Visa),

kredit (vse informacije na tel: 02 250 60 60, 03 428 60 77, 01 541 43 31).

Stična oseba: Matjaž Skutnik, gsm: 041 216 612, e-pošta: matjaz.skutnik@slo-zeleznice.si





Vojvodski prestol (pod zaščitnim steklom) na Gosposvetskem polju.

Tržni krog Ljubljana-Celovec-Gradec-Ljubljana

Slovenske železnice so z letošnjim novim voznim redom za ljubitelje potovanja z vlaki uvedle **krožno vozovnico Regio AS** na relaciji Ljubljana-Jesenice-Beljak-Celovec-Prevalje-Maribor-Celje-Ljubljana. Potovanje je mogoče tudi v obratni smeri, izbira odhodne postaje pa je poljubna. Vozovnica velja štiri dni in omogoča potnikom, da za samo **29 evrov** »zarišejo« zanimiv krog preko Slovenije in uradnega dvojezičnega območja na avstrijskem Koroškem, kjer živijo koroški Slovenci. Prav tako je bila uvedena **vozovnica Regio AS + 101** za potovanje v avstrijski Gradec in po Gradcu, ki poleg potovanja z vlakom omogoča še vožnjo z vsemi prometnimi sredstvi v tarifni coni 101 in vožnjo z vzpenjačo na mestni grad (Schlossberg).

S turističnega in poslovnega vidika bi bilo vredno premisliti o morebitni uvedbi krožne vozovnice Regio AS na relaciji Ljubljana-Jesenice-Beljak-Celovec-Gospa Sveta (Maria Saal)-Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan)-Grad Ostrovia (Launsdorf-Hochosterwitz), Stari Dvor (Treibach-Althofen)-Breže (Friesach)-Gradec-Maribor-Celje-Ljubljana ter povratno vozovnico Regio AS Ljubljana-Breže (Friesach).

Železniška proga med Celovcem in Gradcem poteka po dolinah rek Glina (Glan), Krka (Gurk),

Motnica (Metnitz), Jelša (Olsa) in Mura po ozemlju nekdanje slovenske vojvodine Karantanije. Proga v neposredni bližini Celovca prečka Gosposvetsko polje, kjer je bil sedež te države. Že dolga desetletja se vsi slovenski osnovnošolci in srednješolci pri pouku zgodovine učijo, da je bil sedež Karantanije na



Župnijska cerkev sv. Jerneja in Petrova gora na Brežah.

Krnskem gradu pod Šenturško goro nad Gosposvetskim poljem, kjer so karantanski Slovenci na Knežjem kamnu (<http://www.fuerstenstein.at/zgodovina/C8>) ustoličevali karantanske kneze in vojvode. Temu je sledila škofova blagoslovitev vojvode v stolnici Gospe Svete (tam se je s prihodom irskega škofa sv. Modesta leta 760 začelo pokristjanjevanje Slovencev), nato pa je vojvoda na vojvodskem prestolu na Gosposvetskem polju podeljeval svoje fevde ter delil sodbo in pravico. Opisani obred se je v taki obliki in v slovenščini izvajal vse do leta

1414. Za slovensko zgodovino in državnost tako pomembnih krajev in ohranjenih spomenikov na ozemlju današnje Republike Slovenije



Božjepotna cerkev sv. Helene in Marije Magdalene na Štalenski gori.

ni! Turisti, romarji in šolske ekscurzije iz Slovenije jih množično obiskujejo z osebnimi avtomobili in avtobusi, zato jim je treba ponuditi tudi možnost potovanja z vlaki po ugodni ceni vozovnice Regio AS. Knežji kamen je upodobljen na slovenskem evrskem kovancu za dva centa, na ogled pa je v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus) v Celovcu, zato naj bi nova predlagana krožna vozovnica omogočala tudi vožnjo z mestnim avtobusom ter ogled Knežjega kamna. Železniška postaja Gospa Sveta (Maria Saal) je oddaljena devet minut vožnje z lokalnim vlakom iz Celovca. Je izhodišče za pohode po Gosposvetskem polju: do istimenske stolnice je 20 minut, do Vojvodskega prestola 30 minut in

do Krnskega gradu (Karnburg) 40 minut. Pod vrhom Štalenske gore (Magdalensberg, 1.059 m) je bilo nekoč središče predrimske kraljevine in poznejše rimske province Norik, ki je bila predhodnica Karantanije. Ostanke naselja so na ogled še danes. Na vrhu razgledne gore stoji božjepotna cerkev sv. Helene in Marije Magdalene, do koder se lahko z železniške postaje Glinje (Glandorf) povzpne v dveh urah. »Vojvodsko mesto« Št. Vid ob Glini je bilo do leta 1518 sedež Koroške. Grad Ostrovia je simbol Koroške in verjetno najbolj edinstven grad v Avstriji nasploh. Z železniške postaje Launsdorf – Hochosterwitz je do gradu 45 minut hoje. Od postaje Stari Dvor (Treibach-Althofen) po dolini reke Krke v poletni sezoni vozi ozkotirna muzejska železnica. Breže (Friesach) so najstarejše in najbolje ohranjeno koroško mesto. V 12. stoletju so bile pomembno središče na takrat še slovenskem ozemlju. Znamenitosti mesta so predstavljene v slovenščini na uradni spletni strani <http://www.friesach.at/>. Breže in okolico turistom predstavljajo kot »Emino deželo« (Hemma Land) - imenovano po slovenski kneginji sv. Emi Kriški. Opisani predlog končajmo z besedami Theodorja Roosevelta, 26. predsednika ZDA: »Naredite, kar morete; s tistim, kar imate; tam, kjer ste.«



Št. Vid ob Glini je bil do leta 1518 glavno mesto vojvodine Koroške.



Portal mestne hiše v Št. Vidu ob Glini.

Staro jedro Sežane je pod Taborom ob cerkvi sv. Martina.

Izlet z vlakom

V Sežano

Komaj ko stopimo z vlaka, smo že na poti. Prav mimo sežanske železniške postaje namreč drži Mestna učna pot, ki je imenitna možnost za bližnje srečanje z mestom, njegovimi naravnimi in kulturnimi znamenitostmi. Za pot so značilne predstavitve nič manj kot 50 vrst dreves, ki ji srečamo v mestu. Na vsakem je pritrjena informativna tabla, s katere izvemo temeljne značilnosti posameznega drevesa. Posebej privlačna posebnost Sežane je botanični park s palmarijem, ki je dediščina parka tržaške trgovske družine Scaramangà iz druge polovice 19. stoletja. V sklopu parka sta naravoslovni muzej in galerija z več zbirkami in fotografskimi razstavami. Zelo privlačna je tudi *gozdna učna pot Tabor* na istoimenski, 484 metrov visoki vzpetini tik nad Sežano, na kateri je bilo prazgodovinsko gradišče. V Sežani si v stavbi Ljudske univerze po vnaprejšnji najavi (tel. 05/731 13 02) lahko ogledamo spominsko sobo Srečka Kosovela in še kaj. Za konec izleta, če ne kar med njim, se ustavimo v kateri od

gostiln ter si privoščimo značilno kraško okrepčilo in morda še kaj. Sploh pa se na izlet pripravimo vnaprej z obiskom spletne strani http://users.volja.net/rogirob/mestna_ucna_pot.htm in si natisnemo načrt Sežane z vrisano potjo, ki nam pride prav za orientacijo na izletu.

Z železniške postaje se napotimo po Kolodvorski ulici mimo hotela Tabor in zatem desno do avtobusne postaje, kjer je sežanski turistično informacijski center. Med tednom je odprt od 8.00 do 16.00, ob sobotah od 8.00 do 18.00, ob nedeljah in praznikih od 9.00 do 14.00. V njem je na voljo veliko informativnega gradiva o Sežani in okolici, s katerim se založimo za ta in še za kateri izlet. Predvsem ne pozabimo na zloženko Gozdna učna pot Tabor, ki nam pride zelo prav v nadaljevanju izleta, saj podrobno predstavlja omenjeno pot. Če drugega ne, vzemimo še zloženko *Sežanski botanični park*, ker se med sprehodom skozi Sežano ustavimo



V sežanskem botaničnem parku prezivimo sproščen čas v družbi z eksotičnimi drevesi z vsega sveta.

tudi v tej čudoviti oazi na robu mesta.

Zatem se vrnemo do železniške postaje, zavijemo levo na Kosovelovo ulico ter sledimo mestni učni poti. Razcepi na njej niso označeni, zato pri orientaciji v pravo smer pomaga zemljevid z vrisano potjo.

Ko pridemo do sežanskega botaničnega parka, si privoščimo bližnje srečanje z njegovim pestrim drevesnim in drugim rastlinskim svetom, ki je za naše razmere precej eksotične narave. Park je za individualne ogledе odprt vsak dan med tednom od 7.00 do 15.00, ob sobotah, nedeljah in praznikih od 9.00 do 12.00 in od 15.00 do 18.00. Vodenji ogledi parka z obiskom palmarija in naravoslovnega muzeja so ob sobotah, nedeljah in praznikih ob 10.00 in 16.00, za skupine po dogovoru. Za informacije in najava

vo skupin se oglasimo po telefonu 05/731 12 43 in 041/ 688 625.

Ko po ogledu botaničnega parka po nekaj minutah pridemo do vinske kleti, je pri odcepu ceste pri maklenu (vrsta javorja) znak za gozdno učno pot Tabor oziroma za »stranpot«, ki traja vsaj uro in pol. Na odcepu se napotimo desno do začetka učne poti ter ji mimo mogočnih nasipov prazgodovinskega gradišča sledimo na vrh Tabora. Ko sestopimo na drugo stran in se vrnemo na izhodišče, nadaljujemo s sprehodom po Mestni učni poti. Pričakuje nas vrsta dreves v parku ob bolnišnici ter bolj mestni sprehod do železniške postaje.

Mestna učna pot je dolga malo manj kot pet kilometrov, kar pomeni okoli uro in pol hoje, seveda brez postankov. Gozdna učna pot je dolga skoraj tri kilometre ali manj kot uro hoje.

Med sprehodom po gozdni učni poti se odpre razgled na Kras s Čavnom v ozadju; spredaj Šmarje, v sredi Križ, levo Tomaj.





Vrbsko jezero in Otok (Maria Wörth).

Ladijsko postajališče Ribnica (Reifnitz).



Z vlakom na koroško riviero



Luksuzni grad - hotel v Vrbi.



»Cvetlična aleja« v Porečah (Pörtschach).

Koroška riviera imenujejo obalo Vrbskega jezera (nemško Wörther See) na avstrijskem Koroškem, ki je dolga približno toliko kot slovenska morska obala v Istri. Vrbsko jezero je največje jezero v celovški kotlini. Dolgo je 16,5 kilometra, široko v povprečju 1,2 kilometra, globoko pa do 84 metrov. Poleti se ogreje do 22 (po nekaterih podatkih celo do 25) stopinj Celzija, zato je zelo primerno za kopanje in za vodne

Izvlček iz voznega reda plovbe turističnih ladij po Vrbskem jezeru

Časi odhodov turističnih ladij od 1. 5. do 4. 10. 2009

Vrba / Velden	10:00	12:00	14:00	16:00	17:30
Dole / Dellach	10:25	12:25	14:25	16:25	17:50
Poreče / Pörtschach Landsp.	10:50	12:50	14:50	16:50	18:10
Otok / Maria Wörth	11:00	13:00	15:00	17:00	18:20
Ribnica / Reifnitz	11:15	13:15	15:15	17:15	18:30
Kriva Vrba / Krumpendorf	11:35	13:35	15:35	17:35	18:50
Celovec / Klagenfurt	11:45	13:45	15:45	17:45	19:00

športe. Kopaljšča so bila cenjena že v 16. stoletju, pravi turistični razvoj pa se je pričel v drugi polovici 19. stoletja, ko je bila zgrajena železniška proga med Beljakom in Celovcem, ki pelje v neposredni bližini obale. Danes uradno dvojezično (nemško-slovensko) območje obsega južno obalo jezera ter turistično središče Vrba (Velden) na severozahodu. Vrbo imenujejo tudi avstrijski Monte Carlo, saj je



»Pirat« v Vrbi.



Kopaljšče v Vrbi.



Motor parnika Thalia.



Parnik Thalia na postajališču Otok (Maria Wörth).



Salon na parniku Thalia.

tam znani Casino z igralnicami, kraj pa obiskujejo najbogatejši turisti iz srednjeevropskih držav. Vrbsko jezero je koroško turistično središče najvišjega cenovnega ranga, kjer so velike možnosti za športe vseh vrst, od kopanja, jadrnanja, tenisa in golfa do pohodniških in kolesarskih poti okrog jezera. Med 1. majem in 26. oktobrom 2009 si lahko ogledamo jezero in njegovo okolico s krova turističnih ladij. Najbolj zanimiva je vožnja s parnikom Thalia, ki letos praznuje svoj stoti rojstni dan! Vozni red s cenikom in druge uporabne publikacije najdemo na spletni strani <http://www.woertherseeschiffahrt.at/inhalt/Schiffahrtsdownloads.htm>. Večje skupine lahko najamejo turistične ladje za čarterske vožnje, kar je zelo primerno na primer za šolske ekskurzije in maturantske izlete.

Pri Slovenskih železnicah sta po ugodni ceni na voljo povratna in krožna vozovnica do Celovca, imenovani Regio AS, ki sta zelo uporabni za enodnevni poceni obisk Vrbskega jezera. Od železniških postaj Vrba (Velden), Poreče (Pörtschach) in



Grad Ribnica (Reifnitz).

Kriva Vrba (Krumpendorf) je do istimenskih ladijskih postajališč samo 15 do 20 minut hoje. Običajen enodnevni izlet poteka tako, da se z vlakom iz Beljaka pripeljemo do Vrbe, nato s turistično ladjo križarimo po jezeru v smeri proti vzhodu do Krive Vrbe, kjer spet sedemo na vlak za Celovec. Vmes pa naredimo postanek v Porečah in na Otoku (Maria Wörth). Izlet z vlakom iz Slovenije lahko načrtujemo kar z uporabo mednarodnega

voznega reda <http://fahrplan.oebb.at/bin/oebb.w02/query.exe/dn>. V Vrbi so Casino, grad iz leta 1603, ki je preurejen v luksuzni hotel ter kopaljšča. Vrba je od leta 2004 pobratena s slovenskim Bledom. Poreče so znane po svoji »cvetlični aleji«, parku in kopaljščih. Otok (Maria Wörth), je od 18. stoletja naprej samo še polotok, ker se je gladina jezera znižala. To je najlepši del Vrbskega jezera. Na Otoku stojijo božjepotna župnijska

cerkev sv. Primoža in Felicijana, manjša podružnična cerkev Marije Pomočnice in romanska kostnica. Okrog leta 900 je tu škof Waldo zgradil prvotno cerkev, ki je postala drugi najstarejši center pokristjanjevanja karantanskih Slovencev: http://www.kam.si/romarske_cerke/otok_na_vrbskem_jezeru.html. Z Otoka se lahko v dveh urah povzpne na razgledno goro Jedrovco (Pyramidenkogel), kjer stoji 54 metrov visok razgledni stolp, s katerega je čudovit razgled na Koroško. Uradna spletna stran v slovenščini je na http://www.pyramidenkogel.info/index_s.html. Z ladjo lahko naredimo še ovinek do postajališča Celovec, kjer si v parku Evropa ogledamo znani Minimundus. Tam so razstavljeni pomanjšani modeli najbolj znanih stavb na svetu. Sedemstranski barvni prospekt v slovenščini najdemo na <http://www.minimundus.at/>. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije, dvojezična spletna karta Koroške pa je na <http://www.nks.at/viewkarta.html>. Prijetno potovanje in plovlba!

Promocija je temelj kakovostne ponudbe!

Ne vem, kako je pri vas, ampak pri meni je stvar videti približno takole. Sedim pred televizijskim ekranom, na moji levi hladno kar koli že, na desni čips in gledam prenos dirke formula ena. Srebrno črn dirkalnik dohiti rdečega, vstop v ciljno ravnino skozi zadnji ovinek, plin do konca, motor se zavrti v nebeške vrtljaje, srebrno črn se dobesedno »zalepi« na zadek rdečega. Zavetrje! Hitrost

blizu 300 kilometrov na uro, ciljna ravnina, srebrni zapelje ob bok rdečemu, napetost je na vrhuncu in potem se zgodi – glas komentatorja – »čas je za naše oglaševalce!« Kaj?! Ne, ne, NEE!!! Ne reklam, pa ne ravno zdaj. Madona božja, BANDA!!! Kako si drznejo?! Na, pa smo tam! In potem rogovilim, da sem na koncu sit samega sebe, da ne povem, kaj si o meni mislijo

drugi. Ja, tako je to s tem oglaševanjem. Nekdo je nekoč napisal, da nam je ljubezen vsem v pogubo. O, kako se je zmotil! Ne ljubezen, oglasi so nam vsem v pogubo. No, hvala bogu, kot običajno, stvari niso samo črno-bele. Obstajajo tudi odlični oglasi. Naj omenim dva, ki sta se vrtela pred nekaj leti. Prvi reklamira terenski avtomobil, ki mi je zeloooo pri srcu, dogaja se v afriški savani, drugi pa prodaja čokoladni proizvod, ki mi sicer ni pri srcu, sem se pa ob gledanju oglasa od srca nasmejal, dogaja pa se nekje v Indiji v taksiju. In sedaj v nam bolj domače loge. Promocija in oglaševanje sta seveda nujno potrebna za delovanje vsakega podjetja, saj se na tak način najlažje predstavi potencialnim strankam in uporabnikom storitev. Zato imamo tudi v našem podjetju službo, ki se ukvarja s tem zahtevnim delom. Imajo ga zelo veliko, opravljajo pa ga na visokokakovostni ravni, lahko mi verjamete na besedo (na trenutno zmanjšanje števila potnikov zaradi gospodarske recesije Slovenske železnice nimamo nikakršnega vpliva, to nam je menda vsem jasno in ne potrebuje dodatne razlage). Ker pa so skrivnosti vedno v podrobnostih, sem se oglasil pri vodji **Službe za prodajo in tarife**, gospodu Milošu Rovšniku, ki me je posvetil v sistem uspešne prodaje produktov potniškega prometa, ki jih ponujajo Slovenske železnice.

Gospod Rovšnik, najprej, kot običajno, povejte nekaj dejstev o sebi.

Sem iz Celja, kjer sem tudi začel svojo kariero na Slovenskih železnicah, ki sedaj traja že petindvajset let. Zaposlil sem se po končanem študiju ekonomije, študiral pa sem na smeri logistike in transporta. Najprej sem opravljal delo transportnega komercialista, pozneje sem bil logist v tovornem prometu in prodajni predstavnik za Celje v

takratni Sekciji za transport. Od leta 1999 sem zaposlen v potniškem prometu, kjer sem do sedaj pokrival vse procese, po zadnji reorganizaciji podjetja pa vodim Službo za prodajo in tarife, ki ima sedež v zgradbi glavne uprave Slovenskih železnic v Ljubljani. Na železnico sem prišel tako kot verjetno marsikdo med nami. Oče je delal v službi za infrastrukturo in me na nek način »okužil«, tako da sem nadaljeval družinsko tradicijo. Mirno lahko rečem, da sem otrok železnice in da so me vlaki že od nekdaj privlačili, bili so nekakšna mladostna želja, ki sem jo z zaposlitvijo na Slovenskih železnicah uresničil.

S čim se pravzaprav ukvarja Služba za prodajo in tarife?

Naša služba ima splošno gledano dve nalogi. Prva je priprava ponudb in železniških tarif v notranjem prometu, kar pomeni, da pripravljamo cenike prevozov, same prevoze in dodatno ponudbo, ki sodi poleg. V ponudbo pa sodijo tudi mednarodne tarife za potovanja v tujini, kjer pa sodelujemo s tujimi železniškimi upravami. Tu smo dosegli velik tehnološki napredek, saj se podatki prenašajo v elektronski obliki in ne več »ročno«, kar v praksi pomeni, da so goro papirja zamenjale neposredne povezave s tujino prek računalniške tehnologije. Seveda ni treba posebej poudarjati, da so sedaj podatki veliko bolj natančni, saj jih dobimo in potniku oziroma stranki ponudimo v realnem času. Tako je možnost nepričakovanih zapletov med potovanjem zmanjšana na minimum, saj se podatki sproti posodablajo. V prvi sklop nalog naše službe sodi tudi uvedba elektronske prodaje vozovnic, ki je precej olajšala neposredno poslovanje s potniki.

Druga naloga obsega distribucijo in prodajo. Sem sodijo ponudbe, obveščanje strank o akcijah, ki trenutno potekajo na Slovenskih



Miloš Rovšnik

Vodja službe za prodajo in tarife

železnicah, in promocije, ki jih izvajamo na prireditvah, na katerih smo navzoči. Ta naloga vključuje tudi izobraževanje vlakospremnega osebja, saj se z našimi vlaki vozi čedalje več tujcev.

Kakšne načine uporabljate za promoviranje potniškega prometa oziroma kako je to videti v praksi?

Tržimo primarno sredstvo, s katerim naše podjetje opravlja dejavnost prevoza potnikov, to je potniške vlake. Tu se ponudba deli na redne vlake, kjer so ceniki fiksni, to pomeni, da veljajo na njih tarife, ki so trenutno v uporabi. Drugo kategorijo pokrivajo promocijski vlaki, promocijske ponudbe, razni popusti na skupinska potovanja in tako imenovana ponudba posebnih produktov, ki jih bova omenila pozneje. Rad bi poudaril, da promocije uspešno izvajamo na spletni strani Slovenskih železnic, ki je zelo dobro obiskana, trenutno pa načrtujemo tudi njeno prenovo, da bo še bolj pregledna in dostopna. Nadalje je zelo zanimivo področje promocije t.i. e-marketing, kjer vzdržujemo bazo naših uporabnikov in jim z njihovim dovoljenjem posredujemo novice. Baze oziroma ciljne skupine so različne, največje so vsekakor baza šolskih abonentov (dijaki, študentje), baza uporabnikov vozovnic po sistemu EURO-26, ki je namenjena predvsem mladim, zelo zanimiva ciljna skupina so tudi upokojeanci oziroma starejše osebe. Trudimo se, da so povezave na našo stran objavljene tudi na drugih spletnih straneh, predvsem takih, ki jih uporabljajo določene ciljne skupine. Planinska društva na primer, ki tako iz prve roke izvedo vse glavne podatke, potrebne za organizacijo poti, rezervacijo vozovnic in za morebitne zahtevnejše projekte, kot je na primer zakup vlaka za večjo skupino.

Uporabljamo tudi druge načine za promocijo in reklamiranje naše ponudbe in produktov. Naj omenim samo plakate - manjše, ki se delijo neposredno rednim in potencialnim strankam, in večje, ki se nameščajo na tako imenovane info točke, ki so običajno zelo dobro obiskane (javna mesta, sejmi, kulturne in športne prireditve ...). Drug tak način je oglaševanje

prek javnih medijev, kjer dajemo poudarek predvsem na lokalne medije, ki so v svojem dosegu delovanja dobro poslušani oziroma brani. Akcije v lokalnih medijih potekajo na začetka šolskega leta in ob podobnih priložnostih.

Zelo zanimiv koncept so na primer uporabili v Veliki Britaniji, kjer gre promocija v smeri ekološke osveščenosti prebivalcev. Tako poudarjajo znižanje vpliva na okolje z uporabo vlaka kot načina javnega prevoza. Tudi pri nas peljemo stvari v tej smeri in zato dejavno sodelujemo z ministrstvi in ekošolami, kjer osveščamo ljudi.

Verjetno pa je še vedno najpomembnejši ljudski glas, ki se širi od ust do ust, zelo zanimivi so tudi novi reklamni prijemi, na primer poslikave lokomotiv in motorikov.

Seveda. Dobro ime, ki se širi med uporabniki, zelo pozitivno vpliva na poslovanje, seveda isto velja za kritike, ki jih je treba upoštevati, saj ni skrivnost, da znamo Slovenci zelo hitro »pošifati«, če nam kaj ni všeč. Te kritike je potem treba upoštevati, če je seveda to mogoče. Relativno nova dejavnost (vsaj pri nas) so reklamne poslikave lokomotiv in motorikov. Tako po naših tirih vozi kar nekaj motorikov serije 713, ki reklamirajo domača podjetja in lokomotiva serije 541, ki promovira Alpsko konvencijo. Za poslikave vlakov se običajno sklene enoletna pogodba.

In sedaj vas na primer jaz pokličem in želim prevoz z vlakom za dvesto ljudi na neko destinacijo. Kako bi potekal postopek?

Najprej preverimo redne ponudbe, to je prevoze z rednimi vlaki. Če zadeva logistično ne bi bila izvedljiva, saj bi šlo na primer v tvojem primeru za veliko skupino ljudi, ki jo je nemogoče prepeljati z rednim vlakom (v redni sestavi vagonov ali garnitur, da se razumemo), bi to upoštevali kot ponudbo po naročilu. V tem primeru nam stranka sporoči, kakšno storitev želi in v kolikšnem obsegu. To prvo fazo imenujemo prijava povpraševanja. Nato opredelimo izhodišča, na podlagi katerih se naredi pogodba za izvedbo prevoza. Ta

obsega način prevoza, čas prevoza, število garnitur oziroma vagonov, saj gre v tem primeru za poseben vlak in morebitno dodatno ponudbo. Na željo stranke organiziramo dodatni avtobusni prevoz z železniške postaje na zeleno destinacijo, dodatne izlete, turistično ponudbo (gostinske storitve, prenočišča), vse to pa na nek način že sodi v kategorijo posebnih produktov, ki sva jo omenila v začetku pogovora.

Slovenske železnice so navzoče tudi na raznih sejmih, kjer poteka promocija naših storitev.

V bistvu se udeležujemo vseh večjih sejmov v slovenskem prostoru, predstavitev organiziramo skupaj s poslovnimi partnerji, kar občutno zmanjša celoten strošek postavitve info točke oziroma stojnice, to pa je v današnjem, finančno neuhvalnem času zelo dobrodošlo. Na sejmih sodelujemo tudi s tujimi železniškimi upravami, saj smo na primer na sejmu v Gornji Radgoni imeli stojnico skupaj z avstrijskimi ÖBB, enako bomo svojo stojnico postavili na sejmu v Avstriji, spet v sodelovanju z Avstriji. Smo pa vedno navzoči na Obrtnem sejmu v Celju in na Festivalu za 3. življenjsko obdobje v Ljubljani, kamor ogromno obiskovalcev pripeljemo z vlaki. Samo na račun tega zadnjega sejma smo lani število upokojeencev, ki so potovali z vlakom, povečali za 16 odstotkov.

Kakšni pa so stroški promocije in oglaševanja na leto?

Bil bi presenečen, ko bi videl, za kako relativno majhen strošek gre. Pravim relativno, glede na velikost našega celotnega sistema. O konkretnih in natančnih številkah je težko govoriti, saj oglaševanje vedno kombiniramo z zanimivimi partnerji in tako vzajemno pokrivamo drug drugega. Pa smo spet pri nižanju celotnega stroška, tako da brez skrbi - končna številka na letni ravni je, glede na našo velikost in učinkovitost promocije, vse prej kakor visoka.

In sedaj nekaj besed o posebnih produktih - sliši se tako, na nek način, skrivnostno.

Morda res, vendar ni v tem prav nobene skrivnosti, ha, ha. Gre preprosto za področje priprave tarif in

predpisov za potniški promet ter prodajo produktov prek prodajnih mest in predstavnikov. No, seveda je pri tem vseeno treba omeniti paradnega konja slovenskega turizma, vsaj kar zadeva našo ponudbo, to je muzejski parni vlak, ki je polno zaseden in ga zelo uspešno tržimo.

Kot vsak pravi vodja si tudi vi kdaj ukradete kakšno uro zase. Kaj počnete takrat? Razmišljate o načinih promocije ali se preprosto »odklopite«?

Na prvem mestu je predvsem šport, saj sem bil nekdaj aktiven športnik, med drugim sem igral rokomet, bil sem rokometni trener in sodnik na tekmah, kar ni čudno, saj konec koncev prihajam iz grofovskega mesta z dolgo in sijajno rokometno tradicijo. Drugače pa smučanje, sprehodi, izleti po Sloveniji in tujini - največkrat z vlakom, zelo rad si ogledam tudi kakšen dober koncert, predvsem obožujem rock glasbo. Nazadnje sem si ogledal koncert legendarne rock skupine Rolling Stones, ki je bil fenomenalen. Omenil bi še, da Slovenske železnice prek spletne strani prodajajo tudi vstopnice za koncerte - Lenny Krawitz, Simply Red, Bob Dylan, ki bodo na sporedu letos, dejavno pa se vključujemo v spektakel, ki se obeta s prihodom pop kraljice Madonne, pri čemer načrtujemo kup posebnih vlakov. No vidiš, govorim o prostem času in »avtomatsko prestavim« v službo. Če to ni ... Vseeno pa iskreno upam, da bodo kdaj v naše kraje zašli irski U2.

V tej želji vas trdno podpiram in sem absolutno na vaši strani. Dajte eno vstopnico na stran, velja? Bi za konec bralcem zaupali še vaš moto, ki se ga držite pri poslu?

Vedno se poskušaj vživeti v kožo tistega, s katerim sodeluješ in sodi samo tisto, kar si sam videl in spoznal, ne pa tistega, kar širijo govorice.

Prave besede. Če bi se več ljudi držalo tega, bi bil svet neprimerno lepši. Gospod Rovšnik, hvala za pogovor.

Tudi tebi. Lep dan želim vsem bralcem.

Prodajna konferenca PE Tovorni promet

Petega marca je bila v okviru PE Tovorni promet organizirana prodajna konferenca. Na njej so sodelovali zaposleni službe za prodajo, službe za logistiko, službe za splošne in gospodarske naloge, predstavniki SŽ v tujini, predstavniki sekcij in delovnih enot.

Razlogov za prodajno konferenco je bilo kar nekaj: pregledali smo rezultate dela 2008, opredelili smo prodajne cilje za leto 2009 in strategijo za doseganje ciljev, opredelili načine dela za boljšo koordinacijo dela tako v PE Tovorni promet kot zunaj nje.

V uvodu je svetovalac generalnega direktorja mag. Milan Jelenc predstavil trenutno situacijo glede izpolnjevanja in korekcije plana za leto 2009. Mag. Jelenc je poudaril, da se je treba kljub trenutni krizi v gospodarstvu truditi, da postanemo še boljši pri svojem delu, poiskati je treba nove priložnosti na tujih in domačih trgih, uvajati nove produkte, ter poskušati zadržati obstoječe posle in stranke naših storitev. Kajti tudi slaba gospodarska klima lahko prinese nove priložnosti in izboljšanje poslovnih rezultatov.

V nadaljevanju je direktor PE Tovorni promet mag. Igor Hribar orisal situacijo na transportnem trgu v povezavi s splošno gospodarsko in finančno krizo, možne vplive novih prevoznikov na poslovanje ter možne načine za pridobivanje na ta način izgubljenih prevozov ter navedel predvidene težave, s katerimi se bomo v naslednjih mesecih srečevali zaradi stanja na trgu.

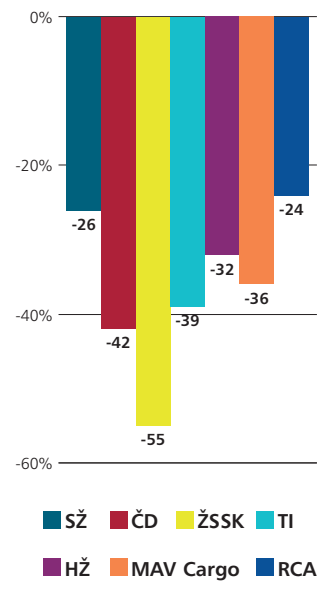
Prav tako pa so posamezni oddelki prodaje, območne prodaje in predstavništva v tujini predstavili rezultate o obsegu dela in pričakovanja glede na predvidevanja na posameznem segmentu in trgu.

Slovenske železnice niso edine, ki so lani prepeljale manj tovora. S podobnimi in tudi hujšimi težavami se namreč srečujejo tudi druge

sosednje nacionalne železniške uprave:

Situacija pri sosednjih prevoznikih - Jan. 09

Primanjkljaji glede na lani januar



Načrt za leto 2009 je v trenutni situaciji zastavljen zelo optimistično, kajti podjetja, ki so še pred enim mesecem potrjevala mesečne načrte prevozov, so v fazi, ko ostajajo brez naročil, dobav materiala, načrtovanje pa sploh ni mogoče. Kljub težki situaciji smo se v PE Tovorni promet zastavljenih ciljev lotili z optimizmom.

Zaradi splošne gospodarske krize in odprtja trga ter vstopa prvih konkurentov na prej zaščiteni trg železniških prevoznih storitev so se razmere poslovanja zadnje meseca bistveno spremenile in poslabšale rezultate poslovanja. Zato smo v prvih dveh mesecih pripravili tudi nabor kratkoročnih in dolgoročnih dejavnosti za izboljšanje poslovanja, predvsem doseganje načrta prodaje do konca leta 2009, in sicer tako pri



Bojan Vajda in Igor Hribar.

prodaji klasičnih vagonskih pošiljk, malih pošiljk in v kombiniranem transportu.

Bojan Vajda, vodja službe za prodajo, je predstavil kratkoročne in dolgoročne dejavnosti, ki smo jih že začeli izvajati, in sicer:

- prodaja in uvedba novih produktov, s ciljem povečati prevoze posameznih pošiljk;
- cenovno prilagajanje konkurenci, s ciljem ohraniti obstoječe posle;
- stimuliranje prevozov v vagonih, ki se danes ob vrnitvi vračajo prazni v Slovenijo;
- izboljšati kakovost naše storitve;
- sklepanje pogodb na čim daljši prevozni poti brez posrednikov, s ciljem povečati prihodek in denarni priliv;
- sklenitev dolgoročnih dogovorov o sodelovanju s terminali v tujini, s ciljem pridobiti nov tovor;
- sklepanje tri-, šestmesečnih pogodb s prilagojenimi pogoji trenutni situaciji;
- pospeševanje prodaje, s ciljem pridobiti nabor možnih kupcev na domačem in tujem trgu ter pridobiti nove prevoze;
- iskanje novih tržnih priložnosti na še ne raziskanih trgih prek predstavništev SŽ v tujini;
- sodelovanje z zasebnimi operaterji, s ciljem biti zaporedni prevoznik;
- ponudba storitev tudi na območju tujih železniških uprav, brez prevozne poti SŽ, s ciljem ponuditi uporabnikom dodatne storitve in ustvariti dodano vrednost;

Zastavljanje kratkoročne in dolgoročne dejavnosti bomo dosegli z:

- novo organizacijo prodaje (koordinacija s predstavništvu v tujini);
- izboljšanjem koordinacije med sekcijami za tovorni promet, delovnimi enotami in območnimi prodajami;
- z optimalnim sodelovanjem med prodajo in logistiko;
- zagotavljanjem pravočasne napovedi/odpovedi vlakov;
- razširitvijo carinskih opravil iz statusa pooblaščenega pošiljatelja/prejemnika na carinsko posredovanje;
- uvedbo brezpapirnega poslovanja;
- zagotavljanjem kakovosti.

PE Tovorni promet je tisti del poslovnega portfelja, ki je tržno usmerjen in vse prihodke ustvari na trgu. Za uresničitev zastavljenih načrtov bo morala PE Tovorni promet v prihodnje svoje tržne dejavnosti še bolj okrepiti in poglobiti, saj dobiva konkurenca na transportnem trgu iz dneva v dan večje razsežnosti (operaterji kot nova mednarodna logistična podjetja, obvozne poti, cestni prevozniki idr.), ki se jim je treba pravočasno in dejavno prilagajati. Ocenjujemo, da bomo z uresničitvijo kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov zaustavili negativne trende pri razvoju obsega in vrednosti prodaje in da bomo konec leta dosegli poslovni rezultat, ki bo primerljiv z načrtovanim.

Vlak na Bosphorus Europe Express na promocijski vožnji.



SŽ na sejmu Inovativnost



Uspešni projekt promocijske vožnje vlaka Bosphorus Europe Express sta predstavila Marjan Masič, SŽ, (na sredini) in Janez Merlak (levo), Adria Kombi.

Slovenske železnice so bile povabljenе na sejem inovativnosti, ki ga je že drugo leto zapored organizirala GZS Obrtna zbornica Ljubljana in je namenjen inovativnemu gospodarstvu. GZS prireja ta dogodek v sodelovanju z Evropsko komisijo in institucijami podpornega okolja. Sejem je potekal na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani, 20. in 21. aprila. Slovenske železnice so predstavile uspešen projekt s tovornim vlakom od Ljubljane do Carigrada v le 35 urah in prevoze malih pošiljk SŽ Express.

Promocijski projekt v mednarodnem tovornem prometu oziroma testno vožnjo vlaka **Bosphorus Europe Express**, s katerim je Slovenskim železnicam v sodelovanju s partnerji uspelo skrajšati vožnjo vlaka od Ljubljane do Carigrada z več kakor 60 ur na 35 ur, sta predstavila **Marjan Masič**, vodja projekta v tovornem prometu, in **Janez Merlak** iz podjetja Adria Kombi. Po besedah Marjana Masiča je vožnja pokazala, da lahko železniški prevozniki, samo če tesno sodelujejo, uspešno tekmujejo s cestnim in ladijskim prevozom. Tako kratek čas potovanja vlaka je namreč konkurenčen prevozu tovora po cesti, ki potrebuje za isto pot od 48 do 57 ur, in prevozu tovora z ladjo, ki potrebuje približno 72 ur. »Za tako uspešen rezultat gre nedvomno zasluga optimiranju tehnoloških procesov na mejah, pri čemer smo poleg železniških uprav na prevozniki poti, to je upravljavec infrastrukturu

in zaporednih prevoznikov, vključili tudi vse državne organe - carino, policijo in inšpekcijske službe. Vsi podatki o vlaku in pošiljkah so bili skenirani in vnaprej poslani vsem pristojnim službam na vseh mejnih prehodih ter dispečerskim službam v operativnih središčih. Tako smo dosegli postanke na mejah v trajanju do 30 minut,« je povedal Masič, ki je bil kot koordinator vlaka med testno vožnjo na vlaku Bosphorus Europe Express in v povezavi s pristojnimi stičnimi osebami na prevozniki poti vlaka.

Na vprašanje voditeljice predstavitve, **Bernarde Žarn**, kdaj bo v rednem prometu mogoče doseči podoben ali enak rezultat, je Masič odgovoril: »S sistemskimi prijemi in izboljšavami bi lahko v kratkem času vlak prevozil isto pot v približno 40 urah, kar glede na trenutno stanje pomeni skrajšanje vožnje za 24 ur, tudi če vsak prevoznik vozi na svojih progah z lastno vleko, seveda ob optimalni organizaciji. Vsekakor bo v prihodnje, po ureditvi infrastrukture in elektronske izmenjave podatkov ter vzpostavitvi tehničnega in komercialnega zaupanja na vsej relaciji, mogoče čas potovanja še skrajšati, do 30 ur. To je naš dolgoročni cilj.«

Vlaku se obeta svetla prihodnost, saj blagovni tokovi sever-jug in nazaj omogočajo vožnjo vlaka v obeh smereh. »Če ob tem dodamo še okoljske prednosti in prihranke, pričakujem lahko, da se bo povečal obseg prevozov tovora v zabojnikih.



Sekcija za male pošiljke je dostavila paket presenečenja za voditeljico Bernardo Žarn.

Vlak povezuje kontejnerska terminala Ljubljana/Moste in Carigrad/Halkali, in omogoča nadaljnje povezave, na eni strani iz Ljubljane proti Kopru, Italiji, ter Avstriji, Nemčiji in državam Beneluksa ter iz Halkalija v notranjost Turčije, proti sredozemskim in črnomoškim pristaniščem in naprej v Azijo,« je poudaril Masič. Vožnja tovora z vlakom prinaša tudi okoljske prihranke. Na podlagi modela Evropske komisije o izračunu vpliva eksternih stroškov na okolje je prevoz tovora z vlakom Bosphorus Europe Express prihranil 25.125 evrov v primerjavi s prevozom blaga s tovornjaki.

Vodja sekcije za male pošiljke **Jože Županc** je predstavil storitev prevoza malih pošiljk **SŽ Express**. Sodelavci iz Sekcije za male pošiljke so na začetku predstavitve pokazali, kako poteka dostava male pošiljke. Voditeljici Bernardi Žarn so dostavili paket presenečenja, ki ga je z veseljem sprejela. Jože Županc je povedal, da SŽ Express kljub

recesiji presega lanske rezultate. Marca letos so prihodke v primerjavi z istim mesecem lani presegle za enajst odstotkov, hkrati pa se jim število pošiljk nenehno povečuje. Njihovi cilji so zastavljeni zelo ambiciozno, saj želijo prevzeti vlogo vodilnega logista kosovnih pošiljk v Sloveniji. Njihova prednost je v uspešno izvedeni integraciji cestnega in železniškega prometa v celovit kombinirani transportni sistem, ki vedno zagotavlja optimalne logistične rešitve. Organizacija dela in logistična podpora je oblikovana tako, da se cestni transport od vrat do vrat odvija podnevi, železniški pa izključno ponoči, kar zagotavlja doseganje optimalnih rezultatov v logističnem, ekonomskem in okoljevarstvenem vidiku. Prevažajo pošiljke, težke od enega pa vse do tisoč kilogramov in dolge do šest metrov. S cestnimi vozili jih prepeljejo v vse kraje v Sloveniji, po sistemu od vrat do vrat, v 24 urah. Poslujejo pa tudi v mednarodnem prometu.





Parno lokomotivo JŽ 24-042 s posebnim zalogovnikom je izdelal Borut Puklavac. Za predelavo je uporabil model ÖBB 56 proizvajalca Klein Modellbahn.

Sejem modelne železnice

V prostorih osnovne šole Vižmarje-Brod v Ljubljani je 18. in 19. aprila potekal 30. jubilejni boljši sejem modelne železnice. Poleg Društva ljubiteljev malih železnic (DLŽ) se je prvič predstavilo tudi Društvo za tehnično kulturo železnic (DTKŽ) z maketo, ki prikazuje del proge družbe ATSF (znane pod imenom Santa Fe) v Teksasu,

okrog leta 1960. Nekaj podatkov makete: velika je približno 10 x 5 metrov, vanjo je vdelenih okrog 120 metrov tračnic in 51 električno vodenih kretnic. Po njej lahko vozi okrog 30 lokomotiv in 200 vagonov. Vodena je lahko popolnoma digitalno (DCC). Na njej so člani uprizorili realistično vožnjo vlakov iz nekega obdobja.

Najbolj zanimiva pa je bila nedeljska parada modelov v merilu 1:87 (H0). Na paradi je bilo okrog 70 unikatnih, predelanih ali izboljšanih modelov lokomotiv in motornikov, v JŽ in SŽ oznakah. Modeli lokomotiv so bili od popolne samogradnje, pa do obstoječih izboljšanih modelov lokomotiv. Na paradi je bilo

opaziti, da je za modele SŽ vozil veliko zanimanje tudi v tujini (Italija, Avstrija in Hrvaška), saj so nekateri tuji ljubitelji prikazali svoje JŽ in SŽ modele. Organizatorjem in vsem sodelujočim gredo pohvale za požrtvovalnost in uspeho prireditve, saj je bila parada modelov prava paša za oči.



Parna lokomotiva SŽ 06 s posebnim zalogovnikom je izdelana iz medenine v merilu 1:87 (H0), njen avtor pa je Goran Bruman.



Leo Rudi je predstavil serijsko izdelani model Roco lokomotive SŽ 541, ki je nadgrajena z zvočnim dekodirnikom ESU.



Del zbirke železniških modelov v merilu 1:160 (N), ki jo je izdelal Jani Tekavčič.



Na dvorišču pred šolo Vižmarje-Brod je Miha Omerza praktično prikazal vožnjo lokomobile »Borrell« v velikosti 1:6.

Model parne lokomotive SŽ 33 s posebnim zalogovnikom je v lasti Milana Hribarja in je izpeljana iz Liliputove DB 52.



in parada modelov SŽ



Lokomotiva »Nizdolk« in službeni vagon je delo Uroša Filipiča. Oba modela sta ozkotirna v merilu 1:4.



Parna lokomotiva JŽ 23 s posebnim zalogovnikom med vožnjo. Lastnik modela je Bojan Bartol. Podlaga za predelavo je Piko model BR 55 (G7.1).



Model dizelske lokomotive E6 Santa Fe s potniškimi vagoni na delu proge družbe ATSF na maketi Društva za tehnično kulturo železnic (DTKŽ).



Parna lokomotiva SŽ 03 s posebnim zalogovnikom, proizvajalca Micro-Metakita, je last ravnatelja železniškega muzeja Mladena Bogića.



Iz Beljaka v Avstriji je Gerhard Painer prinesel na ogled model parne lokomotive JDŽ 07 s posebnim zalogovnikom. Podlaga za predelavo je model proizvajalca Micro-Metakit.



Model dizel lokomotive SŽ 643.043 (Đura). Lastnik modela Bojan Bartol je za predelavo uporabil model proizvajalca Roco.



Model dizel-električne lokomotive SŽ 661 (Kenedi), izdelal ga je Bojan Bartol.



Borut Puklavc je naredil model dizel-električne lokomotive SŽ 644 (Španka).



Model električne lokomotive JŽ 362-040 (Meh) s plugom, ki jo imenujejo tudi »križarka«, je izdelana na podlagi modela Roco, njen lastnik pa je zamejec Luka Battistin.



Miloš Jocič iz Kranja je avtor modela elektro-motornika SŽ 311-315 (Gomulka). To je tudi prvi model v samogradnji, ki je izdelan iz ABS plastike, vlije pod pritiskom.



Model dizel-motornika SŽ 711 v merilu 1:87 (H0). Izdelal ga je Miloš Jocič iz Kranja za naročnika Luka Battistinija.



Model dizel-motornika SŽ 713, njen lastnik pa je Miloš Jocič iz Kranja.



Kranj, most čez Savo.

S časovnim strojem v leto 1953



Postaja Brezovica, sedanja proga in stara trasa.



Slovenski poročevalec, motorni vlak.



Slovenski poročevalec, diesel DB.

Zanimivo je, kaj vse lahko najdemo na boljšem sejmu ob Ljubljani. Naključno sem odkril Vozni red ŽTL (Železniški transport Ljubljana) za leti 1953–1954. Vrnem se 56 let v preteklost. Kupim Slovenski poročevalec, v katerem najdem članek Novosti na ljubljanski železniški postaji. Med drugim piše:

»Železniška uprava je uvedla letos promet z motornim vlakom, ki vozi ob nedeljah v Opatijo, obratoval je na progi Ljubljana – Kranj ob času Gorenjskega sejma. Z nabavo petih novih motornih voz, bo kmalu uveden stalni promet na progah proti Litiji, Kamniku, Vrhniki in Kranju.«
Avtor še dodaja, da ima vlak 60

pripelje voz, tovornjak ali avtobus. Vrhnika ima dve postaji na razdalji enega kilometra: Vrhnika in Vrhnika trg. Izstopim in se sprehodim do kavarne v centru.

Še enkrat se posvetim Poročevalcu. Preberem prispevek Elektrifikacija železnic v prihodnjih desetih letih. V njem ing. Rasto Švajgar polemizira z načrtom razvoja železnic, ki predvideva elektrifikacijo le 142 kilometrov prog v Jugoslaviji, in to Rakek–Ljubljana in Sušak–Moravice. Edina elektrificirana proga v Sloveniji po drugi svetovni vojni je bila med Postojno in Rakekom. Ker v načrtu razvoja železnic piše, da elektrifikacija ne more potekati hitreje zaradi



Slovenski poročevalec, Train master.

sedišč in 60 stojšč, porabi 35 kilogramov nafte na 100 kilometrov, ter da doseže hitrost 90 kilometrov na uro. Na žalost vlaka ni bilo na postaji, v časopisu pa je njegova fotografija.

Zanima me, kako je z vlaki na Vrhniko. Po voznem redu vozijo trije pari vlakov na dan. To so mešani vlaki s potniškimi in tovrnimi vagoni. Do Vrhnike je 20 kilometrov, vozili pa se bomo 40 minut. Do Brezovice se peljemo po magistralni progi proti Trstu, potem pa se odcepimo desno proti Logu, Drenovem Griču in Vrhniki. Pri Drenovem Griču je podvoz pod glavno cesto, po kateri občasno

pomanjkanja električne energije, Rasto Švajgar ugotavlja, da to ni res. Trdi, da je v Sloveniji in na Hrvaškem dovolj električnega toka za hitrejšo elektrifikacijo. Predlaga, da bi bilo treba v naslednjih desetih letih elektrificirati proge Ljubljana–Zagreb, Zidani Most–Maribor in Ljubljana–Jesenice. Izračunal je, da bi za promet vlakov na teh progah porabili 275.000 kWh na dan, kar je približno 5 odstotkov celotne moči vseh elektrarn v Sloveniji. Na koncu ugotavlja:

»Za elektrifikacijo železnic pa niso po vsej državi enaki pogoji. Samo Slovenija in del Hrvaške imata že tako razvito elektrogospodarstvo,

15. Poljčane—Slov. Konjice—Zreče													
	3.50	—	12.00	17.45	—	odh.	Poljčane 2	...	prh.	5.40	9.10	—	18.30
	4.48	—	14.05	18.50	32	prh.	Poljčane 2	...	odh.	4.11	8.59	—	17.25
	M	M	M	M						M	M	M	
	2532	2534	2536	2538						2541	2543	2545	2547
	3	3	3	3						3	3	3	3
	4.58	9.40	14.13	19.00	—	odh.	Poljčane 2	...	prh.	4.00	7.58	13.22	17.15
	5.09	9.51	14.24	19.11	4	↓	Spodnje Laže p.	...	↑	3.50	7.44	13.12	17.05
	5.16	9.58	14.31	19.18	5	↓	Zbelovo p.	...	↑	3.43	7.41	13.09	16.56
	5.23	10.05	14.40	19.29	7	↓	Loče	...	↑	3.36	7.34	12.56	16.51
	5.28	10.10	14.50	19.30	11	↓	Draža vas p.	...	↑	3.29	7.24	12.47	16.41
	5.46	10.30	15.01	19.52	—	prh.	Slov. Konjice	...	odh.	5.31	7.11	12.30	16.28
	5.51	—	15.04	—	15	↓	Gabrole p.	...	↑	—	6.32	—	15.04
	6.00	—	15.17	—	17	↓	Radana vas p.	...	↑	—	6.43	—	15.50
	6.07	—	15.24	—	19	↓	Zreče	...	odh.	—	6.37	—	15.53
	6.14	—	15.31	—	21	prh.	Zreče	...	odh.	—	6.30	—	15.46

Vozni red iz leta 1953, Poljčane-Zreče.

da lahko storita na železnici ta korak naprej. Druge republike bodo potrebovale še precej let, preden bodo zadostile potrebam po električni energiji za industrijo in prebivalstvo. Tega ni mogoče prezreti, niti ni mogoče za vso državo sprejeti samo en kriterij: počakati. Izdatki za elektrifikacijo Slovenije in Hrvaške pomenijo dejanski prihranek na premoгу, osebju, strojnem parku.»

Če se za trenutek vrnem v današnji čas, lahko rečem, da je bil Rasto Švajger eden od pionirjev boja za decentralizacijo Jugoslavije.

trov oddaljen od Ljubljane, se boste vozili nekaj več kot 33 ur. Prestopili boste v Zagrebu in Sarajevu, od koder naprej pelje ozkotirni vlak. Na najbolj zanimivem in strmem delu v Bosni med Bradino in Konjicem, ki je dolg le trinajst kilometrov, lokomotiva vklopi zobati pogon in potovanje traja slabo uro!

V Ljubljani odidem na vrt restavracije Šestica, ker sem prebral njihovo reklamo v Voznem redu. Naslednji dan se peljem do Tržiča. Na izbiri imam šest odhodov iz Ljubljane, v Kranju moram prestopiti. Še najmanj bom čakal, če

železnici, stroški za parno vleko pa so bili 37% stroškov pogonskih goriv. Diesel lokomotive so prepeljale 65% vsega tovora. Prav zaradi tega na ameriških železnikah zmagujejo Diesel in električne lokomotive.»

Še en naslov je pritegnil mojo pozornost: Vlak bodočnosti bo vozil 240 km na uro. Članek govori o vlaku prihodnosti v odnosu do konkurenčnega letalskega prometa. Avtor piše:

»G Robert R. Young, predsednik železniške družbe Chesapeake&Ohio je ustanovil

Pred vrnitvijo v sedanost sem lahko preizkusil edino delujočo ozkotirno železnico v Sloveniji: Poljčane-Slovenske Konjice-Zreče. V Poljčanah je nekaj normalnih in nekaj ozkih tirov. Na prekladalni klančini prekladajo tovor iz ozkotirnih v normalne vagonne. Da bi zmanjšali čas prekladanja, so si izmislili posebne priprave, ki normalnotirni tovorni vagon naložijo na ozkotirnega in ga odpeljejo v Konjice ali Zreče. Ko ga tam nato vorijo, ga vrnejo v Poljčane, ter ga spustijo na normalni tir. Po progi peljejo štirje pari mešanih vlakov.



K3 v železniškem muzeju Slovenskih železnic.



Konec proge v Naklem.



Železniška postaja Tržič.

Ko čakam vlak na vrnitev v Ljubljano, v voznem redu najdem mednarodne povezave Slovenije. V London peljeta dva vlaka v presledku osmih minut! Tauern Express odhaja ob 9.20, Simplon Orient Express pa ob 9.28! Prvi pelje čez Avstrijo, Nemčijo in Belgijo, drugi pa čez Italijo, Švico in Francijo. Pot Tauern Expressa je krajša, zato pride v London v 31 urah oziroma naslednji dan ob 16.23. Z Orient Expressom boste potovali tri ure in pol več. Iz Ljubljane vsak dan ob 7.20 minut pelje vlak na Dunaj. Na ta vlak priklopijo tudi direktna vagona iz Reke in Trsta. Vagona se srečata v Pivki in potujeta do Ljubljane v potniškem vlaku št. 619 od 4.05 do 6.30! Dve in pol uri za 80 km!

Poglejmo še nekaj povezav v tedaj skupni državi. Do Zagreba vozi jo štirje potniški in trije brzovlaki. En potniški vlak pelje prav do Beograda! Res je, da se ne ustavi na vsakem vogalu, pa vendar za 556 kilometrov potrebuje trinajst ur. Do Reke vsak dan vozi sedem parov vlakov. Če bi radi z vlakom do Dubrovnika, ki je 917 kilome-

izberem odhod ob 7.10, ker bom v Tržiču že ob 8.36. Ura in pol za 45 kilometrov! Morda najdem prave čevlje v prodajalni tovarne Triglav (čez nekaj let bo spet Peko) in se vrnem z vlakom ob 11. uri. V Ljubljani bom ob 12.42 – ravno prav za kosilo.

Spet prebiram Poročevalca. Neznani avtor je napisal Spopad med cestami in tračnicami. Med drugimi piše:

»Doslej je bilo objavljeno izredno veliko število razprav, ki hočejo odgovoriti na vprašanje: ali naj bi zamenjali parne lokomotive na železnicah v Zahodni Nemčiji z električnimi, ali pa z lokomotivami z Diesel motorji. Pri tem omenjajo zlasti izkušnje iz ZDA. Tu so v strahu pred konkurenco kamionov zamenjali številne parne lokomotive. Trenutno v ZDA pelje okoli 21.000 Diesel lokomotiv. V petih letih naj bi se število teh lokomotiv povečalo na 35.000. Pogonski stroški za Diesel lokomotive so v primerjavi s stroški parnih lokomotiv za 100% nižji. Minulo leto so parne lokomotive prepeljale samo 26% vsega blaga poslanega po

združenje »Federation of Railway Progress«, ki dela poskuse z vlakom »X« oziroma »Vlakom bodočnosti«. Po njegovem zatrjevanju bodo ti moderni vlaki zelo popolni in v njih ne bo čutili pomanjkljivosti, ki jih imajo nam poznani standardni vlaki, to je težo vagonov, ropot, velike obratovalne stroške, tresljaje, neenakomerno hitrost itd. »Vlak bodočnosti« bo na ovinkih vozil s hitrostjo 160 km na uro, na ravnih progah pa bo vozil celo 240 km na uro. Vagoni tega vlaka naj bi bili nižji kot normalni, ter tudi za tretjino krajši. Vsak vagon naj bi imel le dve kolesi, to je eno samo os, ki bi se nahajala približno tam, kjer imajo današnji vagoni zadnjo os. Sprednji del vagona naj bi bil povezan z močno sklopko v celoto z naslednjim vagonom. Enosni vagoni, ki bi na ovinkih omogočali hitro vožnjo, bodo imeli težišče zelo nizko. Gumijasti vložki v kolesih bodo zmanjšali posledice tresljajev. Če bodo ameriške železniške družbe odobrile te poskuse in jih spoznale za koristne, bodo uvedli nove vlake v promet že nekako v petih letih.«

V 19. stoletju je bilo predvideno, da se zgradi normalna proga med Koroško in Zagrebom, čez Dravograd, Slovenj Gradec, Zreče, Poljčane, Rogatec in Krapino, iz različnih političnih in materialnih razlogov to ni bilo uresničeno.

Časovni stroj me popelje nazaj v leto 2009. Žal, številne proge iz leta 1953 ne obstajajo več. Parne lokomotive vidimo le razstavljene na železniških postajah ali v muzejih. Lahko se tudi popeljemo z muzejskim vlakom. Električne lokomotive prevladujejo v modernih železniških omrežjih. Hitrosti čez 350 kilometrov na uro so nekaj normalnega v svetu. Vagoni niso dvoosni, vendar so zelo udobni. Konkurenca letalskega prometa je zelo huda. Do Londona boste prišli v slabih 18 urah. V Sloveniji veliko načrtujemo, vedno pa se pojavljajo ovire. Zato bo treba počakati naslednjih 50 let, ko se bo kakšen zaljubljenec v železnice vrnil in poročal o letu 2009.

VIRI: Lastne fotografije iz leta 2009. Fotografije in članki iz Slovenskega poročevalca, letnik 1953, Arhiv mesta Ljubljane. Vozni red 1953-1954, ŽTL.

Druga tekma lige v športnem ribolovu

Druga tekma

Začel bom, kot je zdaj moderno, z recesijo. Tudi v vremenu je zavladala recesija lepega vremena. Končali smo že dve tekmi, obe v dokaj slabih razmerah, upajmo, da bo na nočni tekmi bolje. Druga tekma lige je bila v soboto, 18. aprila 2009, v Pragerskem. Pričakalo nas je spremenljivo vreme.

Osnovni podatki (2. tekma)

- temperatura zraka 13°C,
- temperatura vode na globini 0,5 metra 9°C,
- temperatura vode na globini 2 metra 7°C,
- oblačno, močan JZ veter.

Letos prvič organiziramo tudi nočni maraton v počastitev dneva državnosti, ki bo 27. junija 2009. Tekmujejo ekipe Slovenske vojske, policije in Slovenskih železnic.

Poglejmo si še naše zmagovalce druge tekme:



Franc Lobenwein je rojen 20. oktobra 1969, na železnici je zaposlen od leta 1989, na delovnem mestu strojevodje. Na tekmi je uporabil hrano domačega proizvajalca (v sezoni 2007 testirana v ligi), in sicer BigFish X+.



Roman Horvat je rojen 17. maja 1967, na železnici zaposlen od leta 1985, na delovnem mestu ključavničar, delavnice Ptuj. Na tekmi je uporabil hrano domačega proizvajalca (v sezoni 2007 testirana v ligi) in sicer BigFish X+.



Boštjan Petek je rojen 14. decembra 1976, na železnici je zaposlen od leta 2006, na delovnem mestu strojevodje. Na tekmi je uporabil Sensas.

Priprave na nočni maraton so v končni fazi, to je edina tekma, na katero se lahko prijavijo tudi tekmovalci, ki ne tekmujejo v ligi. Tudi letos so nanj vabljeni ribiči iz RD, kjer potekajo naše tekme in predstavniki sponzorjev, vsekakor bodo rezultati zelo zanimivi. Sočasno pa potekajo priprave na organizacijo maratona v počastitev dneva državnosti, za

to tekmo smo se povezali s slovensko vojsko in policijo in upamo, da bo tekma postala trajnica v našem delu.

Več o ligi, njenih pravilih, rezultatih, ... na: www.szs-sindikatsi.si, <http://www.som.si/> in <http://www.bigfish-slo.com/> Dober prijem!

Velik uspeh ŽKD Lokomotiva

Železniško kegljaško društvo Lokomotiva Ljubljana že vrsto let uspešno tekmuje v 2. slovenski kegljaški ligi – zahod. V sezoni 2008/2009 pa smo dosegli najboljšo uvrstitev doslej, saj smo osvojili 3. mesto in se prvič uvrstili na zmagovalne stopničke. Poleg dobre končne uvrstitve smo imeli najboljše moštveno povprečje podrtih kegljev v sezoni (3309 kegljev), naš najboljši tekmovalec Franc Trstenjak pa je imel najboljše posamezno povpre-

čje po odigranih 18 krogih tekmovanja (583). Drugi tekmovalci, ki so odigrali večino dvobojev, so tudi dosegli solidna povprečja: Bogdan Štih 564, Slobodan Zečević 552, Marko Čolić 545, Stevo Govedarević 537 in Drago Mučič 536 podrtih kegljev.

Sezona je bila dolga in naporna, od septembra do aprila, tekme so se igrale ob sobotah, gostovali smo vse od Jesenic,

Kopra, Črnomlja do Novega mesta. Vse naštetu in treningi dvakrat na teden zahtevajo tudi precejšnja denarna sredstva, ki jih zberemo s članarino in z neprecenljivo pomočjo sponzorjev, katerim se zahvaljujemo, da so nam omogočili uspešno sezono, in jih prosimo, da kljub težkemu gospodarskemu stanju nadaljujejo sodelovanje z nami.

Brane Gregorin



George Mejak, Leon Mazi in Dušan Zorko.

Četrty šahovski turnir

Četrtega turnirja cikla za pokal Slovenskih železnic, ki je potekal 18. aprila, se je udeležilo rekordno število šahistov in šahistk. Rekord iz preteklih let (69) je bil krepko presežen z 82 udeleženci, s čimer se izpolnjuje glavni namen cikla, in to je privabiti čim večje število igralcev. V močni konkurenci dveh mojstrov Fide, mojstrice Fide in petnajstih mojstrskih kandidatov je že četrty zapored zmagal dvakratni zmagovalec cikla, mednarodni mojster Leon Mazi. Tudi tokrat je ostal neporažen. Po šestih zmagah je oddal pol točke le v zadnjem kolu, ko ga ni mogel nihče več prehiteti. V šali rečeno je nepisano pravilo cikla postalo, da se je treba z Mazijem srečati v zadnjem kolu, ko potrebuje le še pol točke za prvo mesto, če želiš ostati neporažen. Druga pot, da ostaneš neporažen, je pač ta, da se z njim ne pomeriš. Na sobotnem turnirju so poleg zmagovalca ostali neporaženi še trije igralci; tretjeuvrščeni George Mejak, ki je v zadnjem

pol točke odščipnil prvovrščenemu in osmo- ter devetovrščena Gregor Goršek in Jože Skok, ki pa se nista pomerila z vodilnim. Drugo mesto je z enim porazom in šestimi zmagami zasedel Dušan Zorko, ki je tudi v skupnem seštevku tik za vodilnim Mazijem. Prvič letos ne najdemo med prvo deseterico nižje postavljenih igralcev. Najnižje postavljeni igralec v vrhu je bil trinajsti nosilec Metod Logar na desetem mestu. Najboljši železničar je bil s sedemnajstim mestom ponovno peti nosilec Zvonko Mesojedec, ki si je privoščil »nepričakovani« poraz proti šestindvajsetemu nosilcu Janezu Hribarju in si s tem zapravljal priložnost za lepo uvrstitev. Omeniti kaže tudi drugega najboljšega železničarja na tem turnirju Andrijo Petroviča, ki je v prvih štirih kolih dosegel prav toliko zmag, med drugim tudi proti tretjemu nosilcu Fide mojstru Damjanu Plescu in dvema mojstrskima kandidatom. Za uvrstitev med

prvo deseterico je potreboval v naslednjih treh krogih le še eno točko, vendar mu je zmanjkalo tudi malo športne sreče, tako da je s štirimi točkami pristal na triindvajsetem mestu. Lepo vabljeni na naslednji turnir, ki bo 16. maja, več o ciklu pa si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red 4. turnirja: 1. Leon Mazi 6,5 točke, 2. Dušan Zorko 6 točk, 3. George Mejak, 4. Boštjan Jeran, 5. Srečko Kolar, 6. Damjan Plesec, vsi 5,5 točke, 7. Jože Percl, 8. Gregor Goršek, 9. Jože Skok, 10. Metod Logar, vsi 5 točk.

Skupni vrstni red: 1. Leon Mazi 400 točk, 2. Dušan Zorko 382 točk, 3. Jože Percl 320 točk, 4. Zvonko Mesojedec 306 točk, 5. Zlatko Jeraj 264 točk, 6. Metod Logar 255 točk, 7. Marjan Butala 253 točk, 8. Jože Skok 250 točk, 9. Mirko Tunjič 237 točk, 10. Stojan Gašparič 234 točk.

Vlastimir Djurdjevič

5. šahovsko prvenstvo SŽ

Šahovsko društvo Železničar je 14. marca organiziralo že peto, tradicionalno in že kar jubilejno posamično šahovsko prvenstvo Slovenskih železnic. Tokrat nam je uspelo privabiti železničarje in upokojece iz celotne Slovenije, tudi iz Štajerske, kjer so bili in so še vedno doma dobri šahisti.

V nadvse primernem in prijetnem okolju, to je v Stekleni dvorani na Kolodvorski 11, se je zbralo 24 šahistov, ki smo se pomerili v pospešenem igralnem tempu (2 x 15'), to je devet kol. (Nekaj stalnih udeležencev se je žal opravičilo zaradi drugih šahovskih aktivnosti).

Vrstni red najboljših je bil tako, razen pri prvem, nekoliko drugačen, kar pa dokazuje veliko izeznačenost in borbenost med igralci, saj najboljša mesta omogočajo tudi uvrstitev v izbrano ekipo Slovenskih železnic, ki bo predstavljala Slovenske železnice tudi zunaj meja Slovenije.

Vrstni red po koncu turnirja:

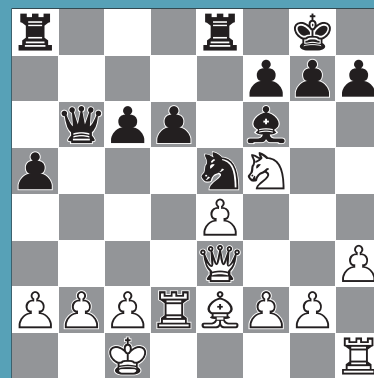
1. Zvonko Mesojedec
2. Marko Kodela
3. Pero Vukovič

Jože Brežan

ŠAH

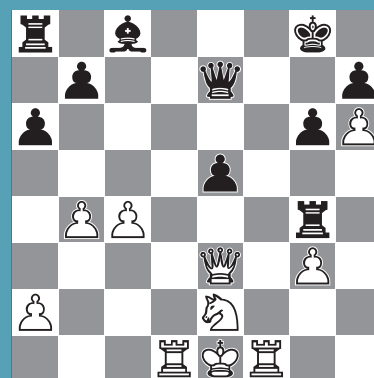
Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 1:
Polejes – Kremenietsky
Beli ponuja črnemu menjavo dame, saj ima kmeta več, toda misli črnega so povsem drugje.

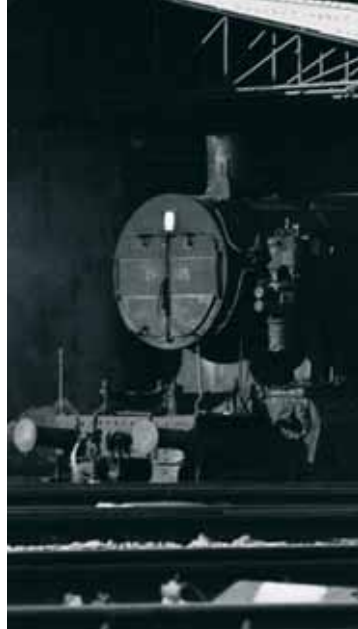


Rešitev:
1...Dxb2+!! 2.Kxb2 [2.Kd1 Db1#]
2...Sd3+ 3.Ka3 [3.Kb3 Teb8+ 4.Kc4 Sb2#; 3.Kb3 Teb8+ 4.Ka4 Tb4+ 5.Ka3 Lb2#; 3.Kb1 Teb8+ 4.Db6 Txb6#] 3...Lb2+ 4.Ka4 [4.Kb3 Teb8+ 5.Kc4 Se5#] 4...Txe4+ 5.c4 [5.Dxe4 Sc5#] 5...Txc4+ 6.Kb3 Tc3+ 7.Ka4 Ta3#

Primer 2:
Steffenson – Brain, Middlesex, 1962
Nerazvitost črnega na daminem krilu je očitna, kar je beli s svojo aktivnostjo težkih figur učinkovito končal v svojo korist.



Rešitev:
1.Td8+!! Dxd8 2.Dxe5 Dd7 3.Dh8+ Kxh8 4.Tf8#



Nekoč in danes

Zdaj ko so izginili še zadnji ostanki nekdanje kurilnice in poslopja sekcije za vleko na železniški postaji Ljubljana in je zazijal velik prazen prostor, je morebiti pravi trenutek, da se spomnimo, kako je bilo nekoč. Pričujoči posnetki so nastali v začetku sedemdesetih let in so del manjše zbirke - manjše žal zato, ker je bila železnica v tistih časih obravnavana za vojaški objekt in kot taka prepovedana za fotografiranje brez dovoljenja. Tega pa ni bilo enostavno dobiti, brez njega pa si se lahko hitro znašel v »postopku«, z malo smole pa tudi brez filma. Kljub temu je nekaj gradiva vendarle nastalo in ostalo za zgodovino, a kot ugotavljam danes ob pogledu na nastalo praznino, veliko, veliko premalo.



PRIVOŠČITE SI POTEPI!

INNSBRUCK ~~114,40 €~~ **34,20 €**

SALZBURG ~~86,80 €~~ **26,00 €**



DUNAJ ~~123,60 €~~ **37,00 €**

ZAGREB ~~19,40 €~~ **7,20 €**

SPLIT ~~76,40 €~~ **28,60 €**

REKA ~~20,00 €~~ **7,40 €**

Cene za povratna potovanja, 2. razred

Ponudba velja:

- za skupine najmanj 6 oseb
- za potovanja v Avstrijo in na Hrvaško

Dodatna ugodnost: spremljevalec potuje brezplačno!

**70-odstotni popust
za skupinska potovanja mladih
do 20. leta starosti!**



Petega aprila 1963 so v Ljubljani na Titovi cesti 32 odprli železniški Turistično-transportni biro s poslanstvom, da bi za železnico pridobili čim več blaga in potnikov ter hkrati posodobili poslovanje v teh dejavnostih. Prvotno je bila največja naloga povečanje blagovnega prevoza, ki pa se je sčasoma povsem umaknila prevozu potnikov in turizmu. Leta 1970 se je biro preimenoval v TTO, Turistično transportno organizacijo. Leta 1980 se je dejavnosti pridružilo še gostinstvo in ime se je preoblikovalo v TTG, nato leta 1984 v TTG-Slovenijaturist, ta pa se je leta 1995 osamosvojil in leta 2001 končal s stečajem. Prvotni logotip TT-biroja je bil uporabljen tudi na službenih značkah zaposlenih.