

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



**Aktualno**

Ukrepi za izboljšanje poslovanja

**Aktualno**

Nekaj novosti v potniškem prometu

**Aktualno**

Slovenske železnice – okoljsko ozaveščeno podjetje

**Intervju**

Silvo Berdajs: Kje smo in kam gremo

**Potniški promet**

Iz Ljubljane v prestolnice Evropske Unije

**Tovorni promet**

12. sejem transporta in logistike v Münchnu

**Vleka**

Slovo električne lokomotive serije 362 »MEH«



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

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

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

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

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, 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 prejema 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. avgusta 2009.



Lavrica, ob južni vpadnici v Ljubljano.  
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



## Aktualno

### Ukrepi za izboljšanje poslovanja

Skupini učinek ukrepov po dogovoru s socialnimi partnerji znaša 12,5 milijona evrov prihranka. Vrednost učinkov vseh ukrepov pa znaša 48 milijonov evrov.

4



## Aktualno

### Slovenske železnice – okoljsko ozaveščeno podjetje

Pri samoočenenju okoljske ozaveščenosti podjetij v Sloveniji so SŽ prejele visoko oceno. Imamo pa tudi potencial za nadaljnje izboljšave.

5



## Aktualno

### Nekaj novosti v potniškem prometu

Nova mobilna dvigala za potnike na invalidskih vozičkih, prenovljena kolesarnica in avtobusi, ki v kombinaciji z vlaki omogočajo večjo prometno gibljivost potnikov.

6



## Intervju

### Silvo Berdajs: Kje smo in kam gremo

Pogovorili smo se s predsednikom sveta delavcev Slovenskih železnic.

12



## Potniški promet

**Iz Ljubljane v prestolnice Evropske Unije**  
Z vlakom je mogoče priti v vse evropske prestolnice.

29



## Tovorni promet

**12. sejem transporta in logistike v Münchnu**  
Svetovna gospodarska kriza vpliva tudi na logistično panogo, vendar pa je bilo na sejmu čutili optimizem. Na sejmu so se predstavile tudi Slovenske železnice in SŽ-Centralne delavnice.

40



## Vleka

**Slovo električne lokomotive serije 362 »MEH«**  
ELOK 362, ki je na SŽ pustila velik pečat, je odšla v pokoj.

47



## Uvodnik

### Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Prvega julija smo na Slovenskih železnicah in v hčerinskih družbah začeli izvajati dodatne ukrepe za omejitev učinkov svetovne gospodarske krize, izboljšanje poslovanja Slovenskih železnic, ohranitev delovnih mest ter ohranitev pravic delavcev iz delovnega razmerja, o katerih so se 10. junija dogovorili generalni direktor Slovenskih železnic, predsedniki reprezentativnih sindikatov in predsednik sveta delavcev Slovenskih železnic. Ukrepi med drugim vključujejo znižanje plač po kolektivni pogodbi za do pet odstotkov, znižanje plač delavcem z individualno pogodbo za deset odstotkov, skrajšanje delovnega časa na 36 ur za najmanj 75 odstotkov zaposlenih, 370 do 410 delavcev pa naj bi odšlo na časovno čakanje na delo (za oboje bodo Slovenske železnice pridobile subvencijo države). Ukinjene bodo vse stimulacije in zamrznjena bo predvidena eskalacija. Regres za letni dopust, ki so ga zaposleni prejeli konec junija, je bil nižji od določil Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa. Presežni delavci se v času veljavnosti dogovora ne bodo ugotavljali. Vrednost ukrepov do konca leta znaša 12,5 milijona evrov.

Generalni direktor Slovenskih železnic dr. Matic Tasič je povedal: »Narediti moramo vse, kar je potrebno za izboljšanje poslovanja. Ukrepe moramo izvesti, nimamo časa, da bi čakali na boljše čase. V tem trenutku ne bomo ugotavljali trajnih tehnoloških presežkov. Tisoč petsto zaposlenih se bo v naslednjih treh letih upokojilo in tako bomo dosegli optimalno število zaposlenih. Pri tem se bomo zgledovali po železnicah, ki so že izpeljale racionalizacijo, kajti na trgu je pomanjkanje kadrov in s kadri je treba spoštljivo ravnati. Skupaj s socialnimi partnerji smo s sprejetjem dogovora pokazali, da so zaposleni pripravljeni dati svoj prispevek za izboljšanje položaja. Obenem pričakujemo od države, lastnice Slovenskih železnic, da zagotovi kapitalsko ustreznost Slovenskih železnic z morebitno dokapitalizacijo in da v celoti poplača storitve potniškega prometa, ki jih družba opravlja kot javno gospodarsko službo.«

Obenem potekajo v Slovenskih železnicah še druge dejavnosti za večjo tržno usmerjenost podjetja, s katerimi se bodo SŽ še bolj približale kupcem storitev. Izvajajo se tudi ukrepi za znižanje stroškov nabave materialov in rezervnih delov, energentov ter ukrepi za zmanjšanje zalog. Dogovorili so se za 15 odstotkov nižje cene elektrike, pogajajo pa se tudi z drugimi dobavitelji energentov in strateških nabav. Z racionalizacijo nabav bodo Slovenske železnice prihranile sedem milijonov evrov. Ustavljene so bile vse naložbe, ki niso nujne, s čimer bomo prihranili še dodatnih 17 milijonov, in izvajajo se samo tiste investicije, ki so nujno potrebne za izboljšanje poslovanja. Vrednost vseh ukrepov znaša okrog 48 milijonov evrov. »Ob izvedbi teh ukrepov pričakujemo, da bo končna izguba ob koncu tekočega leta znašala okrog 20 milijonov evrov; drugače bi bila še precej višja,« je povedal dr. Tasič.

Slovenske železnice bi potrebovale kompatibilnega strateškega partnerja, ki bi omogočil njihov razvoj v logistično podjetje. Dr. Tasič je poudaril: »Slovenske železnice kar najhitreje potrebujejo povezavo s kompatibilnim strateškim partnerjem, saj bo le tako postale nosilec celovitih logističnih in transportnih storitev na področju celotnega Balkana. Poleg tega je povezovanje tudi način, kako ubraniti napade na peti in deseti koridor. Slovenski prostor je premajhen. Z našimi lokomotivami moramo iti ven, na tuje trge. Ta prostor vidimo na območju Balkana, vse do Grčije. Možni strateški partner je lahko kdor koli. Seveda o morebitnem strateškem partnerju odloča lastnik, vendar bodo Slovenske železnice dejavno sodelovale. Uradnih pogovorov še ni bilo.«

Nadzorni svet Slovenskih železnic, d. o. o., se je 22. junija na svoji četrti seji seznanil z nepreklicno odstopno izjavo generalnega direktorja Slovenskih železnic, dr. Matica Tasiča, z mesta župana občine Prevalje z dne 18. junija 2009. Za zagotavljanje tekoče likvidnosti je nadzorni svet dal soglasje k dodatni kratkoročni zadolžitvi.

## Slovenska marketinška konferenca

## Kako javna podjetja in podjetja v državni lasti vidijo kupca



Z okrogle mize: Dr. Matic Tasič, generalni direktor Slovenskih železnic, Tomislav Nemeč, predsednik uprave Darsa in Stanislav Vojsk, predsednik uprave Elektra Maribor ter Peter Frankl s časnika Finance.

V začetku junija je v Portorožu potekala 14. slovenska marketinška konferenca, tokrat pod sloganom Veter družbenih spre-

memb – napnimo trženjska jadra. Na okroglo mizo Kako javna podjetja in podjetja v državni lasti vidijo kupca, ki jo

je vodil Peter Frankl s časnika Finance, so bili povabljeni dr. Matic Tasič, generalni direktor Slovenskih železnic, Tomislav Nemeč, predsednik uprave Darsa in Stanislav Vojsk, predsednik uprave Elektra Maribor. Vsi trije direktorji javnih podjetij so zatrjevali, da se pomena trženjske usmerjenosti dobro zavedajo in tako delujejo, a ob tem opozarjali, da je sprememba miselnosti zaposlenih v javnih podjetjih dolgotrajen proces.

Dr. Tasič je povedal: »Stranke Slovenskih železnic v potniškem prometu so potniki, v tovornem prometu pa večja in manjša podjetja doma in v tujini. Eden od najpomembnejših kupcev je država, saj SŽ v skladu s pogodbami upravljajo z železniško infrastrukturo, ki je v državni lasti. Vsekakor pa za vse uporabnike storitev velja,

da so jim namenjena vsa prizadevanja. V železniškem prevozu so monopoli stvar preteklosti. Na progah naših progah se že soočamo s tujimi konkurenti pri prevozu tovora, že v začetku naslednjega leta pa bodo lahko na naše proge zapeljali tudi mednarodni potniški vlaki drugih prevoznikov. Zato naše delovanje in načrte nenehno prilagajamo zahtevam in pričakovanjem naših kupcev. Priznati moram, da se to v preteklosti na nekaterih področjih ni dogajalo dovolj intenzivno. Zato najvišje vodstvo podjetja največ energije posveča prav krepitvi trženjske funkcije. Ta mora prežeti vse pore podjetja in nam bo ob prilagojeni organizacijski strukturi omogočila še hitrejši odziv na spremembe v okolju ter ponujanje kar najboljših storitev končnim kupcem.« (MF)

## Dan železničarjev 2. junij

V Republiki Sloveniji praznujemo dan železničarjev, 2. junij, v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje leta 1846. Generalni direktor Slovenskih železnic dr. Matic Tasič se je ob tej priložnosti zahvalil železničarjem za prispevek k poslovanju Slovenskih železnic. Prepričan je, da bodo slovenski železničarji tudi v prihodnje vse svoje znanje in izkušnje posvečali izboljšanju poslovanja in da bodo s skupnim prizadevanjem Slovenske železnice preoblikovali v konkurenčno, uspešno podjetje.



Takšna je bila postaja Celje okoli leta 1846, kmalu po otvoritvi proge Gradec – Celje, prve železnice na Slovenskem. Ilustracijo je, tako kot še številne druge z železniško zgodovinsko tematiko, narisal prof. Sepp Tezak, upokojeni kriminalist iz Gradca in poznavalec Južne železnice. Prof. Tezak je študioso in s pikolo vsko natančnostjo kriminalista raziskal in slikovno rekonstruiral razmere in tehnične značilnosti v tem obdobju.



Prihod vlaka na postajo Ljubljana Moste.

# Odkrivanje Slovenije s Slovenskimi železnicami

Sredi junija je skupina 65 Angležev bila na enotedenskem turističnem potovanju po Sloveniji. V dneh turistične sezone to samo po sebi ne bi bila posebna vest, če to ne bi bila posebna skupina s posebnimi željami. Šlo je namreč za angleške ljubitelje železnic, ki so si želili ogledati Slovenijo predvsem skozi odprta okna železnih vagonov ter ob hrumenju motorjev ameriških dizelskih lokomotiv. Slovenijo so začeli odkrivati 17. junija in se s posebnim vlakom z ljubljanske železniške postaje popeljali po Kamniški progi. V naslednjih dneh so vlakom obiskali še druge

kraje v Sloveniji in zamejstvu. Šlo je za prvo tovrstno potovanje po Sloveniji, ki ga je pripravila specializirana angleška turistična organizacija PTG Tours, katere slogan **Rails and Culture (Tiri in kultura)** pove, kakšen je cilj njihovih potovanj – približati znamenitosti posameznih dežel s potovanji po njihovih železnih progah. Čeprav so potovanja namenjena predvsem ljubiteljem železnic, jih dopolnjujejo dodatne dejavnosti, ki tistim, ki to želijo, predvsem pa spremljajočim družinskim članom, ponujajo možnost поблиže spoznati še druge znamenitosti posamezne dežele, ki

niso povezane z železnico in ali pa ne ležijo tik ob progi.

V tednu dni so prepotovali vse slovenske proge, tudi tiste, ki so namenjene samo tovornemu prometu, kot je recimo proga Ljutomer–Gornja Radgona. Zapeljali so se tudi v zamejstvo, na Opčine, v Pliberk, in preko Čakovca v Lendavo, ter si ogledali delavnice za popravilo lokomotiv v Ljubljani in Mariboru.

Slovenske železnice so se tokrat prvič srečale z organizacijo tako obširnega, pa tudi zahtevnega potovanja, saj je bilo treba vožnjo izrednega vlaka uskladiti za vsak

dan posebej z rednimi potniškimi in tovornimi vlaki, poskrbeti za zasedbo postaj, ki običajno niso zasedene, ter se dogovoriti z železniškimi upravami sosednjih držav. Vendar pa je vloženi trud več kot upravičen, saj se obeta, da bo PTG med svoja stalna potovanja v Španijo, Portugalsko, Grčijo, Bolgarijo, ZDA, Rusijo in Ukrajino vključil tudi Slovenijo. Gre za posebno nišo v turistični ponudbi, ki pa se v svetu čedalje bolj širi, ne samo med ljubitelji železnic, temveč tudi med tistimi, ki so se naveščali čedalje hujših gneč in zastojev na avtocestah in letališčih.

## Gledališki vlak Orient Express v Sloveniji

Gledališki vlak, ki si je sposodil ime od mednarodnega vlaka Orient Express, je tako kot njegov slavni soimenjak v preteklosti ponovno povezal ljudi na Vzhodu in Zahodu, tokrat z gledališkimi predstavami. Na poti vlaka iz Ankare v Stuttgart so se potujoči gledališčniki ustavili tudi v Sloveniji in gledalce obdarili z dvema predstavama v Ljubljani in tremi v Novi Gorici.

Predstave so uprizorili na posebej prirejenem vagonu, ki so ga izdelali v sodelovanju med Turškimi državnimi gledališčem in Turškimi državnimi železnicami. Ob prihodu vlaka na prizorišče sta se bočni stranici vagona spustili in vagon se je v trenutku spremenil v pravi gledališki oder. Gledališke predstave si je bilo mogoče ogledati 19. in 20. junija na tovorni postaji Ljubljana Moste ter 21., 23. in 24. junija na potniški postaji v Novi Gorici. Vstopnice so bile brezplačne.

V projektu Orient Express, ki ga je podprla Evropska unija, sodeluje sedem gledališč iz šestih držav,



FOTO: Miško Kranjec



FOTO: Miško Kranjec



FOTO: Miško Kranjec



FOTO: Miško Kranjec

Turška predstava Ex-Press.

med njimi tudi Slovensko narodno gledališče Nova Gorica, ki je tudi koordiniralo priprave v Sloveniji.

Vsako sodelujoče gledališče na poti vlaka je uprizorilo predstavo v svoji matični deželi. Predstave

bodo uprizorili še na sklepni prireditvi 17. julija v Stuttgartu. S svojimi deli so se tako v projekt, med drugimi, vključili tudi avtorji Matei Visniec (Romunija), Tena Štivičić (Hrvaška), Soeren Voima (Nemčija) in Hristo Bojčev.

Turška predstava Ex-Press je bila vezni člen poti in se je uprizorila na vsakem postanku. Turško državno gledališče iz Ankare je delo Sirina Aktemurja Mustafa. Predstava, ki jo je režiral Övül Avkiran, pripoveduje o popotnikih, ki stisnjeni v vagonu potujejo z Vzhoda proti Zahodu. Vse, kar so, so pustili za sabo in zdaj osamljeni potujejo nepoznani prihodnosti naproti. Predstavo si je ogledala tudi veleposlanica Republike Turčije v Sloveniji Ayşe Sezgin in drugi predstavniki turškega gospodarstva, ki delujejo v Sloveniji. Gledališčnike sta sprejela Zoran Janković, župan Ljubljane, in Mirko Brulc, župan Nove Gorice. Več o projektu Orient Express si je mogoče ogledati na spletni strani <http://www.etc-cte.org/>. (MF)

# Ukrepi za izboljšanje poslovanja

Generalni direktor Slovenskih železnic, dr. Matic Tasič, je 10. junija s predsedniki reprezentativnih sindikatov ter predsednikom sveta delavcev Slovenskih železnic podpisal dogovor o določitvi in načinu izvajanja ukrepov za omejitev učinkov svetovne gospodarske krize, izboljšanje poslovanja Slovenskih železnic, ohranitev delovnih mest ter ohranitev pravic delavcev iz delovnega razmerja, ki jih določajo zakoni, Kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa ter drugi splošni akti Slovenskih železnic. Dogovor bo veljal za obdobje od 1. julija do 31. decembra 2009.

Dogovor vključuje ukrepe za povečanje prihodkov, ukrepe za zmanjšanje izdatkov in materialnih stroškov, kadrovske ukrepe in ukrepe za zmanjšanje stroškov dela. Obenem pa dogovor vsebuje tudi trdno zavezo generalnega direktorja Slovenskih železnic in njegovih sodelavcev, da bodo storili vse za izvedbo ukrepov za izboljšanje pogojev poslovanja, ki so v pristojnosti Republike Slovenije.

Dogovor vsebuje zavezo vodstva Slovenskih železnic, da bo z dodatnimi ukrepi do konca leta povečalo predvidene prihodke v tovornem prometu za 3 milijone evrov, v potniškem prometu za 282.000 evrov ter na področju infrastrukture za 1 milijon evrov. Poleg tega bo vodstvo naredilo vse, da bo zagotovilo manjkajoča sredstva za opravljanje obveznih gospodarskih javnih služb (vodenje prometa in prevoz potnikov).

V skladu z dogovorom bodo načrtovani izdatki in materialni stroški na različnih področjih kar najbolj zmanjšani.

V času veljavnosti dogovora se ne bodo ugotavljali presežni delavci. Dogovor določa, da se lahko vsem zaposlenim, razen zaposlenim z osnovno bruto plačo do 610 EUR,

znižajo plače, odvisno od višine osnovne bruto plače (OBP):

- za delavce z OBP do 610 EUR se plača ne zniža,
- delavcem z OBP od 611 do 816 EUR se plača zniža za 4 %
- delavcem z OBP od 817 do 1206 EUR se plača zniža za 4,5 %
- delavcem z OBP nad 1207 EUR se plača zniža za 5 %

Plače po kolektivni pogodbi se bodo znižale ob hkratnem znižanju plač delavcem z individualno pogodbo za 10 odstotkov in ob skrajšanju delovnega časa na 36 ur za najmanj 75 odstotkov zaposlenih, za kar bodo Slovenske železnice pridobile subvencijo države.

Regres za letni dopust bo izplačan najpozneje do konca junija in bo nižji od določil Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, glede na višino osnovne bruto plače (OBP):

- delavcem z OBP do 816 EUR – v skladu s kolektivno pogodbo (cca. 1.000 EUR bruto)
- delavcem z OBP od 817 do 992 EUR – zmanjšan za 5%
- delavcem z OBP od 993 do 1.206 EUR – zmanjšan za 10%
- delavcem z OBP od 1.207 do 1.463 EUR – zmanjšan za 15%
- delavcem z OBP od 1.464 do 2.000 EUR – zmanjšan za 20%
- delavcem z OBP nad 2.000 EUR – v višini minimalne plače

Dogovor tudi določa pogoje za napotitev delavcev na začasno čakanje na delo. Ta bo najprej potekala na podlagi pisnega poziva vsem delavcem, ki se za ta ukrep odločijo sami. Nato se bodo na začasno čakanje na delo napotili delavci, ki izpolnjujejo enega iz pogojev za upokožitev, šele nato pa delavci z manj skupne delovne dobe.

Aktivni oddih v letu 2009 ne bo potekal.

Dogovor so podpisali dr. Matic Tasič v imenu Slovenskih železnic, SŽ-Centralnih delavnic in SŽ-ŽIP, predsednik Sveta delavcev Slovenskih železnic, d.o.o. Silvo Berdajs, predsednik Sindikata strojevodij Slovenije Zlatko Ratej, predsednik Sindikata železničarjev Slovenije Franc Zupanc, predsednik Sindikata delavcev železniške dejavnosti Slovenije Nikola Knežević, predsednik Sindikata železniškega prometa Slovenije Damjan Rak, predsednik Sindikata železniškega transporta Slovenije Jože Pavšek, predsednik Sindikata vozovnih preglednikov Slovenije Dejan Žolek, predsednik Sindikata vzdrževalcev železniških vozniških sredstev Slovenije Zdravko Skrbiš ter predsednik Sindikata vzdrževalcev lokomotiv Moste Diko Ivanovič.



Generalni direktor Slovenskih železnic dr. Matic Tasič: »Gospodarska kriza je vplivala predvsem na tovorni promet Slovenskih železnic, ki kar 90 odstotkov prevozov opravi v mednarodnem prometu. V prvem četrtletju 2009 se je količina prepeljanega tovora tako zmanjšala za dobro četrtino. Glede na težak gospodarski položaj je prvi cilj Slovenskih železnic zaustaviti naraščanje izgube ter pričakovano izgubo v letu 2009 zmanjšati na minimum. Hkrati bo potrebno zagotoviti tekočo likvidnost podjetja in skupine Slovenske železnice ter postaviti solidno osnovo za razvoj v prihodnjih letih.«

# SŽ – okoljsko ozaveščeno podjetje

Časopis Finance je 15. junija letos v prilogi objavil rezultate samoocenjevanja okoljske ozaveščenosti podjetij v Sloveniji (Samoocenjevanje zelenosti podjetij). Od 300 povabljenih podjetij se jih je odzvalo 43. Najvišjo oceno 4,91 (od možnih 5,00) sta prejela BTC in BSH Hišni aparati. Logistična podjetja, ki so sodelovala v anketi, so se takole izkazala: Aerodrom Ljubljana: 4,00, Luka Koper: 4,33 in Slovenske železnice: 4,45.

Vprašalnik za samooceno je poleg identifikacijskih in splošnih vprašanj obsegal 25 vsebinskih vprašanj o okoljskem delovanju in ozaveščenosti podjetij. Vprašanja so se nanašala na večletne težnje zmanjševanja izpustov CO<sub>2</sub>, zmanjševanje porabe energije,

zbiranja in ločevanja odpadkov, sisteme ravnanja z okoljem, okoljsko politiko, usposabljanje zaposlenih, obveščanje javnosti, sodelovanje s kupci, vključenost v programe za varovanje okolja in podnebnih sprememb itd. Čeprav je mogoče na vprašanja odgovoriti subjektivno, smo se pri odgovorih posvetovali, in vprašanjem, na katera nismo imeli jasnega odgovora, dali nižjo oceno oziroma ga v celoti izpustili. S tem smo dosegli nižjo oceno, vendar je objektivnost večja. Če so tudi drugi delali podobno, je samoocenjevanje realno.

Rezultati samoocenjevanja so navedeni po abecednem redu, kar pomeni, da ne gre za rang lestvico, temveč pa za prikaz stanja. Kljub temu vsaka organizacija vidi, kje je glede na druge.

Tako so Slovenske železnice z oceno 4,45 na 17. mestu, kar pomeni zgornjo polovico od 43 razvrščenih podjetij. Ocena 4,45 ustreza 89 odstotkom možne ocene. Najvišja ocena 4,91 pa ustreza 98 odstotkom možne ocene. Omenimo še, da je bila najnižja samoocena 2,16, kar ustreza 43 odstotkom možne ocene. V dejavnosti logistike smo med najboljšimi.

Iz rezultatov lahko razberemo, da še ne moremo zagotoviti petletnega trenda nenehnega izboljševanja na področju rabe virov, čeprav smo v zadnjih treh letih zmanjšali porabo električne energije za vleko. Pri tekočih gorivih in pri porabi energije za ogrevanje/hlajenje prostorov smo bili manj uspešni. Nimamo okoljsko certificiranih produktov,

imamo pa certifikat za sistem ravnanja z okoljem. Okoljska naravnost pa ne prispeva dovolj konkurenčni prednosti, ker prometna politika in druge okoliščine usmerjajo promet na okoljsko manj ustrezne sisteme. Rezultat, ki smo ga dosegli, je realna ocena in nas uvršča v okoljsko ozaveščena podjetja. Imamo pa tudi potencial za nadaljnje izboljšave. Zaposlenim in vodstvu je to spodbuda in priznanje, uporabnikom pa signal, da smo prevoznik, ki poleg znanih dejstev o ekološki primernosti železniškega prometa veliko vlaga v skrb za okolje in ohranjanje narave. Ne gre nam zgolj za zunanjo podobo, pač pa za sistemsko in trajno prizadevanje in nenehno izboljševanje.

dr. Josip Orbanč

## Minister za promet podpira povezovanje SŽ s strateškim partnerjem

Slovenske železnice se zavedajo, da so lahko pravi strateški partner v mednarodnem prometu. Priložnosti vidijo v strateškem povezovanju s tujimi železniškimi družbami. 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. Minister za promet dr. Patrick Vlačič je glede razvoja Slovenskih železnic in morebitnega povezovanja s strateškim partnerjem izjavil: »Povezovanje Slovenskih železnic s strateškim partnerjem podpiram, gre za načelno odprtost za strateško sodelovanje. Omejevanje Slovenskih železnic le na slovenski prostor je v času, ko tudi drugi prevozniki vozijo po slovenskih tirih, neprimerna strategija. O samih modelih strateškega povezovanja se mora odločati poslovodstvo. Stališče Slovenije pa je, da mora infrastruktura ostati v slovenskih rokah.« Generalni direktor Slovenskih železnic Dr. Matic Tasič meni, da bi moral biti strateški partner kompatibilen s Slovenskimi železnicami. Tako bo mogoče bolje izkoristiti možnosti na petem in desetem vseevropskem koridoru oziroma možnosti na trgu, ki Slovenske železnice najbolj poznajo in kjer bi lahko nudile optimalno strateško partnerstvo.



Minister za promet dr. Patrick Vlačič

# Novosti za potnike

Slovenske železnice si prizadevajo postati nosilec integriranega javnega potniškega prometa ter storiti kar največ, da bi bil železniški prevoz uporabnikom prijazen, še posebej pa si prizadevajo za vzpostavitev uporabnikom prijaznega primestnega prometa kot najpomembnejšega segmenta potniškega prometa na Slovenskih železnicah. Četrtega junija so na ljubljanski železniški postaji predstavile nekaj novosti v potniškem prometu: nova mobilna dvigala za potnike na invalidskih vozičkih, prenovljeno kolesarnico, avtobuse, ki v kombinaciji z vlaki omogočajo večjo prometno gibljivost potnikov ter primer učinkovitega oglaševanja na vlakih in lokomotivah.



Z leve: Gorazd Hartner s PE potniški promet, direktor direktorata za invalide na ministrstvu za delo Cveto Uršič in direktor potniškega prometa na Slovenskih železnicah Boštjan Koren.

## Posodobljena kolesarnica

Kolesarji bodo veseli posodobljene kolesarnice na ljubljanski železniški postaji. Trenutno je v kolesarnici mogoče shraniti 76 koles, vendar bodo v prihodnje še povečali število prostorov za shranjevanje za kolesa. Kolesarnica je varovana z videonadzorom, ki



Posodobljena kolesarnica na postaji Ljubljana.

je vključen v osrednji video sistem na ljubljanski železniški postaji, na postaji vodi do nje s piktogrami označena pot.

## Dvigalo za invalide

Vsak mesec se na vlakih Slovenskih železnic vozi v povprečju okoli dvajset oseb na invalidskih vozičkih. Potujejo predvsem med večjimi mesti, največ med Ljubljano in Mariborom. Slovenske železnice so zato nabavile pet mobilnih dvigal za lažje vstopanje potnikov z omejeno gibalno sposobnostjo na vlake in z njih. Takšna dvigala so na postajah Maribor, Celje in Koper, dve pa na ljubljanski železniški postaji. Dvigalo lahko dvigne ploščad z invalidskim vozičkom do 1005 milimetrov visoko, njegova nosilnost je 260 kilogramov, lastna teža pa 160 kilogramov. Predstavitve delovanja



Mobilno dvigalo za lažje vstopanje potnikov z omejeno gibalno sposobnostjo na vlake in z njih.

takšnega dvigala se je udeležil tudi **Cveto Uršič**, generalni direktor direktorata invalide z ministrstva za delo, družino in socialne zadeve. Poudaril je, da Slovenske železnice zelo dobro sodelujejo z direktoratom, ki ga vodi, in si prizadevajo kar se da olajšati uporabo vlakov vsem potnikom z omejeno gibalno sposobnostjo.

## Oglaševanje na vlakih in avtobusih

S Slovenskimi železnicami se vsako leto vozi več potnikov, lanska številka dosega že okrog 17 milijonov prepeljanih potnikov in trend kaže na nadaljnje povečevanje. Večina potnikov na vlakih je starih med 15 in 50 let, med njimi pa so najbolj številčno zastopani dijaki in študentje, zaposleni in poslovni potniki. Kot kažejo rezultati raziskav, so železniške



Minibus, ki vozi s postaje Postojna do Postojnske jame in Predjamskega gradu.

postaje po svoji obiskanosti primerljive samo še z nakupovalnimi središči. Zato ni naključje, da postajajo Slovenske železnice kot oglaševalski prostor čedalje bolj zanimive in aktualne za oglaševalce.

## Vlak in avtobus – boljša prometna gibljivost

Slovenske železnice prevoze z vlakom dopolnjujejo z avtobusnimi prevozi, tako že nekaj let opravljajo javni avtobusni promet v občinah Litija in Šmartno pri Litiji. V zadnjem času pa se intenzivno pripravljajo na registracijo linij med Sežano, Divačo in Kopro. Avtobusna linija bi zagotavljala hiter prevoz in pozitivno vplivala na turistični razvoj krajev.

Avtobusi vozijo tudi od železniške postaje Postojna do Postojnske jame in Predjamskega gradu ter s postaje Divača do Škocjanskih jam in Lipice. Z novim železniškim voznim redom, decembra letos, načrtujejo uvedbo avtobusne linije med Ljubljano in Trstom.



Novi avtobus podjetja SŽ-ŽIP bo vozil potnike Slovenskih železnic.



## Evropski dan ozaveščanja o nivojskih prehodih

# Nič več nesreč! Evropa za varnejše nivojske prehode!

V Evropi se na nivojskih prehodih vsako leto ponesreči najmanj šeststo ljudi. Po izračunih UIC-ja povzročijo uporabniki cest 95 odstotkov teh nesreč. Železniški in cestni sektor je zato 25. junija organiziral vseevropski dan ozaveščanja o nivojskih prehodih. Zavedati se je treba, da se je tem nesrečam mogoče izogniti, če spoštujemo prometne prepise in pravila, ki veljajo na območju nivojskih prehodov.

Evropski dan ozaveščanja o nivojskih prehodih se osredotoča na vzgojno-izobraževalne ukrepe in spodbujanje varnega vedenja na nivojskih prehodih in v njihovi bližini. Oblikovan je na dogodkih v posameznih državah, ki so 25. junija hkrati potekali na različnih krajih v vsaki sodelujoči državi članici s skupnim sporo-

čilom »Nič več nesreč! Evropa za varnejše nivojske prehode!« Po vsej Evropi so delili letake na nivojskih prehodih, v šolah, avtošolah, taborniških klubih itd. Na železniških postajah in drugih osrednjih krajih so razobesili plakate, po radiu in televiziji so objavili posebna sporočila, organizirane so bile tiskovne konference s predstavniki domačega in tujega tiska.

Pri projektu so sodelovali cestni sektor, vladne agencije, železniška podjetja, upravljavci infrastrukture in policija iz več kakor 25 držav, vključno z neevropskimi državami, evropska in mednarodna železniška združenja (CER, EIM in UIC), Evropski forum za nivojske prehode (ELCF), Evropski svet za varnost v cestnem prometu (ETSC), Evropska železniška agencija

(ERA) ter Evropska komisija in občila. Poleg njih so zanimanje za to pobudo pokazale tudi številne neevropske države, kot so Avstralija, Kanada, Indija in Južna Afrika; evropski dan ozaveščanja o nivojskih prehodih bodo namreč uporabile kot spodbudo za poročanje o tem vprašanju v svojih državah.

Podrobne informacije o dobrih praksah in vzgojno-izobraževalno gradivo, katerega namen je opozoriti na problematiko tveganega vedenja na nivojskih prehodih in v njihovi bližini, najdete na spletni strani [www.levelcrossing.net](http://www.levelcrossing.net), posebej namenjeni vprašanju nivojskih prehodov.

## Postavitev mostne konstrukcije za signale na postaji Pivka



Postavljanje jeklene mostne konstrukcije z avtodvigalom, 21. junija.

Na železniški postaji Pivka so v drugi polovici junija, v sklopu zagotavljanja svetlega profila tirov in dokončanja projekta modernizacije signalnovarnostni naprav na progi Ljubljana–Sežana potekala montažna dela jeklene nosilne konstrukcije portalnega mostu za tri štirilučne signale. Projekt je bil zelo zahteven, saj je bila mostna konstrukcija, težka okrog deset ton, postavljena prek šestih tirov, v skupni dolžini približno 25 metrov in je tako eden največjih tovrstnih objektov na Slovenskih železnicah.

Postopek oddaje del se je začel v drugi polovici lanskega leta. Projektno dokumentacijo je izdelalo podjetje IMK iz Ljubljane. Kljub močni burji so izvajalci del – podjetje Hesper, d. o. o., iz Radomelj ter podjetje Siemens v sodelovanju z delavci Slovenskih železnic opravili montažo po predvidenem načrtu in brez zapletov. V sklopu tega projekta pa je bila maja letos postavljena še ena polmostna jeklena konstrukcija. (OŽ)

**Evropski dan ozaveščanja o nivojskih prehodih** je skupna zaveza, temelječa na podpisu Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, ki cestnemu in železniškemu sektorju nalaga, naj pospešeno ukrepata, da se okrepi ozaveščenost javnosti o nevarnosti tveganega vedenja na nivojskih prehodih. Tak dogovor je bil sprejet lani marca, podpredsednik in komisar za promet Antonio Tajani pa ga je pozdravil z besedami: »Varnost v cestnem prometu je za Evropsko komisijo prednostno vprašanje. Prepričan sem, da je treba take pobude spodbujati. Akcije, kot je evropski dan ozaveščanja o nivojskih prehodih, bodo nedvomno prispevale k izboljšanju varnosti na nivojskih prehodih.«

Nesreče na nivojskih prehodih zajemajo dva odstotka smrtnih žrtev v cestnem prometu, vendar pa kar tretjino vseh smrtnih žrtev v železniškem prometu. Dvajsetega marca so cestne in železniške organizacije priznale skupno odgovornost za reševanje tega vprašanja s podpisom Evropske listine o varnosti v cestnem prometu. Listina je pobuda Evropske unije, njen cilj pa je pripravljanje konkretnih akcij, ocenjevanje doseženega in nadaljnja krepitev ozaveščanja o tem, da je treba zmanjšati število prometnih nesreč in smrtnih žrtev z izmenjavo najboljših praks glede prometne varnosti v Evropi, pri tem pa posameznim ali skupinskim pobudam dati evropsko razsežnost.

# Že 39 let natečaja mladih umetnikov

V razstavnem prostoru Slovenskih železnic na Kolodvorski 11 v Ljubljani smo 1. junija odprli razstavo nagrajenih likovnih in literarnih del s tradicionalnega, letos že 39. mladinskega natečaja. Visoka številka brez dvoma izpričuje lepo tradicijo, pomeni pa zgledno in uspešno sodelovanje med Slovenskimi železnicami in mladimi. Železniški natečaj je namreč najstarejši natečaj za mlade v Sloveniji. Razstavo si bo mogoče vse do konca oktobra ogledati vsak dan od 8. do 16. ure.

Letošnji literarni in likovni natečaj smo imenovali Potovanje z vlakom. Na natečaj se vsako leto odzove veliko mladih iz vse Slovenije. Letos je sodelovalo kar 199 osnovnih šol oziroma njihovih podružnic iz vse Slovenije. Prejeli smo 4020 likovnih izdelkov in 1025 literarnih del. Naloga, izbrati zares najboljše med njimi, je bila za obe strokovni komisiji,



Odprte razstave so s svojim nastopom popestrili mladi likovniki – učenci Osnovne šole Toneta Čufarja iz Ljubljane, eni od letošnjih prejemnikov skupinskih nagrad, z mentorico, akademsko slikarko Mojco Pengov. Skupinsko nagrado so prejeli za slikanje na svili.

ji, literarno in likovno, prav trd oreh. Likovno komisijo je vodila akademsko slikarka mag. Milena Gregorčič, člana komisije sta bila

tudi akademska kiparka Milena Braniselj in slikar Žarko Vrezec. Najboljši posamezniki in posameznice prejmejo knjižne nagrade,



**mag. Milena Gregorčič**  
akademska slikarka,  
vodja strokovne likovne komisije  
»Otroška likovna dela so iskrena, zato jih je težko ocenjevati. Pri ocenjevanju je bila komisija pozorna na govorico likovnih elementov. Najprej pregledamo vse slike in jih sproti izločamo za ožji izbor. Med njimi šele po daljši razpravi in presoji izberemo slike za nagrade.«

za najboljša skupinska dela pa nagrajeni razredi odpotujejo na izlet z vlakom. Rezultati letošnjega razpisa so objavljeni na spletni



**Marjana Habicht**  
arhitektka,  
oblikovanje razstave

»Vedno skušam ustvariti razstaven prostor, ki bo zanimiv otroškim očem in njihovi duši. Ambient je zato barvit, sončen, vesel in čuten, scena pa izraža temo natečaja oziroma pomemben dogodek na železnici.«



**Marjeta Žvelec**  
služba za splošne zadeve,  
organizacija natečaja

»Razpis za natečaj smo poslali vsem osnovnim šolam v Sloveniji. Odziv je bil tudi letos zelo velik. Do konca marca je svoje izdelke poslalo 199 osnovnih šol.«



**Francka Buh**  
služba za pravne zadeve,  
organizacija natečaja

»Otroci so zelo ustvarjalni, le spodbujati jih je treba. Veliko vlogo pri tem igra mentor na šoli. Zanimivo je, da se je odzvalo veliko šol iz krajev, kjer ni železniške postaje.«



**Miloš Rovšnik**  
vodja službe za prodajo in tarife v  
potniškem prometu

»Nagrajenci prejmejo brezplačno vozovnico za potovanje na želeni relaciji v Sloveniji. Na izlet z vlakom se lahko odpravijo do konca leta. Praksa kaže, da se šole rade vračajo na železnico. Želimo jim približati tudi potovanje z vlakom v tujino, zato razmišljamo, da bi letos med nagrajenci izžrebali razred, ki bi prejel mednarodno vozovnico, na primer za potovanje v Gradec.«

strani Slovenskih železnic. Mlade likovnike je pozdravil generalni direktor Slovenskih železnic **dr. Matic Tasič** in jim zagotovil, da se bo tradicija nadaljevala tudi z že jubilejnim štiridesetim natečajem, ki bo naslednje leto.

Železniški natečaj je najstarejši natečaj za otroke v Sloveniji. Slovenske železnice v likovno komisijo vedno povabijo priznane akademske slikarje in kiparje. Doslej so tako v komisiji sodelovali Vladimir Lakovič, Bogdan Borčič, Jože Spacal, Zvest Apollonio, Lojze Logar, Tomaž Gorjup, Zdenka Golob, Boris Jesih, Bojan Štokelj, Mišo Strman in Stane Kumar. Literarni komisiji je predsedovala Darja Lavrenčič Vrabec. Razstavo je z veliko občutka za izdelke mladih ustvarjalcev, tako kot že vrsto let doslej, postavila arhitektka Marijana Habicht.

#### Zgodovina natečaja

Železničarji so prvič objavili razpis natečaja za leposlovne prispevke o železnici leta 1970, ob svo-



Nagrajene likovne izdelke si je mogoče ogledati do konca oktobra.

jem prazniku, takrat 15. aprilu. Glede na dober odziv in ker so mnogi učenci izdelke že takrat tudi domiselno ilustrirali, se je tedanje Železniško gospodarstvo Ljubljana odločilo za širše in trajnejše sodelovanje s šolarji vseh

osnovnih šol in njihovih podružnic v Sloveniji. Natečaj se je v teh letih razpisoval pod različni naslovi (Klusov Joža, Mladinski literarni in likovni natečaj), imel pa je vsa leta cilj vzbuditi zanimanje za železnico, za njen pomen,

ki ga ima v narodnem gospodarstvu, za njen zgodovinski razvoj, od parnih do modernih lokomotiv, vlakov, prav tako pa tudi željo zanetiti zanimanje in ljubezen do posameznih poklicev na železnici, ter vzbuditi pri ljudeh ob prevozu varen in prijeten občutek. Po presoji literatov, likovnikov, predstavnikov komisij ter pedagogov je natečaj postal edinstven.

Vodilo Slovenskih železnic je bilo in je še danes vzbuditi z leposlovno in likovno obdelavo mladih odkrivanje lepote slovenskega jezika, estetskega oblikovanja in barvnega izražanja v najrazličnejših pisnih delih in upodabljanju v različnih likovnih tehnikah. Mladi umetniki s svojimi izbranimi in domiselnimi deli vsako leto znova dokazujejo, da se o železnici in vlakih lahko veliko napiše, nariše, naslika. Mladi ob igri in ob resnem umetniškem ustvarjanju tako na prijazen način spoznava pravi pomen in bistvo železne ceste.

## Verižni eksperiment v Železniškem muzeju



Tridesetega maja je bila v Železniškem muzeju prireditve, imenovana Verižni eksperiment, ki jo je pripravil Tehniški muzej Slovenije v sodelovanju z Društvom matematikov, fizikov in astronomov Slovenije. Letošnja prireditve je bila že peta po vrsti in še posebej zanimiva. Obiskovalcev je bilo več kakor petsto, med njimi je bilo dvesto petdeset predšolskih otrok, ki

so si predstavo lahko ogledali brezplačno. Verižni eksperiment je podoben podiranju kolon domin. Namesto padanja domin se zaženejo naprave, ki tvorijo verigo zanimivih fizikalnih pojavov: kotalijo se kroglice, prelivajo se tekočine, nihajo palice, vrtijo se magnetnice ... Veriga je sestavljena iz posameznih sklenjenih eksperimentov, pri katerih se vsak



konča tako, da sproži naslednjega. Eksperimenti so se začeli vsake pol ure med 11. in 14. uro. V spremljevalnem programu so se predstavili študentje fizike iz Zagreba s prireditvijo Fizika ekspres. Po eksperimentih so ob 15. uri podelili nagrade. Novost pri letošnjem verižnem eksperimentu je bil ploščadni vagon, ki so ga v Železniškem muzeju bili »izpuli« Feršpedu

in ki občasno rabi kot miza za vlakce, tokrat pa so ga, s pomočjo Tehničnega muzeja Slovenije, opremili z ograjo in uporabili kot tribuno za odrasle. Tako so lahko otroci prišli čim bližje eksperimentom in jih odrasli pri tem niso ovirali. Nekatere naprave so bile že tako imenitno fantazijsko izpeljane, da bi jih bil vesel sam profesor Baltazar iz znane risanke! Marino Fakin

## Skupina G-4

SŽ za dvig kakovosti  
železniških storitev v regiji

Redno letno srečanje generalnih direktorjev članic Skupine »G-4«, ki jo sestavljajo železniška podjetja in upravljavci infrastrukture iz Avstrije, Slovaške, Slovenije, Hrvaške in Madžarske, je bilo od 28. do 29. maja v Sarajevu. Gostitelji tokratnega srečanja so bile železnice Federacije Bosne in Hercegovine (ŽFBH), ki imajo v skupini status opazovalca.

Navzočim je dobrodoščilo zaželel župan mesta Sarajeva, prof. dr. Alija Behmen, ki ga mnogi poznamo kot izvrstnega strokovnjaka na področju ekonomike transporta. Svoje znanje kot profesor na Fakulteti za promet in komunikacije v Sarajevu še danes prenaša na mlajše generacije. Njegovi dobrodoščilci se je pridružil namestnik ministra za promet in komunikacije Federacije Bosne in Hercegovine, Izet Mehinagić. Poudaril je, da je država svojo strategijo za področje železnic začrtala na politiki EU in najboljših evropskih železniških praksah. Poteka prilagajanje zakonodaje evropski, prestrukturiranje železniškega sistema in njegova depolitizacija ter obnova in razvoj železniške infrastrukture in vozil. Poudaril je uvedbo vlakov Talgo v naslednjem letu ter predvideno gradnjo proge v okviru Jadransko–Jonskega koridorja. Projekt vključuje Hrvaško, Bosno in Hercegovino, Črno goro, Albanijo in Grčijo.

Predsednik ŽFBH, Narcis Džumhur, je v uvodnem nagovoru predstavil delovanje podjetja s 4.036 zaposlenimi in podrobne načrte za njegov intenzivni razvoj. Do leta 2010 naj bi razpolagali s 3.500 vagoni za tovorni promet, omenjenim devetim vlakom Talgo z nagibno tehniko bodo dodali nakup nizkopodnih elektromotornih garnitur ter novih lokomotiv.



Na sliki od leve proti desni: Kálmán Somodi, vodja službe za mednarodne odnose pri Madžarskih železnicah, Izet Mehinagić, namestnik ministra za promet in komunikacije Federacije Bosne in Hercegovine, István Heinczinger, generalni direktor Madžarskih železnic in v tem letu predsedujoči Skupini »G-4«, Alija Behmen, župan mesta Sarajevo, ter Narcis Džumhur, predsednik Železnic Federacije Bosne in Hercegovine.

Besedo je nato prevzel István Heinczinger, generalni direktor Madžarskih železnic in v tem letu predsedujoči Skupini »G-4«, ter povabil navzoče na sestanku k obravnavi vsebin, ki so bile na dnevnem redu. Prva je bila namenjena vplivom globalne gospodarske krize na posamezne članice G-4 in ukrepe, ki so jih sprejeli v posameznih okoljih. Največji udarec doživlja železniški tovorni promet, medtem ko ima potniški promet ponekod padec le v mednarodnem prometu. Pričakuje se, da bo gospodarska kriza pripeljala do strukturnih sprememb gospodarstva, in zato bo železnicam težko doseči načrtovane dolgoročne cilje. Generalni direktorji so izrazili zaskrbljenost, ker ukrepi Evropske unije za rehabilitacijo evropskega gospodarstva puščajo ob strani železnic. Zato bodo članice »G-4« še naprej dajale

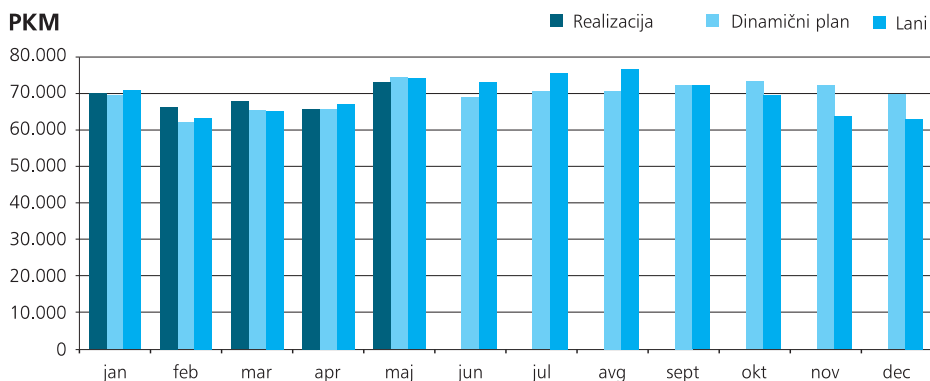
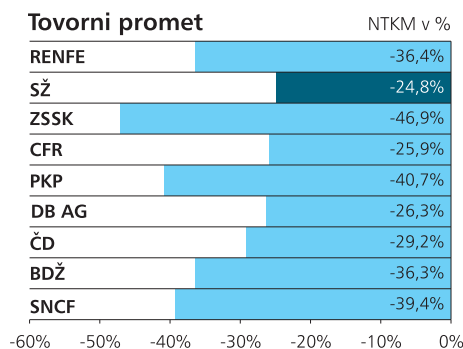
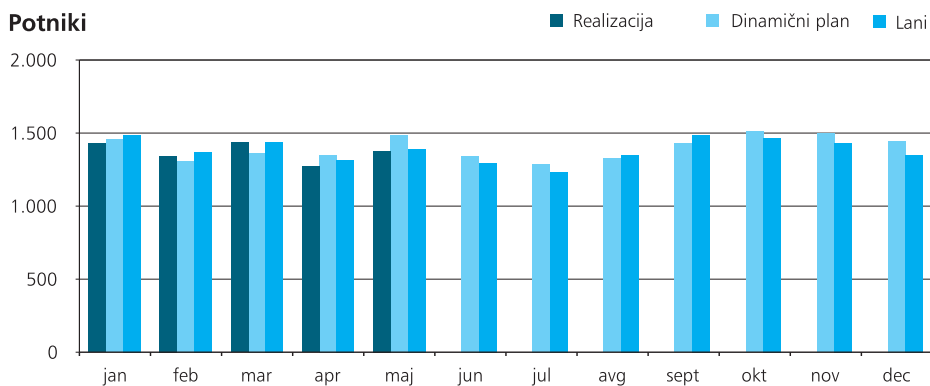
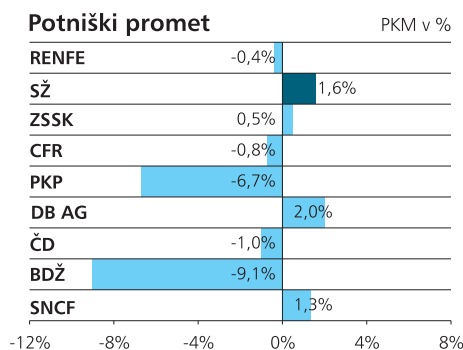
podporo mednarodnim železniškim organizacijam pri njihovem pozivu organom EU, da v program finančnih spodbud za rehabilitacijo vključijo tudi železnico. Novo strategijo in spremembe v organizaciji so predstavile Avstrijske železnice (ÖBB) in upravljavec železniške infrastrukture na Slovaškem (ŽSR). Slovenske železnice so navzoče seznanile z rezultati na projektu energetskega menedžmenta in prednostni odvijanja čezmejnega prometa z interoperabilnimi lokomotivami po načelu recipročnosti. Pozvale so, da se po vzoru dobre prakse med SŽ in ÖBB, vzpostavi interoperabilnost z železniškimi vozili v regiji »G-4«. Članice »G-4« so s podpisom memoranduma v okviru svojih pristojnosti izrazile podporo ŽFBH pri postopku homologacije vozil Talgo, da bi slednja lahko vozila v mednaro-

dnem prometu. Sprejele so tudi prošnjo Slovenskih železnic, da znotraj UIC podprejo drugo fazo študije o tržnem konceptu mednarodnega potniškega prometa v Jugovzhodni Evropi oziroma na relacijah, ki Beograd, Zagreb, Sarajevo in Ljubljano povezujejo z Münchnom, Dunajem in Benetkami. Še posebej je bilo poudarjeno, da je treba omenjena glavna mesta povezati v smeri Nemčije z direktnimi vlaki. Pomembna vsebinska točka dnevnega reda je bila tudi uveljavitev uredbe o pravicah potnikov od 3. decembra 2009 naprej ter razmišljanja o možnih izjemah. Sklenjeno je bilo, da G-4 pripravi predlog skupnega stališča, ki bi ga obravnavali direktorji potniškega prometa na sestanku v organizaciji CER-a in UIC-ja. Usklajeno stališče bi nato posredovali organom EU.

## Obseg dela evropskih železnic

Januar-april 2009/2008

## Potniški promet Slovenskih železnic



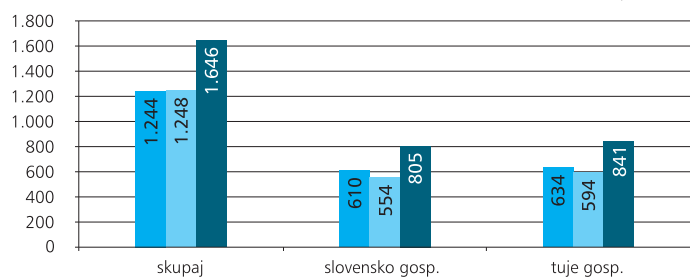
Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Maj 2009 - ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

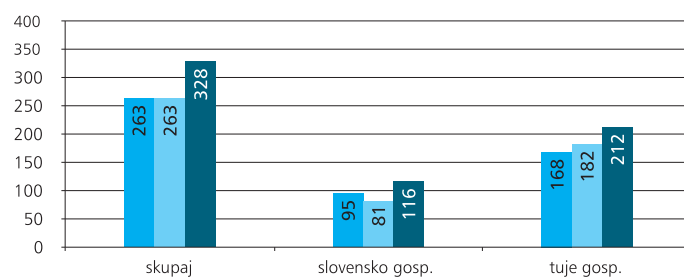
### Prepeljano blago

v 000 ton



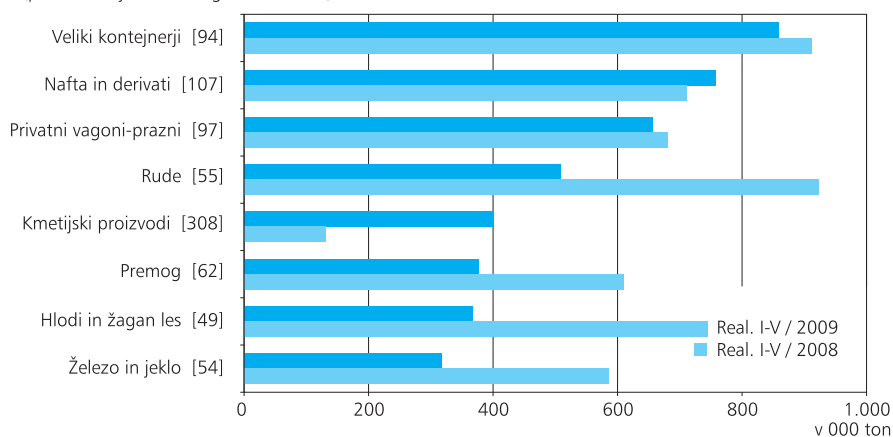
### Opravljenost dela

v mio NTKM



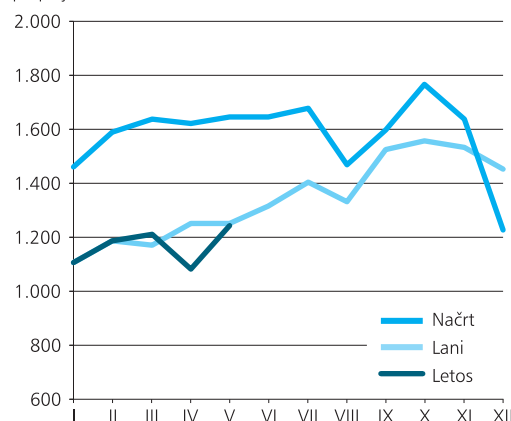
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



# Kje smo in kam gremo

Svet je v zadnjem času postavljen pred veliko preizkušnjo, ki jo je sprožila svetovna gospodarska kriza. Gospodarske velesile so skorajda klonile pod tržnimi nihaji, borznimi špekulacijami in zgrešenimi investicijami. Sklepati je, da so se finančni strokovnjaki v razvitem svetu uštelili pri svojih poslih z nepremičninami, zdaj pa

čuti posledice njihovih odločitev ves svet. Stečajem bank in prekinitvi dotoka likvidnostnih sredstev je sledilo nenadno zmanjšanje povpraševanja po vseh dobrinah, kar je sprožilo zaporedje negativnih posledic za države in podjetja, odpuščanje zaposlenih in poglobljanje socialne krize. Republika Slovenija je junija uradno sporo-

čila, da se država nahaja v recesiji. Gospodarski subjekti, vlada in socialni partnerji v državi zato iščejo najboljše rešitve, ki bi bile sprejemljive za ljudi in podjetja.

Na Slovenskih železnica so rešitev za presejanje kritičnega poslovnega stanja skupaj sprejeli generalni direktor Slovenskih železnic, dr. Matic Tasič, predsedniki reprezentativnih sindikatov in predsednik sveta delavcev Slovenskih železnic ter 10. junija podpisali dogovor o določitvi in načinu izvajanja ukrepov za omejitev učinkov svetovne gospodarske krize, izboljšanje poslovanja Slovenskih železnic, ohranitev delovnih mest ter ohranitev pravic delavcev iz delovnega razmerja, ki jih določajo zakoni, Kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa ter drugi splošni akti Slovenskih železnic.

Za mnenje o podpisanem dogovoru in stanju na Slovenskih železnica smo povprašali Silvo Berdajsa, predsednika sveta delavcev Slovenskih železnic.

**Žal morava takoj preiti k neugodnim temam. Vsi vemo, da je svet v globalni gospodarski krizi. To se pozna tudi pri nas. Zanikati to je najmanj neresno, če ne nevarno. Med ljudmi je čutiti nelagodje. Kakšen je tvoj pogled na situacijo?**

Res je. Kriza je tu in obšla nas ne bo, čeprav imam občutek, da so Slovenske železnice v krizi že ves čas. Pomoči od ne vem kod si ne gre obetati. Treba bo narediti resno analizo stanja in predvsem najprej prepoznati vzroke in se šele nato lotiti odprave posledic. Stanje, v katerem smo, je, po mojem, pogojeno predvsem z neurejenim odnosom med železnico in državo, ki je naš lastnik, neurejenimi odnosi med Slovenskimi železnica, Agencijo za železniški promet in Direkcijo za investicije, kjer se predvsem zadnja dva organa ne zavedata,

da smo tu vsi samo zaradi prevoza potnikov in blaga, razloge pa najdemo tudi v samem pojavu svetovne krize kot take in prihodu tujih operaterjev na naše tire. Ne nazadnje pa na to stanje vpliva tudi izrazito negativen odnos prometnega ministra in novega predsednika nadzornega sveta do socialnih partnerjev. In tako stanje vsekakor prinaša določene negativne posledice. Namesto s trgom in dejanskimi problemi se ukvarjamo sami s sabo. Zaradi upada tovora tekoče poslujemo z izgubo, kar nam povzroča velike težave z likvidnostjo. Težave imamo tudi pri usklajevanju in podpisu pogodb za javne gospodarske službe, kjer država ne plačuje vseh naročenih storitev. Težave imamo pri uveljavljanju novih predpisov s področja varnosti železniškega prometa, ki nam nekritično povečujejo stroške poslovanja. Seveda pa so tu še nepokriti dolgovi iz preteklosti, negativno javno mnenje in ne nazadnje nelagodje med zaposlenimi. Seštevek vseh teh negativnih dejavnikov nas gotovo vodi v območje nevarnosti. Če ne bomo ukrenili nič, nas bo to pripeljalo v težave pri izplačilu plač, v odpuščanja in na koncu v socialne nemire. Kar pa je še posebej nevarno, je razmišljanje nekaterih posameznikov, da je mogoče podjetje rešiti z delitvijo na povsem samostojni infrastrukturni in transportni del, kar pa je, po mojem mnenju, definitivno začetek konca.

**Da pa ne bo stvar videti preveč brezihodna, dajva možne rešitve, kot jih vidiš ti, predstaviti posebej.**

Po mojem mnenju se morajo rešitve iskati tako na ravni države kot znotraj Slovenskih železnic. Veliko teh je navedenih v Dogovoru, ki smo ga pred kratkim sklenili in katerega namen je omejiti učinke svetovne gospodarske krize ter izboljšati poslovanje SŽ, saj bomo le tako lahko ohranili posame-



## Silvo Berdajs

*Predsednik sveta delavcev*

zna delovna mesta ter pravice delavcev, ki jih določa kolektivna pogodba. V tem Dogovoru so navedeni tako ukrepi za povečanje prihodkov, kot ukrepi za zmanjšanje izdatkov in materialnih stroškov, seveda pa mimo ukrepov za zmanjšanje stroškov dela enostavno ni šlo. Ključno pa je, da so v Dogovoru navedeni tudi ukrepi za izboljšanje pogojev poslovanja, ki so v pristojnosti Republike Slovenije. Če Republika Slovenija ne prevzame obveznosti iz preteklih posojil, ne izvede dokapitalizacije, ne poveča vloge železniškega prometa v Sloveniji, ne realizira nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture, ne sklene večletnih pogodb za javne gospodarske službe ter nam preko njih prizna realno ceno in ne uredi področja sprejemanja novih predpisov s področja varnosti železniškega prometa, se Slovenske železnice iz krize ne bodo izkople.

### **Kakšni ukrepi so konkretno predvideni s strani Slovenskih železnic? Zaposleni so seveda najbolj nenaklonjeni zniževanju plač in morebitnemu odpuščanju.**

Kot prvo je v Dogovoru zelo jasno navedena zaveza generalnega direktorja, da v času veljavnosti Dogovora, to je do konca letošnjega leta, odpuščanj ne bo. Zaveza, da neposrednih odpuščanj ne bo, pa velja generalno, saj nam projekcije kažejo, da se bo do leta 2012 upokojilo več kot tisoč zaposlenih. Seveda pa ni mogoče izključiti, da bo uveljavljen ukrep čakanja na delo v okviru novega zakona o delnem povračilu nadomestila plače. Po oceni naj bi na čakanje na delo odšlo okrog 400 zaposlenih. Verjamem pa, da se bo marsikdo za ta ukrep odločil sam, saj delavcu za čas čakanja pripada nadomestilo plače v višini 85 odstotkov. Tako kot sem že prej povedal, pa žal brez zmanjšanja stroškov dela enostavno ne bo šlo. Dogovorili smo se za selektivno zmanjšanje regresa za letni dopust od 5 do 20 odstotkov, ki bo v enem delu izplačan do konca junija, čeprav so bila

zelo resna opozorila, da ga letos naj ne bi bilo. Dogovorili pa smo se tudi za selektivno zmanjšanje plač od 4 do 5 odstotkov, toda samo pod pogojem, da se za najmanj 75 odstotkov zaposlenih uvede 36-urni delovnik, kar v praksi pomeni, da bomo imeli za 10 odstotkov manj dela 5 odstotkov nižje plače. Je pa res, da smo tako pri regresu, kot pri zniževanju plač iz teh negativnih posledic izveli delavce z najnižjimi plačami, saj bodo ti dobili polni regres, plače pa se jim tudi ne znižujejo.

### **Lahko iz tega odgovora sklepam, da Dogovor ocenjuješ pozitivno?**

Kot sindikalistu mi je težko govoriti o pozitivni oceni, ko se znižujejo pridobljene pravice pri regresu, plačah ..., je pa res, da je bil, po moje, nujno potreben. Smo del okolja, v katerem živimo, in mislimi, da kriza samo nas ne bo prizadela, je kratkovidno in neodgovorno. Ko ti promet pade za 33 odstotkov, je cena, ki smo jo plačali z Dogovorom, še kar znosna. Obstaja pa bojazen, da se bo Dogovor realiziral v celoti samo na področju zmanjševanja stroškov, povezanih z delom, da pa bo te realizacije na področju povečanja prihodkov, zmanjšanja materialnih stroškov in na področju ukrepov v pristojnosti države, bistveno manj. Zato smo že ob podpisu Dogovora, tako generalnega direktorja, kot druge vodstvene delavce, zelo jasno opozorili, da bomo realizacijo budno spremljali in da bo zelo težko sklepati nove dogovore, če se ravnokar podpisani ne bo realiziral v celoti, in to na vseh področjih.

### **Ali lahko podaš tudi kakšno oceno o dosedanjem delu novega generalnega direktorja?**

O tem, kako je bil dr. Matic Tasič imenovan na to funkcijo, je bilo prelitega že veliko črnila. Po mojem mnenju mu je s tem novi nadzorni svet naredil več škode kot koristi. Se pa zgodba z njegovim imenovanjem, zaradi sočasnega opravljanja županske funkcije, očitno še ni končala in postaja stvar nekega političnega

prestija. Osebo me kaj dosti ne zanima, kaj dela v svojem prostem času, pa čeprav je to županovanje. Ocenjevali ga bomo predvsem po tem, kako bo vodil Slovenske železnice. Dosedanji odnosi so bili korektni, dalo pa bi se jih še izboljšati. Kot negativno ocenjujem posamezne kadrovske menjave, ki so bile, po mojem mnenju, izvedene brez utemeljenih in bolj iz političnih razlogov, čeprav ne posegam v njegovo pravico, da si postavi ekipo, ki ji zaupa. Kot pozitivno pa ocenjujem njegovo stališče do strateškega povezovanja in prihodnje organiziranosti Slovenskih železnic. Znano je namreč, da zagovarja organiziranost Slovenskih železnic v obliki holdinga z odvisnimi družbami. V tem stališču lahko najdemo posamezne stične točke tudi z našimi, saj absolutno nasprotujemo delitvi Slovenskih železnic na povsem samostojni infrastrukturni in transportni del. Kot pozitivno lastnost pa ocenjujem tudi njegovo energijo in voljo do dela, saj na trenutke kaže vse znake deloholika.

### **Kako pa novi nadzorni svet?**

Novi nadzorni svet, ki ga je vlada imenovala letos, se je zapletel že na samem začetku. Tako z imenovanjem svojega predsednika, kot potem z načinom imenovanja generalnega direktorja. Je pa po mojem to predvsem posledica neavtonomnega delovanja članov, ki jih je imenovala vlada, saj imam občutek, da so precej podvrženi navodilom, ki prihajajo iz ministrstva za promet.

### **Kako ocenjuješ odnos ministrstva za promet do Slovenskih železnic?**

Človek dobi občutek, da je prisoten nek negativen odnos, predvsem do socialnih partnerjev, saj se do sedaj še nismo srečali, pa čeprav je dr. Patrick Vlačič obljubil, da se bo udeležil 20. obletnice Sindikata strojevodij Slovenije, pa se je potem ni. Pa v končni fazi, to niti ni, ne vem kakšen problem, problem je, če to vpliva na odločitve, povezane s Slovenskimi železnicami.

### **Kaj pa odnosi med sindikati?**

Mislím, da so dobri. Enkrat boljši, enkrat malo slabši. Pomembno pa je, da se znamo v ključnih stvareh vedno poenotiti. In verjamem, da bo tako tudi v prihodnje. Pred nami niso lahki časi, saj se nam približuje vstop strateškega partnerja in nov model organiziranosti. Svoje stališče o tem imamo in verjamem, da ga bomo zagovarjali z vsemi sredstvi, ki so nam na razpolago. Je pa res, da nekateri zelo dosti razmišljajo o tem, da je mogoče moč sindikatov oslabilo z delitvijo železnic na infrastrukturni in transportni del. Ta razmišljanja niso nova in so prisotna že od leta 1997. Nimajo pa z realnostjo nobene veze. In prej bodo posamezniki spoznali, da smo sindikati dejstvo, bolje bo, tako zanje kot za železnice in v končni fazi za vse nas.

### **No, upam, da so bralci dobili vsaj približno sliko o tem, kaj se bo, če se bo dogajalo. Pa ima Silvo kaj prostega časa?**

Ne. *(je preprosto izjavil, potem ko se je od srca nasmejal)* No, situacija ni tako kritična, kot je bilo slišati, ha, ha. Moj prosti čas v glavnem razporejajo drugi. Tako pač je. Drugače pa, ko mi že uspe izginiti pred javnostjo, rad preprosto izginem v gozd s svojo labradorko Tajo (ona vsaj nima težav s kolektivno pogodbo, plačami, pogajanjem, mediji ..., ha, ha, šalim se, šalim).

### **Imaš kakšno končno misel za naše bralce?**

Večkrat sem govoril o tem, da je treba skrbeti tako za podjetje, kot za pravice zaposlenih. Iskanje ravnotežja med interesi podjetja in interesi zaposlenih vsekakor ni lahka naloga, ni pa nemogoča. Kajti kaj nam bo podjetje, če nimamo pravic, in kaj nam bodo pravice, če nimamo podjetja, v katerem bi jih uresničevali.

### **Silvo, hvala ti za čas in informacije!**

Malenkost. Pozdrav bralcem, katerim želim, da preživijo čim lepši dopust, s čim manj skrbi.

**Miroslav Jelaska**

# Odšel je kot raziskovalec, vrnil se je kot umetnik

Zamislite si naslednjo sceno. Hodite po mestu, po starem delu mesta, iz katerega dobesedno vejejo prizori in glasovi nekega daljnega časa in se vam slikajo pred očmi, kot prebliski. Pogledate levo, pogledate desno, povsod duh zgodovine. In nato pogled preskoči stoletje ali več naprej in najdete se na istem mestu, samo tukaj, sedaj. V mislih se poigravate z idejo, kako bi bilo lepo, če bi lahko podoživeli tiste trenutke, jih ujeli na fotografski papir, morda na slikarsko platno. In podoživite trenutke, ki so jih doživljali Van Gogh, Picasso, Monet in drugi mojstri, ko so ustvarjali in na svoja platna ujeli delček, majhen trenutek časa, ki jih je zapisal v zgodovino. In nenadoma vas preblisne, da sploh ni pomembno, zakaj je umetnik določen motiv ustvaril ravno na tak način. On ga je pač tako videl, enako kot vi vidite nek motiv v tistem trenutku. Naslednji trenutek bo morda videti drugačen. In nato se pojavi želja, da bi ta trenutek delili s svetom, morda sami s sabo, ter ga preprosto prenesli na platno. Je to težko? Na to vprašanje ni odgovora.

Vse je stvar trenutne ideje in inspiracije. Ker mi to vprašanje ni dalo miru, sem se pogovoril z gospodom Miroslavom Jelasko, dolgoletnim sodelavcem Prometnega inštituta Slovenskih železnic. Po odhodu v zaslužni pokoj se je predal strastem ustvarjanja in uspel trenutke časa ujeti na platno, kar nam je približal na razstavi slik, ki jo je imel v avli





uprave Slovenskih železnic na Kolodvorski 11 v času med 23. februarjem in 20. marcem. Sam sem si jo ogledal. Moram reči, da vam je lahko žal, če ste jo zamudili. Spoštovani bralci – gospod Miroslav Jelaska.

### **Gospod Jelaska, predstavite se našim bralcem.**

Lep pozdrav. Sem Miroslav Jelaska, iz Ljubljane, rojen pa sem leta 1945. Po izobrazbi sem univerzitetni diplomirani inženir elektronike, diplomiral sem na Fakulteti za elektrotehniko v Splitu, v tistem času pod okriljem Univerze v Zagrebu. Delal sem tudi doktorat iz teme »Raziskave podatkovnih tokov v upravljalnem informacijskem sistemu za prevoz blaga z namenom določanja komunikacijskih zmogljivosti« na Univerzi v Beogradu, kar pa na žalost nisem izpeljal do konca zaradi znanih dogodkov, ki so se zgodili leta 1991. Govorim pet tujih jezikov, nekatere boljše, druge malo slabše, vendar pa me vseeno ne bi prodali, če bi se znašel v kaki tuji deželi (smeh).

### **In kakšna je bila vaša kariera na Slovenskih železnicah?**

Večino časa sem svoje znanje podajal na Prometnem inštitutu, in sicer sem bil, če greva po vrsti – od leta 1970 do 1973 AOP analitik, od leta 1973 do 1975 vodja skupine za avtomatizacijo procesov, od leta 1976 do 1983 vodja skupine za operacijsko raziskovanje in od leta 1983 do 1994 vodja raziskovalne dejavnosti. Med letoma 1994 in 2005 pa sem bil dejaven kot konzultant pri I.A.P. – Inštitutu za avtomatizacijo procesov. Na Prometnem inštitutu Slovenskih železnic sem torej preživel kar 24 let, ki so bila, moram reči zelo zanimiva. Izkušnje, ki sem jih pridobil v času svoje kariere, so bogate, saj sem kot raziskovalec delal na številnih

projektih, na primer na področju simulacije gibanja vlaka, modeliranju v izdelovanju voznege reda, delovanju ranžirne postaje, izračunu zmogljivosti železniških prog, modeliranju sistema električne vleke in še bi se našlo. Veliko izkušenj imam tudi s področja simulacijske tehnike in vrednotenja simulacijskih modelov.

Morda so se prejšnji navedki bralcem zazdeli komplicirani, pa vendar ni tako. Na Prometnem inštitutu smo preprosto povedano že davnega leta (sedaj lahko rečemo tako), uvajali računalniško tehnologijo v proces dela. Vendar smo bili malenkost pred časom, tako da so se te nove tehnologije le stežka »prijemale«. No, moram povedati, da to niso bili računalniki v takem pomenu, kot jih poznamo danes. Naš prvi računalnik je imel samo 64 kB, kar je danes, predvsem mladim, nepredstavljivo malo. Samo pogledjte današnje prenosne USB-ključke. Imajo »celo morje« spomina. Seveda je bila zmogljivost premajhna, zato smo s pomočjo nekega angleškega podjetja spomin podvojili na 128 kB, kar je bil takrat velik napredek. Moram pa še pripomniti, da je bil naš takratni računalnik v samem vrhu v našem prostoru. Samo ena banka je imela boljšega. Kot zanimivost naj povem, da smo že leta 1973 z računalnikom izdelali prvi grafikon voznega reda, kar so takrat v svetu imeli samo Japonci in Američani. Lep uspeh.

**Sedaj pa, da se malo »odklopiva iz omrežja«, preidiva na temo, ki me res zanima. Slikarstvo in vaše ustvarjanje na tem področju. Kaj v človeku sproži impulz za ustvarjanje?**

Težko bi rekel. To ni nekaj, kar bi se dalo zapisati, ne vem, morda z matematično formulo. Preprosto ugotoviš, da to hočeš početi in da to

zmoreš. Vse drugo je usmerjanje, čas in vadba, vadba, vadba ... (smeh). Risal sem že kot majhen otrok, in to, moram reči oziroma kot so povedali, uspešno. Nato sem zadevo zaradi službenih obveznosti postavil v kot, sedaj pa spet polno ustvarjam. Delam pod vodstvom akademskega slikarja Petra Beusa, ki ima šolo v Ljubljani. Z njegovimi nasveti sem tudi sestavil repertoar za razstavo v upravni zgradbi SŽ.

### **In kako poteka to učenje? Kaj se človek pri tem uči?**

Veliko stvari! Zanimiva je na primer tako imenovana »disciplina roke«, kjer se človek nauči vleči poteze. Poteza mora biti ena sama, izpeljana od začetka do konca, brez nepotrebnih vmesnih pavz. Nato je tukaj poznavanje tehnik slikanja, barv, mešanja le-teh. Zelo pomembno je tudi znanje uravnoveženja barv, saj s tem izrazimo nek predmet ali pokrajino oziroma jima damo poudarek v neki kompoziciji.

**Na razstavi sem videl, da rišete tudi portrete. Še posebej mi je padel v oči portret nekega dekleta, ki je bila res prava lepota, pa čeprav je ne poznam, sem kar nekaj časa strmela vanjo. Kako vam uspe narediti portret tako »živ«?**

Potret je zgodba zase. Najprej začneš z osebami, ki jih poznaš. To je osnova. Seveda brez osnovnega poznavanja anatomije obraza ne gre. Nato greš naprej, in spet rišeš, rišeš, dodeluješ, dokler oseba pred tabo ne zaživi in te dobredno pogleda z risbe. Takrat veš, da je to to. Povsem preprosto, ha, ha.

**No, bom pa enkrat res poizkusil. Kakšnega »smeškota« bom že spravil skupaj, ha, ha. Kaj pa najraje rišete in v kakšni**

### **velikosti?**

Kot sva že rekla, portrete in pokrajino. Po velikosti najraje izdelujem slike galerijskega tipa, to je za stanovanja in galerije, torej manjše prostore. To imenujemo intimna umetnost. Sem pa do sedaj naredil tudi deli dveh naših zelo poznanih slikarjev - »Na divanu«, mojstra Sternerja in pa »Križanke v jeseni«, mojstra Jakopiča. Oba sta zelo priznana slovenska impresionista. Impresionizem je namreč smer, ki me nekako najbolj privlači. To, da slikar naredi sliko nekega priznanega mojstra, torej kopijo, imenujemo »v čast slikarju«. Pred dvema letoma je bila v ljubljanskem hotelu Union razstava ameriškega slikarja, ki je razstavil svoje kopije svetovnih mojstrov. Razliko je težko opaziti. Tudi v svetovno znani galeriji v francoskem Louvru je veliko kopij.

**Zaupajte mi še, kako ste se odločili za razstavo? Ta je bila vaša prva večja razstava.**

Povsem preprosto. Prijatelj mi je dejal, da so moje slike, če jih ne bom delil s svetom, tako kot denar, zakopan na vrtu. Imaš ga in ga obenem nimaš. To me je gnalo naprej in razstava je bila tu.

### **Sklepna misel za bralce?**

Ne bojte se upokojitve. To obdobje, ko ne »delate«, je vaše zlato obdobje, verjemite mi. Ustvarjajte in počnite tisto, kar ste vse življenje želeli početi. Ne sedeti pred TV ekranom in samo gledati, kako življenje na njem beži mimo. To je vaše življenje. Izkoristite ga v popolnosti!

**Vsem v poduk! Gospod Miroslav, najlepša hvala za vaš čas.**

Enako tudi tebi. Lep dan še naprej.

# Podelitev priznanj za trideset let dela



FOTO: Petra Kozina - Halalova

Jubilanti so se zbrali v Železniškem muzeju.

Devetindvajsetega maja je bila v Železniškem muzeju pod častljivo streho nekdanje kurilniške rotunde, ki zdaj daje zavetje imenitnim muzejskim eksponatom, slovesna podelitev priznanj vsem železničarkam in železničarjem, ki so že cela tri desetletja zvesti železnici ali njenim odvisnim družbam. Letos je bilo še posebej slovesno, saj je tri desetletja neprekinjenega dela na železnici slavilo prek štiristo zaposlenih.

Veteranska skupina plesalk in plesalcev ter glasbenikov folklorne skupine ŽKUD Tine Rožanc, eden od pomembnih stebrov tradicije železniškega kulturnega poustvarjanja, so jubilate



FOTO: Antonio Zivoviz

Generalni direktor dr. Matic Tasič je čestital jubilantom.

razveselili s prekmurskimi plesi. Zbrane je nato nagovoril generalni direktor Slovenskih železnic dr. Matic Tasič, ki je povedal, da je iskreno vesel in počaščen, da lahko pozdravi jubilate ob praznovanju tridesetletnice dela na železnici, in jim zaželel obilo sreče, dobre volje in optimizma tudi v prihodnje.

»Ta visoki poklicni jubilej, ki ga hkrati smem imenovati tudi življenjski, zasluži, da mu vsi skupaj izrazimo svoje globoko spoštovanje in iskrene čestitke! Še prav posebej pa to velja za železnico, saj dobro vemo, da smo železničarji vselej znali ceniti in predvsem spoštovati navezanost na to svojo železno cesto. To je tista globoko ukoreninjena tradicija, ki je, kot nam pravi zgodovina, že tolikokrat izpričala svoje izjemno pozitivne strani. Lahko smo veseli in ponosni, da smo si kot pomemben del zahtevnega prometnega sistema Slovenije, in obenem Evrope, s skupnimi prizadevanji ustvarili dobro ime in ugled. Pri tem bi, spoštovane slavljenke in spoštovani slavljenci, še posebej rad poudaril vašo veliko vlogo in vaš dragoceni prispevek!« je poudaril dr. Tasič.

Po podelitvi plaket in simboličnih daril, ki so jih podeljevali vodje organizacijskih enot, pa je seveda sledil še neuradni, za marsikoga prijetnejši del, v katerem ni manjkalo ubujanja spominov na bolj ali manj prijetne dni dela na Slovenskih železnicah.

## Jubilanti o delu na železnici

**Mira Drosk**  
SVTK Celje



»V mladosti sem si vedno želela delati na železnici. Doma je bilo namreč malo možnosti za zaposlitev, toda zgolj slučajno sem dobila službo na železnici. Če bi se še enkrat odločala za poklicno pot, bi se seveda zopet odločila za železnico. Mladim je danes verjetno težko, drugače razmišljajo, kot smo mi, in časi so se zelo spremenili.«

**Silva Sever**  
tehnična referentka,  
kontejnerski terminal Maribor Tezno



»Leta 1979 je bilo na železnici veliko dela, bili smo zelo pridni in ustvarjalni. Zdaj je sicer nekoliko težje, vendar se na kontejnerskem terminalu, na srečo, povečujejo prevozi kontejnerjev. Ves čas sem delala na kontejnerskem terminalu in uživala sem pri delu na železnici. Mladim svetujem, naj se izobražujejo, in priporočam jim delo na železnici, ker je res ustvarjalno.«

**Drago Žnider**  
Sekcija za vleko Maribor



»Od leta 1979 sem bil zaposlen v Sekciji za vleko Ljubljana, zadnjih pet let pa v Sekciji za vleko Maribor. Na prehojeni poti je bilo veliko lepih in nekaj manj lepih trenutkov. S sodelavci imamo lepe odnose in si veliko pomagamo, kar je v teh časih še posebej dragoceno. Na splošno imam namreč občutek, da so se po letu 1990, od osamosvojitve naprej, odnosi med zaposlenimi v podjetju precej poslabšali.

Mladim na železnici bi priporočil, da naj svoje delo opravljajo čim bolj kakovostno, s pripadnostjo podjetju, s srcem in dušo. Med sabo si moramo pomagati, s tem dejansko krepimo medsebojni odnos in odnos do podjetja, da lahko ustvarjamo boljše rezultate in izboljšamo poslovanje.«

**Majda Zorko**  
tehnologinja za komercialo,  
Sekcija za potniški promet Maribor



»Mislim, da so bili leta 1979, ko sem prišla na železnico, veliki lažji časi kakor danes. V tridesetih letih smo prestali kar nekaj reorganizacij in prebrodili smo tudi nekaj kriz, v osemdesetih letih smo na primer prejemali plače v dveh delih. Upam, da bomo trenutno recesijo tudi prebrodili in da bom dočakala še sedem, osem let, da se bom lahko zaslužno upokojila.

Osemnajst let sem delala v tovarnem prometu, to so bila čudovita leta. Potem je prišlo do prelomnice, ko sem morala na novo delovno mesto, v potniški promet. Vse gre, če imaš dobro voljo. Zdaj sem v potniškem prometu že nekaj let in bi kar tukaj ostala, saj sem zadovoljna s svojim delom in upam, da so tudi drugi zadovoljni z mano. Mladim priporočam, da se čim več učijo in si v mladih letih pridobijo izobrazbo. Vsa leta sem se izobraževala ob delu in na koncu končala fakulteto. Če bi pogledala nazaj, bi se prej odločila za študij, ne pa da sem se ga lotila v tako poznih letih.«

**vodja centralne transportne operative**



»Trideset let dela na Slovenskih železnicah je bilo zelo prijetnih. Začel sem v Mariboru na srednji šoli, nadaljeval svojo poklicno pot pri takratnem tozdu za promet Židani Most, nato sem šel za eno leto v Ljubljano za vlakovnega odpravnika. Delal sem v Brestanici in pozneje v Dobovi, kjer sem postal operativni pomočnik, namestnik šefa postaje. Med gradnjo šengenskega mejnega prehoda pa sem postal šef postaje. Na prehojeno

pot na Slovenskih železnicah sem zelo ponosen. Najraje sem spominjam svojih prijateljev in sodelavcev železničarjev. Če ne bi bili tako enotni in povezani ter če ne bi tako dobro sodelovali, ne bi mogli doseči tako velikih uspehov, niti ne bi mogel ostati na železnici trideset let. Delo me veseli. Najbolj mi je ostala v spominu gradnja mejnega prehoda Dobova. Štejem si za veliko čast, da smo ga zgradili brez kakršnega koli izrednega dogodka.

Mladim, ki so šele začeli svojo poklicno pot na železnici, predlagam, da naj vzljubijo železnico in jo sprejmejo za svojo, potem bodo lahko opravljali svoje delo kakovostno. Zavedati se moramo, da ima železnica poseben pomen v družbi, vse je pogojeno z varnostjo. Razdrobljenost ni dobra, delovati moramo kot družina. Če počni en člen, potem železnice ni več.«



FOTO: Petra Kozina-Hallakova

Za kulturno-zabavni program so poskrbeli veterani folklorne skupine ŽKUD Tine Rožanc.



FOTO: Petra Kozina-Hallakova

Spominska ura za tri desetletja dela na železnici.

# Menedžment kadrov in staranje prebivalstva

Skorajda ni avtorja, ki bi govoril o zaposlenih, menedžmentu kadrov in drugih vidikih kadrovskega področja, ne da bi vsaj deloma pritrdil mnenju, da so zaposleni eden tistih delov organizacije, od katerega je odvisno, koliko bodo cilji organizacije uresničeni ter kakšne možnosti in poti razvoja se bodo za organizacijo odpirale v prihodnosti idr.

Prav tako se večina avtorjev zaveda staranja prebivalstva in posledično staranja delovne sile, zaradi nižje natalitete pa manj razpoložljivih mlajših iskalcev zaposlitve. Navedene spremembe bodo v prihodnosti zahtevale premišljeno obravnavo in pravočasno ukrepanje.

## Trend staranja prebivalstva in vpliv na trg delovne sile

Staranje prebivalstva je pojav, s katerim se srečujejo družba in organizacije. Demografski težnji današnjega časa sta nižanje natalitete in podaljševanje življenjske dobe kot posledica razvoja v medicini in večje kakovosti življenja. Posledica zgornjega pa je tendenca staranja prebivalstva.

Staranje prebivalstva vpliva na zaposlovanje in trg dela. Starejši so edini rastoči segment prebivalstva v Evropi. Povprečna starost zaposlenega na področju EU narašča. Večina zakonodaje EU opredeljuje kot starejšega tistega delavca, ki ima več kakor 55 let. V praksi so starostne meje določene različno, na primer z razmejitvijo zaposlenih, starih do 50 in nad 50 let.

Posledice staranja prebivalstva za trg delovne sile v Sloveniji so med drugim zmanjševanje populacije delovno sposobnega prebivalstva, staranje delovno aktivnega prebivalstva in naraščanje števila upokojencev.

Ob težnjah staranja delovno aktivnega prebivalstva se neogibno dotaknemo vprašanja produktivnosti. Rezultati večine raziskav so pokazali, da je povezava med staranjem delovne sile ter produktivnostjo kompleksna. Na eni strani so mlajši delavci bolj prilagodljivi, lažje in hitreje se učijo, vendar jim primanjkuje izkušenj. Na drugi strani so starejši delavci sicer nekoliko manj spretni in prilagodljivi v hitrih strukturnih gospodarskih spremembah ter spremembah delovnega mesta oziroma področja dela, vendar imajo dragocene izkušnje za delo na trenutnem delovnem področju. Prav zato se starejši delavci v primerjavi z mlajšimi bolje izkažejo na delovnih mestih, ki zahtevajo veliko urjenja in izkušenj. Mlajši delavci se na drugi strani bolje izkažejo v nalogah, ki zahtevajo veliko natančnost in spretnost pri delu z rokami, zelo hitro mentalno obdelavo informacij, v službah, v katerih prevladujejo slabše delovne razmere, kot so: izpostavljenost močnemu hrupu, huda vročina ali mraz, slabše osvetljeno delovno mesto ter v fizično napornih delih, ki zahtevajo veliko moč in vzdržljivost.

## Vloga menedžmenta kadrov

Kako se bodo organizacije spopadle s posledicami starajoče se družbe, bo pomembno vplivalo na uspešnost njihovega delovanja. Če se bodo hotele organizacije uspešno soočiti z zmanjševanjem delovno aktivnega prebivalstva in starostno raznolikostjo zaposlenih, bodo morale z dejavnostmi menedžmenta kadrov slediti naslednjim ciljem: ohranjanje kakovostne dejavnosti starejših zaposlenih, pridobivanje in ohranjanje mlajših zaposlenih ter razvijanje in ohranjanje uspešnega medgeneracijskega menedžmenta. V preteklosti se je večina

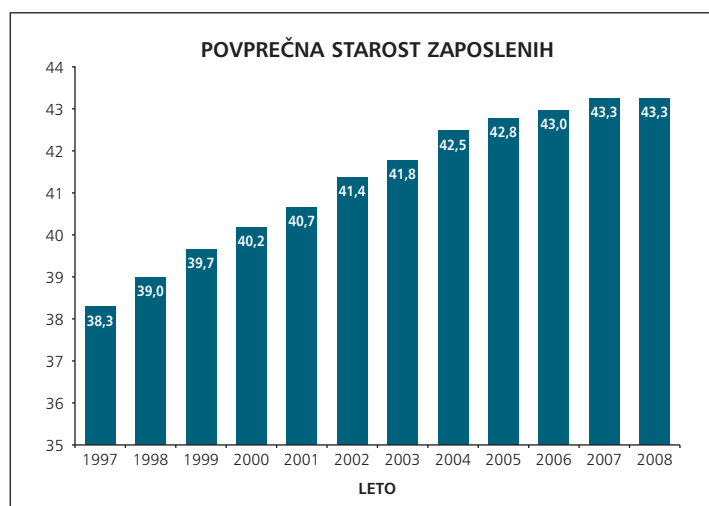


organizacij (tudi v Sloveniji) s presežkom delovne sile odločala, da bo zmanjšala število zaposlenih z odpustitvijo ali predčasno upokojitvijo starejših delavcev. Starejši zaposleni so pomembni nosilci človeškega kapitala, vir znanj, sposobnosti in dragocenih izkušenj. Pomembno je, da organizacije najdejo pravi način, kako bodo lahko bolj izrabile sposobnosti in izkušnje starejših zaposlenih predvsem z zagotavljanjem učinkovitega prenosa pridobljenega znanja s starejše generacije na mlajšo. Enako pomembno je tudi to, da se starejši zaposleni zavedajo, da je kakovosten in uspešen prenos njihovega znanja na mlajše zaposlene nujen in potreben.

Na drugi strani se delež mlajših na trgu delovne sile zmanjšuje, poleg tega so mlajši delavci izjemno mobilni, pogosteje izrabijo bolj zanimive priložnosti, ki jim jih ponujajo druge organizacije. Mladi v Sloveniji sestavljajo najbolj izobražen, fleksibilen in prilagodljiv del delovne sile, ki pa je tudi bolj kot starejši del delovne sile podvržen fleksibilnim oblikam dela in zaposlovanja. Konkurenca med organizacijami pri pridobivanju (mladih) kandidatov za delovna mesta bo čedalje večja. Pri pridobivanju kandidatov je čedalje pomembnejši ugled organizacije kot delodajalca. Med dejavnike, ki vplivajo na ugled organizacije, štejemo delovne razmere, odnose med zaposlenimi, plačo in druge ugodnosti, skrb organizacije za družinsko življenje, možnost izobraževanja in usposabljanja, napredovanje, varnost zaposlitve, lokacija idr.

### Stanje na Slovenskih železnicah

Obnavnavano staranje prebivalstva in posledično delovne sile je vidno tudi na Slovenskih železnicah. Iz spodnjega grafa je mogoče zelo jasno razbrati, kako se je povprečna starost zaposlenih višala od leta 1997 do danes. Leta 2006 je bila na primer povprečna starost zaposlenih na Slovenskih železnicah 43 let, medtem ko je bila v organih državne uprave povprečna starost 42<sup>1</sup>. Za primerjavo lahko damo tudi podatek o zaposlenih v medijski hiši RTV Slovenija, kjer je bila konec leta 2008 povprečna starost zaposlenih 45,6<sup>2</sup> leta (pri nas 43,3).



Odstotek zaposlenih, ki so stari nad 50 let, je na SŽ, d. o. o., 26,1, medtem ko znaša odstotek na ravni Slovenije 27,4 (na RTV Slovenija je 34,4). Vidimo, da smo z vidika tega parametra nekoliko pod povprečjem, kar je pozitivno.

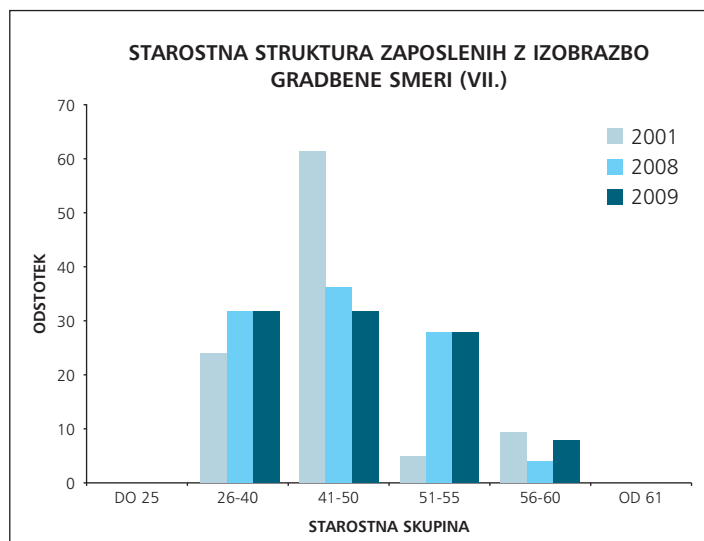
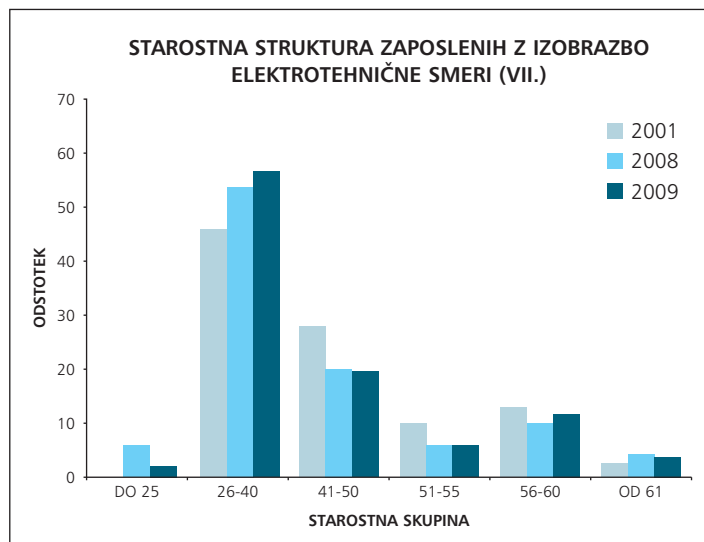
Zanimiv je tudi podatek o povprečni starosti zaposlenih z določeno stopnjo izobrazbe. Tabela 1 kaže, da je povprečna starost najvišja pri zaposlenih s prvo, drugo in šesto stopnjo izobrazbe. Razen v skupini zaposlenih s peto stopnjo izobrazbe je v vseh drugih skupinah zaznati višanje povprečne starosti zaradi manj intenzivnega pomlajevanja

kadra. Na delovnih mestih petega tarifnega razreda, kamor sodi večina izvršilnih delovnih mest (z zahtevano peto stopnjo izobrazbe), je potekalo relativno redno novo zaposlovanje in s tem pomlajevanje kadra na teh delovnih mestih.

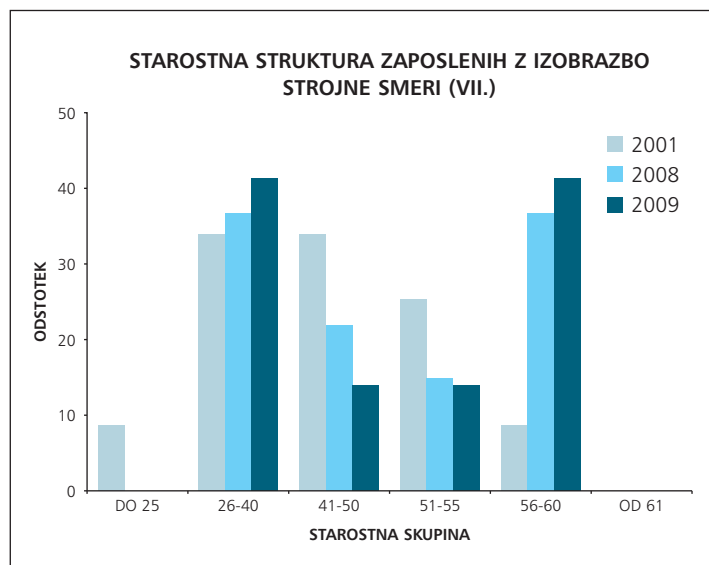
Tabela 1: Povprečno število zaposlenih z določeno stopnjo izobrazbe.

Stopnja izobrazbe	Leto 2001	Leto 2008	Maj 2009
I	46	48	48
II	41	46	47
III	37	40	41
IV	41	43	44
V	40	40	41
VI	43	46	46
VII+VIII+IX	42	43	44

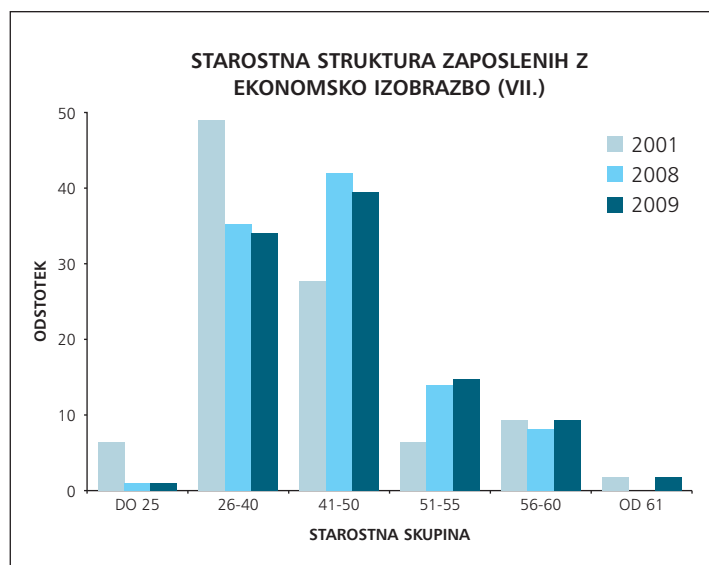
Podrobneje si kaže z vidika starosti ogledati tudi nekatere izobrazbene skupine na SŽ, d. o. o., ki veljajo za deficitarne. Zaradi boljše preglednosti in primerljivosti so predstavljeni podatki o odstotku zaposlenih z elektrotehnično, gradbeno, strojno oziroma ekonomsko smerjo izobrazbe (upoštevana je bila sedma stopnja izobrazbe), ki sodijo v posamezni starostni razred (za leta: 2001, 2008 in maj 2009).



1 Glej več v: Slovenska javna uprava v številkah. Ministrstvo za javno upravo, 2007.  
2 Glej več v: Staranje zaposlenih: odgovornost in izziv podjetij - RTV Slovenija (mag. Cvetka Žirovnik).



Iz grafov, ki prikazujejo stanje pri zaposlenih z elektrotehnično, gradbeno in strojno smerjo izobrazbe od leta 2001 do danes, opazimo večanje deleža zaposlenih v starostni skupini 26-40 let, kar je vsekakor pozitivno, saj gre za pomlajevanje kadra in s tem posodabljanje baze znanja, ki ga prinaša razvoj na posameznem področju. Opazimo lahko tudi upad deleža zaposlenih s posamezno smerjo izobrazbe s v starostnih razredih od 41 do 50 ter od 51 do 55 let (ne velja le za razred 51-55 pri zaposlenih z izobrazbo s področja gradbeništva).



V primeru zaposlenih s sedmo stopnjo izobrazbe z ekonomskega področja vidimo, da se je delež zaposlenih v starostnem razredu od 26 do 40 let od leta 2001 do danes zmanjšal, medtem ko so se deleži v višjih starostnih razredih (41-50, 51-55, 56-60) povečali.

Iz kratke analize, ki jo dopušča obseg članka, vidimo, da je tudi na SŽ, d. o. o., opazno višanje povprečne starosti zaposlenih, tako na splošno, kot v posameznih skupinah zaposlenih s posamezno stopnjo izobrazbe. Pri tem pa je treba omeniti, da je višanje povprečne starosti različno intenzivno glede na posamezno stopnjo in smer izobrazbe, predvsem zaradi različno intenzivnega zaposlovanja novega kadra.

## Kako v prihodnost?

V današnji starajoči se družbi bo morala organizacija razviti uspešen medgeneracijski menedžment, s katerim bo koordinirala in nadzirala raznolikost, ki je posledica različne starostne strukture zaposlenih, da bi zagotovila uspešno doseganje svojih ciljev. Medgeneracijske razlike se na primer kažejo v komunikacijskih slogih, delovni etiki, odnosu do avtoritete, razumevanju timskega dela in osebne odgovornosti ter v odnosu do tehnologije.

Organizacije bodo uspešneje reševale medgeneracijske konflikte, če bodo ustvarile možnosti za odprto komunikacijo med zaposlenimi, če bodo oblikovale generacijsko mešane time in spodbujale medgeneracijsko sodelovanje tudi na neformalni ravni.

Neučinkovit medgeneracijski menedžment se bo zrcalil v poslabšani komunikaciji med zaposlenimi, zaostitvi medsebojnih konfliktov in povečanju fluktuacije, kar pa bo vplivalo na produktivnost organizacije kot celote.

Pri pridobivanju novega, mlajšega kadra imajo organizacije več možnosti za dejavno spodbujanje pridobitve kakovostnih kandidatov za svoja delovna mesta. Nekatere možnosti so sklepanje dogovorov o sodelovanju s posameznimi fakultetami in drugimi visokimi, višjimi ter srednjimi šolami, skrb za primerno podobo in vpogled javnosti v delovanje organizacije (omogočanje razglednih ekskurzij po zanimivih točkah), izvajanje praktičnega usposabljanja, skrb za dodatno usposabljanje zaposlenih (organizacija različnih funkcionalnih izobraževanj in sodelovanje pri ustvarjanju optimalnejših razmer za formalno izobraževanje) ter aktivno kadrovsko štipendiranje. Na Slovenskih železnih že izvajamo nekatere ukrepe, kot so na primer izvajanje funkcionalnega izobraževanja, praktičnega usposabljanja študentov, izvajanje programa študija ob delu ter kadrovske štipendiranje.

## Povzetek

Na koncu želim povzeti razmišljanje številnih avtorjev, ki se ukvarjajo z menedžmentom kadrov, o katerem menim, da lahko pomeni primereno vodilo za organizacije, ki se soočajo s težnjami višanja povprečne starosti zaposlenih. Z razvojem zaposlenih, tako starejših kot novo pridobljenih mlajših kadrov, bodo organizacije poleg reševanja izzivov, ki jih prinaša starajoča se družba, tudi uspešneje odgovarjale na druge dejavnike, kot sta večja konkurenčnost in razvoj, saj razvoj zaposlenih vpliva na večjo produktivnost in inovativnost ter izboljševanje kakovosti storitev. Pozitiven vpliv naj bi bil zaznan tudi v zmanjšanju absentizma in fluktuacije.

## Literatura in viri:

- Confronting demographic change: a new solidarity between the generations – Green paper. Bruselj : European Commission: employment & social affairs, 2005.
- Walker, A. 1997. Combating age barriers in employment. Luxembourg : European foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.
- Verša, D. 2002. Zaposlovanje starejših. Politika zaposlovanja, Fakulteta za družbene vede, Knjižna zbirka Politični procesi in inštitucije.
- Disney, R. 1998. Can We Afford to Grow Older? Cambridge – Massachusetts : The MIT Press.
- Medvedšek, B. 2002. Staranje prebivalstva in prehod iz zaposlenosti v upokojitev. Ljubljana : Ekonomska fakulteta.
- Dimovski, V. 2008. Nova veja managementa – management starostnikov. *Združenje manager*. Najdeno 12. avgusta 2008 na spletnem naslovu [http://www.zdruzenje-manager.si/storage/3883/18\\_Nova\\_veja\\_managementa.pdf](http://www.zdruzenje-manager.si/storage/3883/18_Nova_veja_managementa.pdf)
- Beaver, G. & Hutchings, K. 2005. Training and developing an age diverse workforce in SMEs: The need for a strategic approach. *Education + Training*, 47 (8/9), 592-604.
- Franca, V. & Pahor, M. 2007. Prednosti uglednega delodajalca pri pridobivanju kandidatov. *HRM strokovna revija za ravnanje z ljudmi pri delu*, 5 (19), 56-61.
- Milkovich, G. T. & Boudreau, J. W. 1997. *Human resource management*. (8th ed.) Boston: Irwin/McGraw-Hill.
- Friday, E. & Friday, S. S. 2003. Managing diversity using a strategic planned change approach. *Journal of Management Development*, 22 (10), 863-880.
- Novak, M. 2007. Medgeneracijske razlike in vloga HRM. *HRM strokovna revija za ravnanje z ljudmi pri delu*, 5 (19), 30-34.
- Vidmar Svetlik, J. 2008. Razvoj in vključevanje zaposlenih - pomembni aktivnosti managementa človeških virov v starajoči se evropski družbi. Ljubljana: EF.

# Odvajanje od kajenja brez trpljenja

Zadnje čase ni več tako samoumevno, da nam kadijci izpihujejo dim v obraz in da lahko kadijo kjer koli. To je veljalo prej, ko so imeli kadijci absolutno prednost. Zdaj pa se ljudje temu upirajo, ne želijo več delati v zakajenih prostorih in ne želijo, da jim nasilni kadijci pihajo v nos vsepovsod. Sicer pa tudi zakoni naredijo svoje, pa čeprav marsikdo le zamahne z roko, češ, kaj me briga.

Kajenje je nezdrava navada, ki se je ni mogoče zlahka znebiti. To vedo tudi železničarji, saj jih zakonodaja ni obšla. Stresno življenje jim situacijo še otežuje. Ti, ki svoje delo opravljajo v nočnih urah, se skušnjava tobaka še težje uprejo.

Če se kdo želi odvaditi kajenja, potrebuje močno voljo. Pomaga pa si lahko tudi z različnimi metodami, da je pot do uspeha lažja. Za eno učinkovitejših metod zdravljenja zasvojenosti s tobakom se je pokazala elektrostimulacija, ki jo ponuja Center za odvajanje od kajenja v Ljubljani. Letos praznuje že deseto obletnico in ima podružnice tudi v Mariboru, Celju, Izoli, Novi Gorici ter Novem mestu.

Metodo so pred nami uporabljali v tujini in njen učinek je preverjen. Z njo stimulirajo določene refleksne točke na telesu, ki so povezane z zasvojenostjo s tobakom, s čimer vplivajo na širši sistem in celotno telo. Terapija odpravi potrebo telesa po nikotinu, ki je živčni strup. Bistveno tudi zmanjša živčno krizo, ki nastane pri kadijcih takrat, ko se odvajajo od kajenja. Uspešnost je 80 do 90-odstotna. Trajanje terapije določijo na temelju podatkov, kot so starost, spol, leta kajenja, število pokajenih cigaret. Opravijo tudi preizkus kapacitete pljuč, da okvirno vidijo, kakšno je zdravstveno stanje, in po potrebi napotijo stranko na specialistični pregled. Potem sledi stimulacija točk, kar običajno traja od dvajset minut do pol ure. Po mikromasaži prejme vsaka stranka paket naravnih zelišč za štirinajstdnevno terapijo, ki razstruplja telo. Zelišča so v obliki kapljic in so le dodatna pomoč. Če terapija z napravo ne pomaga, tudi zeliščna terapija ne zaleže. Po terapiji se intenzivnost odtegnitvenih

znakov oziroma abstinence krize po navadi hitro zmanjša. Tanka prevleka nikotina in katrina, ki je nastala na vseh prizadetih organih, se počasi raztaplja in postopno odstranjuje iz telesa. Ko telo nima nikotina, se začne drugače vesti, vsaj kratkoročno. Dolgoročno pa se izboljšajo vse telesne funkcije, tudi prebava. Nekateri ljudje imajo težave, drugi ne. Nekateri se zredijo, drugi ne. Odziv organizma je odvisen od posameznika, opaža naš sogovornik.

Možnost uspeha je že po prvi terapiji, ki traja skupaj s pogovorom dobro uro. Če človek še čuti potrebo po kajenju, lahko terapije ponavlja, dokler zasvojenosti ne odpravi. Po terapijah si organizem opomore in postane tak, kot pred zasvojenostjo.

V center najpogosteje prihajajo po pomoč ljudje, ki kadijo že eno ali več desetletij, malo več je žensk kot moških. Nekaj je vedno tudi povratnikov, ki so se ujeli v začarani krog zasvojenosti. Kandidati za neuspešno odvajanje od kajenja so zlasti ljudje, ki so v stresu in si ne vzamejo časa zase. Vzrok, da znova sežejo po cigareti, je običajno neko čustvo, stres, prepričanje, travmatični dogodki, kot so smrt, ločitev ali finančne težave. Prav zato je nikotin najbolj zahrbtna snov na tem svetu. Povratnikov je pri kadijcih več kot pri vseh drugih odvisnostih. Kadilec vse rešuje s cigareto. Prižge jo, če je vesel ali žalosten, če se spre ... Vedno najde razlog za kajenje, vse psihološke težave rešuje z nikotinom. Cigareta pa ga zadovolji le za trenutek, zato že čez nekaj minut potrebuje nov odmerek.

Po terapiji morajo kadijci zaradi mehanskih navad odstraniti vse cigarete iz bivalnih in delovnih prostorov. Prvo obdobje po terapiji je po navadi najbolj kritično, potem nevarnost občutno upade. Človek mora namreč zavestno nadzirati svoje vedenje. Vsaka napaka je lahko usodna. Samo trije dimi in zasvojenost je tu. Tu ni šale in ni vmesne poti. Zato veliko ljudi »pade« na tem izpitu. Toda vodilo vsakega kadijca, ki si želi opustiti cigarete, naj bo: »Stanje ne more biti slabše, zato gre lahko le na bolje!«

## Štefka Novak referentka, postaja Ljubljana



»Preprosto ne razumem ljudi, kako si lahko tako lahkomiiselno uničujejo zdravje. Zares pozdravljam prepoved kajenja! Nemalokrat sem po prijazni zaslugi sodelavcev kadijcev prišla iz službe tako prepovena s cigaretinim dimom, da so me otroci celo obtožili, da kadim.«

## Ivan Kovačič tehnični strokovni sodelavec



»Prav gotovo je za nekadilce bivanje v istih prostorih s kadijci močno neprijetno. V stavbi so nam uredili kadijnico, kadimo lahko tudi v hišnem atriju; sicer pa v službi ni prav veliko časa za kajenje. Sam pa skušam intenzivno zmanjševati »dozo« – trudim se ...«

## Monika Zalokar Info center, mednarodna blagajna



»Sem dokaj zmerna kadijka, seveda z občasnimi abstinencenimi premori. Kljub temu pa stoodstotno odpravim protikadilski zakon, še posebej prepoved kajenja na vlakih. Prav dobro se še spominjam, kako obupno zadušljivo je bilo včasih v vagonih!«

## Sašo Žinko sprevodnik, Novo mesto



»Sam, kot nekadilec, sem si oddahnil pravzaprav že leta 1994, ko smo ukinili kajenje na notranjih vlakih. Nenadoma me niso več peklo oči, lažje sem dihal ... Brez dvoma pa je protikadilski zakon pravi balzam za vse uboge dose-danje »pasivne« kadijce.«

## Miran Čuk samostojni strokovni sodelavec



»Lahko se pohvalim, da od 22. julija 2006 ne kadim, in v nasprotju s številnimi nisem občutil nikakršne abstinence krize. Še plat B: vsak dan sem dal na stran »cigaretne« denar. Rezultat: v enem letu tisoč evrov! Pozdravljam prepoved kajenja, prej je ne bi bil nikoli, priznam ...«



# ZAKAJ BI ŠE KADILI?

**CENTER ZA ODVAJANJE OD KAJENJA**  
IZOLA, NOVA GORICA, LJUBLJANA, MARIBOR, CELJE, NOVO MESTO

info: GSM

**040 238 442**



# Mobing – čedalje bolj skrb zbujajoč pojav v delovnih okoljih

Ljudje preživimo na delovnem mestu veliko svojega časa, zato so dobri delovni odnosi toliko bolj pomembni, kakor tudi ključni za uspešno poslovanje vsake organizacije. Delavec, ki čuti pripadnost podjetju, pomeni največji kapital za podjetje. Pripadnost podjetju pa je najbolj odvisna od spoštljivih odnosov med delodajalci in delavci, ki postajajo čedalje pomembnejši. K temu bistveno pripomore jasna komunikacija, ki je nujna za pravočasno in korektno posredovanje potrebnih informacij, spremljanje poteka delovnih nalog in ne nazadnje tudi za hitro reševanje nastalih konfliktov, ki so neogibni sestavni del odnosov v podjetju.

Ob današnjem načinu hitrega življenja, čedalje večji tekmovalnosti, želji po čedalje večjem dobičku, konkurenci, krizah in grožnjah pred izgubo delovnega mesta, se ustvarjajo tudi čedalje večje možnosti za slabše odnose na delovnem mestu, ki povzročajo psihične obremenitve in razne oblike nasilnega vedenja, kar s tujko imenujemo **mobing**. Posledice takšnih odnosov na delovnem mestu se odražajo v socialnih, psihičnih, čustvenih in zdravstvenih težavah delavcev.

## Kaj je mobing?

Besedo *mobing*, ki opisuje nasilno vedenje na delovnem mestu, leta 1984 prvič v tem kontekstu uporabi Heinz Leymann<sup>1</sup>. Mobing opredeli kot: *neetično in sovražno komunikacijo na delovnem mestu, kjer ena oseba ali skupina oseb vnaša konflikte v določeno*

*osebo, pri čemer je ta v podrejenem položaju. Takšna oseba se znajde v položaju nemoči, izpostavljena je namernemu, sistematičnemu, dlje časa trajajočemu nasilnemu in zlorablajočemu vedenju. Namen takšnega nasilnega vedenja ali čustvene in psihične zlorabe je prizadeti zaposlenega do te mere, da se ni zmožen več vključiti v delovno okolje in je posledično zaradi tega prisiljen zapustiti delovno mesto.*

Za mobing (psihično in čustveno nasilje) ni enotne definicije. Lahko pa rečemo, da gre za namerno dejanje, ki se odraža kot organizirana, načrtna oblika delovanja oziroma pritiska na posameznika, ki je kot žrtev nemočna tarča napadalca, ki želi žrtvi namerno škodovati. Mobing ima cilj in ta je na primer maščevanje ali namen izriniti ustvarjalnega in sposobnega sodelavca z njegovega delovnega mesta.

Da ne bi prihajalo do zamenjave pojmov, je treba poudariti razliko med konfliktom in mobingom. Pri konfliktu gre za nasprotujoče si težnje, ali drugačen pogled na neko stvar, gre torej za enkratno dejanje. Preprost nesporazum pa se lahko zaostruje in se razvije v osebni konflikt, ki lahko preraste v psihično nasilje. Pri mobingu pa gre za dlje časa trajajoče in sistematično ponavljajoče se dejanje. Mobing je pogosto odraz slabosti vodje, ki se boji konfliktov in skuša v svoji nemoči z nasilnim vedenjem ter šikanami obvladovati podrejene/ga/.

Heinz Leymann je v svojih raziskavah navedel 45 dejanj, ki označujejo mobing. Ta dejanja je razdelil v pet skupin, ki se nanašajo na: (1) *napad na možnost komuniciranja* - na

primer omejevanje možnosti komuniciranja, prekinjanje govora, kričanje, grožnje, izmikanje stikom; (2) *ogrožanje osebnih socialnih stikov* - ignoriranje delavca, izolacija, premeštev daleč od drugih sodelavcev; (3) *napad na socialni ugled* - govornice za hrbtom, norčevanje, poskus smešenja, poniževanja; (4) *napad na kakovost dela* - posameznik ne dobiva delovnih nalog, dodeljevanje nesmiselnih nalog, dodeljevanje vedno novih nalog ter nalog, ki so daleč pod nivojem sposobnosti delavca in s tem žalijo njegovo dostojanstvo in (5) *napadi na zdravje posameznika, žrtve* - siljenje k zdravju škodljivih nalog, fizične zlorabe, namerno povzročanje škode posamezniku, spolni napadi. Če naštejemo le nekatere znotraj teh petih skupin.

Nekateri avtorji navajajo, da je mobing proces, ki poteka v štirih fazah. *Prva faza* se začne s konfliktom, ki se, če se ne reši, zaostruje in pripelje do nasilnega dejanja. Žrtev doživlja prve psihosomatske težave, ki najpogosteje vodijo v bolniško odsotnost. V *drugi fazi*, ki preraste v psihični teror, žrtev postane tarča nenehnih napadov, kar ji povzroča hujše psihične težave. V *tretji fazi* je žrtev veliko odsotna z dela zaradi zdravstvenih težav, na primer zaradi depresije. Zaradi pomanjkanja zbranosti naredi žrtev čedalje več napak. Izrekajo ji opomine, deležna je lahko disciplinskega ukrepa. Pri žrtvi se lahko pojavljajo tudi misli na samomor. V *četrty fazi* pride največkrat do prekinitve delovnega razmerja. Zaradi močnih psihosomatskih obolenj postane žrtev celo trajno nesposobna za delo.

<sup>1</sup> Prim. Leymann H.,: The Mobing Encyclopedia. /<http://www.leymann.se/>, 1996.



## Vzroki za nastanek mobinga

Mobing je kombinacija več vzrokov, ki se nanašajo na posameznika, delovno okolje, odnose med sodelavci, kakor tudi na način vodenja organizacije. Raziskave<sup>2</sup> so pokazale, da se psihično nasilje dogaja predvsem v organizacijah, kjer podpirajo nasilno vedenje, pri *avtoritarnem* (vodja ima prvo in zadnjo besedo) in *laissez-faire* (vodja se izogiba vsakršni odgovornosti) načinu vodenja. Med povzročitelje psihičnega nasilja sodijo predvsem psihopatski (značajsko, osebnostno neuravnovešeni) menedžerji, ki lahko trpijo za kompleksom manjvrednosti.

Vzroke, ki povzročajo pojav mobinga lahko razdelimo v tri osnovne skupine: (1) *strokovni* (kamor štejemo na primer neznanje), (2) *osebni* (osebna nezrelost vodje) in (3) *poslovni vzrok* (finančne in kadrovske težave delodajalca). **Leymann** pa jih razdeli v štiri skupine: (1) *organizacija dela* (enosmerna komunikacija, premalo zaposlenih, nejasna navodila za delo, slabi medsebojni odnosi); (2) *način vodenja* (pravilno upravljanje človeških virov, jasna navodila); (3) *socialni položaj žrtve* (socialno šibkejši, spol, barva kože, kulturna in nacionalna pripadnost); (4) *moralni nivo* posameznika.

## Vrste mobinga

Mobing, ki ga izvaja vodja nad podrejenim sodelavcem, označujemo z izrazom *bossing* (po nekaterih raziskavah okrog 36 odstotkov). Mobing skupine podrejenih proti nadrejenemu pa se imenuje *staffing* (med 5 in 10 odstotki). Pri tem gre za trpinčenje ali šikaniranje, skratka za izvajanje načrtnega psihičnega terorja ali maltretiranja, to je zatiranja, poniževanja ali ogrožanja druge osebe. Takšno nasilje imenujejo tudi *vertikalni* mobing (55 odstotkov). *Horizontalni* mobing pa je izvajanje nasilja med zaposlenimi, ki so na istem hierarhičnem nivoju (po raziskavah okrog 45 odstotkov).<sup>3</sup>

V zadnjem času, z razvojem sodobnejše tehnologije in medmrežja, pa se je pojavila še ena oblika mobinga, ki se imenuje *e-mobing*. Gre za nasilje, kot je vdiranje v računalniške sisteme, okužbe računalnikov z virusi, kopiranje in brisanje datotek ipd.

## Kakšne so lahko posledice mobinga?

Posledice psihičnega in čustvenega nasilja, ki se kažejo predvsem pri zdravstvenih težavah (psihične, vedenjske in psihosomatske težave), nadalje v socialni izolaciji, medsebojnih odnosih, osebnih krizah, kakor tudi v povečanem tveganju za samomor, v prvi vrsti občuti žrtev.

Negativne posledice občutijo tudi sodelavci, ki se počutijo krive zaradi nastale situacije. Postane jih strah pred možnostjo, da tudi sami postanejo žrtev napadov. Strah pa jih je tudi posledic, če bi se postavili v bran žrtve.

**Hermina Šabanov**  
referentka za izterjavo



»Mobing se v Sloveniji seveda dogaja, v različnih oblikah, toda prizadeti kajpak ne reagirajo, ker se pač bojijo za svoja delovna mesta, in tako številni primeri vedel žal ostajajo prikriti. Upam pa, da bo prišel čas, ko si bodo ljudje vendarle upali na glas izraziti svoje mnenje.«

**Matej Hribar**  
varnostni inženir



»Problem poznam, marsikaj sem o tem tudi prebral. Sam ga sicer ne občutim, verjamem pa, da so mu številni izpostavljeni. Takšen pojav je sila težko nadzorovati, kaj šele omejiti. Včasih »žrtvi« okolica niti ne verjame. In kadar se človek čuti stisnjena v kot, da ne vidi rešitve ... «

**Jože Verderber**  
Info center, informacije



»Včasih se dá temu tudi ubraniti, odvisno od posameznika in njegove samozavesti, in kako uspešen je pri svojem delu. Najlaže je šikanirati tam, kjer začutiš, da ne bo odpora. Tisti, ki »mobira«, vselej počne to z vzrokom – pospravlja stvari, ki jih pri sebi ne zna pospraviti.«

**Vesna Kaiser**  
vodja vlaka ICS



»Sama sicer na srečo nimam neposrednih izkušenj z zloglasnim mobingom, toda lahko si predstavljam, kako grozno mora biti, če greš vsako jutro v službo z muko. Res pa je tudi, da so nekateri stvari poenostavili, in lahko že vsak postrani pogled postane mobing.«

**Davor Škrinjar**  
telefonist



»Tudi sam poznam primer: možakar je pustil službo, začel terorizirati okolico, in ni se končalo dobro. Prav gotovo bi morali po podjetjih vpeljati pomoč psihologov, ki bi v ljudeh pomagali zbuditi občutek strpnosti in uvidenosti. Bojim pa se, da bo položaj iz dneva v dan slabši.«

Posledice nastanejo tudi za podjetje, kajti s slabimi medsebojnimi odnosi se slabša delovno vzdušje, zmanjšuje se kakovost dela in s tem produktivnost ter motivacija za delo in inovativnost. Povečuje se število bolniških odsotnosti. Povečuje se fluktuacija zaposlenih in stroški usposabljanja novih delavcev. Zagotovo pa posledice mobinga vplivajo tudi na negativni ugled podjetja v družbi.

Ne nazadnje posledice mobinga občuti tudi celotna družba, ki nosi breme zdravljenja posledic psihičnega nasilja, breme bolniškega staleža in končno tudi invalidske upokojitve trajno nezmožnih delavcev za delo.

## Kako preprečevati psihično in čustveno nasilje (mobing) na delovnem mestu?

Stopnja zavedanja o pojavu mobinga in kaj to je, je na splošno zelo nizka, po drugi strani pa je stopnja tolerantnosti do tega pojava zelo visoka. Z mobingom se je treba spopasti, preden do njega sploh pride. Psihično in čustveno nasilje se ne sme ignorirati. Treba ga je začeti reševati takoj, ko ga prepoznamo. Pomembno je, da imajo nadrejeni ustrezno znanje s tega področja, da lahko pomagajo pri reševanju takoj, ko zaznajo prve pojavne oblike in simptome mobinga (povečanje bolniškega staleža, povečanje odpovedi pogodb iz osebnih razlogov, povečanje napak pri delu in upad kakovosti dela, agresivna komunikacija, nestrpnost v delovnem okolju ipd.). Zaposleni pa morajo biti seznanjeni tudi o tem, kam se lahko obrnejo po pomoč, v primeru psihičnega in čustvenega nasilja.

Prvi in zelo pomemben korak pri preprečevanju mobinga je preventiva. Napredna podjetja delajo na preventivi, ki najprej zagotavlja izobraževanje – torej osveščanje delavcev o tem, kaj mobing je, kako ga prepoznavati in o pravicah žrtve v zvezi z mobingom. Vsi zaposleni morajo dobro poznati pojav mobinga, njegove vzroke, posledice in sankcije. Idealno je, če ima podjetje usposobljene notranje svetovalce, ki imajo znanje, sposobnosti in pristojnosti za ukrepanje, na katere se lahko žrtev obrne po pomoč v primeru pojava psihičnega nasilja. Naslednji korak pa je lahko konkretna pomoč žrtvi, da se jo pomiri, se ji izrazi razumevanje in podporo ter v nadaljevanju – bodisi z iskanjem nove zaposlitve, bodisi z denarnimi sredstvi za rehabilitacijo ali psihoterapevtsko pomoč, za dodatno izobraževanje, da si na ta način lahko povrne samozavest in ponovno zaupanje vase. Najslabše je, če vodstvo ne naredi ničesar. S tem ignorira problem in da celo tiho podpora storilcu, drugim zaposlenim pa daje sporočilo, da je dovoljeno nasilje na delovnem mestu, da bodo lahko oni sami naslednje žrtve nasilja. To pa pogo-

juje občutek ne-varnosti, kar posledično kvira delovno klimo in motivacijo zaposlenih.

K preventivi in preprečevanju mobinga v delovni organizaciji lahko pripomore tudi izdelava etičnih načel, ustreznih pravil in vrednot organizacije, ki postanejo del zaposlenih, s katerimi se poistovetijo in tako razvijejo večjo pripadnost in zavezanost podjetju.

Glede na težave pri dokazovanju mobinga na delovnem mestu, je lahko v veliko pomoč in dokazno gradivo tudi pisanje osebnega dnevnika žrtve. Žrtev mobinga v njem zapiše vse, kaj se je na delovnem mestu vsak dan dogajalo, kakšno nasilje je doživljala, kdo je povzročitelj, odzivanje nadrejenih, njeni občutki in posledice.

#### Pravna podlaga za preprečevanje mobinga

45. člen Zakona o delovnih razmerjih (Ur. l. RS, št. 42/2002) govori o tem, da mora delodajalec zagotavljati takšno delovno okolje, da delavec ne bo izpostavljen neželenemu ravnanju, ki bi žalilo dostojanstvo delavca s strani delodajalca, predpostavljenih ali sodelavcev, za kar je delodajalec kazensko odgovoren. V ta namen mora delodajalec sprejeti ustrezne

ukrepe za zaščito delavcev. S spremembo Zakona o delovnih razmerjih (Ur. l. RS, št. 103/2007) v 4. odstavku 6. a člena, zakon prepoveduje trpinčenje na delovnem mestu, ki ga tudi definira.

*Zakon o varnosti in zdravju pri delu* (Ur. l. RS, št. 56/1999) navaja, da je vsak delodajalec dolžan sprejeti ukrepe, s katerimi zagotavlja varnost in zdravje svojih zaposlenih. Nevarnost za zdravje pa pomeni ogrožanje psihičnega in/ali fizičnega zdravja zaposlenega.

V zvezi z zgoraj navedenimi predpisi je Področje za kadre na slovenskih železnicah 16. junija 2008 izdalo dokument *Informacija o možnih ukrepih v zvezi z nadlegovanjem in trpinčenjem na delovnem mestu in zaščita pred tem v družbi Slovenske železnice, d. o. o.*, v katerem poleg opisa mobinga navaja ukrepe za zaščito svojih delavcev v takšnih primerih. Dokument je objavljen na spletni strani podjetja in dostopen pri strokovnih delavcih za področje zdravstvenega in socialnega varstva - Služba za varnost in zdravje pri delu (v prilogi so tudi njihove telefonske številke).

Tudi prek svetovnega spleta so dostopne različne informacije, oblike pomoči in organizacije, ki pomagajo žrtvam mobinga - psihičnega in čustvenega nasilja.

*Inšpektorat RS za delo*, ki je organ v sestavi Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve, opravlja nadzor nad varstvom pri delu, socialnim varstvom in delovnimi razmerji. Tako se lahko delavci, če menijo, da delodajalec ni ustrezno ravnal v primeru mobinga, obrnejo po pomoč na zgoraj navedeni organ, po sodno varstvo pa na Delovno in socialno sodišče RS.

Mobing ni in ne sme biti problem posameznika, temveč je v prvi vrsti odgovornost nadrejenih in celotne organizacije. Delodajalec mora zagotavljati delovno okolje, kjer se kakršno koli nasilje ne bo dopuščalo. To je hkrati tudi prvi korak k njegovemu preprečevanju. Posameznik s svojimi osebnostnimi lastnostmi namreč ni odgovoren, da se nad njim izvaja psihično nasilje. Problem torej ni v žrtvi nasilja, temveč sta problem in odgovornost na strani povzročitelja nasilja.

Za žrtev nasilja na delovnem mestu je pomembno, da ohrani zdravo samozavest in se izogiba samoobtoževanju ter utrjuje socialne stike s prijatelji, kakor tudi, da išče pomoč v družini ali celo poišče ustrezno strokovno pomoč. Ob tem sta najpomembnejši pravilno ravnanje in način reševanja problema mobinga pri žrtvi sami.

## Srečanje ob 30. obletnici mature na ŽPTŠ Maribor

Nekdanji dijaki, ki so leta 1979 končali šolanje na Železniški prometno transportni šoli (ŽPTŠ) v Mariboru, so letos praznovali 30. obletnico mature. Na srečanje po zlatih tridesetih, kakor so ga imenovali, so se zelo dobro pripravili.

Nekdanji sošolci so se zaposlili na železnici in večinoma tudi ostali na njej. Odločili so se, da se za en dan vrnejo v šolo in v šolske klopi, v katerih so preživeli lepa in nepozabna leta, katerih se še danes radi spominjajo. Razpoznavni znak so bile rdeče majice s skupinsko fotografijo dijakov, ki je nastala pred tridesetimi leti. Skupina trinajstih sodelavcev z različnih področij na Slovenskih železnicah

in sošolec, ki je svojo poklicno pot nadaljeval v rojstni Bosni in Hercegovini, so se z avtobusom odpravili iz Ljubljane ob 7.30. Z drugimi nekdanjimi sošolci so se ob 10. uri sestali pred Prometno šolo na Preradovičevi 33 v Mariboru in se nato z zanimanjem odpravili v šolske prostore, kjer jih je sprejel ravnatelj, doc. dr. Anton Pepevnik. Predstavil jim je učne programe srednje prometne šole in višje prometne šole. Po ogledu šolskih prostorov so se peš odpravili po poteh in kotičkih iz mladosti in na železniško postajo Maribor.

Srečanja se zaradi obveznosti niso mogli udeležiti vsi nekdanji maturanti, udeležilo se jih

je osemindvajset. Pridružili so se jim nekdanji učitelji: Andrej Rutar, ki jih je poučeval železniški promet, Andrej Švaljek, ki jim je posredoval osnove demokracije, Milivoj Marašević, ki jih je učil železniško geografijo in prevoz potnikov, Daniela Klasinc, učiteljica slovenskega jezika in književnosti, ter Sonja Maček, pri kateri so se učili nemški jezik.

Srečanje so sklenili v prijetni gostilni Frajgraba. Obujali so spomine iz šole in dijaških let in ves dan res ni zmanjkalo dobre volje! Prijetno druženje so končali v večernih urah z željo, da se ponovno srečajo čez pet let.

Marino Fakin



# Vloga inženirja za informacijsko varnost

Na podlagi sklepa posloводства Slovenskih železnic iz novembra 2007 se izvaja projekt **Uvajanje informacijske varnostne politike v družbi Slovenske železnice, d. o. o.** V skladu s priporočili ISO 27002 in CMM je bil izdelan, od posloводства SŽ odobren in marca letos v intranetu SŽ objavljen **Kodeks informacijske varnosti družbe Slovenske železnice, d. o. o.** (v nadaljevanju Kodeks). Kodeks je bonton informacijske varnostne politike družbe (v nadaljevanju Politike) in seznam ciljev, ki bodo doseženi z uvedbo te Politike. Slednja zagotavlja nenehno izboljšanje učinkovitosti, zanesljivosti in varnosti

poslovnih procesov in informacijskih sistemov podjetja ter posledično neprekinjenost poslovanja in varovanje zaupnih (poslovnih in osebnih) podatkov in informacij. Varnostno priporočilo ISO 27002 št. 110104 (Kodeks, stran 48) pravi, da bodo posloводство in vodstveni delavci podjetja s svojim ravnanjem vsem zaposlenim za zgled s tem, da stalno zagotavljajo, da ima Politika najvišjo prioriteto pri vseh sedanjih in prihodnjih poslovnih dejavnostih in pobudah. Posloводство je že lani sprejelo in v intranetu SŽ objavilo zavezo o uvajanju in izvajanju Politike, s čimer je bil narejen korak 1 iz Tabele 2. Temu v skladu s priporočili ISO

27002 sledijo naslednji koraki iz Tabele 2. Namen tega članka je na poljuden način in v skladu s Kodeksom predstaviti **ključne vloge** pri uvajanju in uresničevanju navedene Politike.

Na podlagi najboljših praks naj bodo člani varnostnega foruma po položaju člani posloводства, direktorji področij za informatiko, kadre, organizacijsko, pravne in splošne zadeve, vodja službe za obrambne zadeve, inženir za informacijsko varnost in morda še kdo. Za bolj nazorno predstavitev te teme lahko primerjamo podjetje z občino. V tem primeru je vloga generalnega direktorja podobna vlogi župana, varnostni forum je občinski svet, inže-

nir za informacijsko varnost pa je občinski inšpektor in revizor. Projektanti informacijskih rešitev kot »arhitekti« izdelujejo »prostorske, katastrske in gradbene načrte«, programerji kot »zidarji« pa programirajo in vzdržujejo računalniške aplikacije oziroma »gradijo in vzdržujejo stavbe«. Sistemski inženirji gradijo in vzdržujejo računalniško in sistemsko programsko opremo, kar je ekvivalentno »komunalni infrastrukturi«. Podobno kot varnostni forum sprejme Politiko, občinski svet sprejme na primer prostorski načrt. Pri tem inženir za informacijsko varnost (angleško Information Security Manager) skrbi, da »arhitekti« načrte izde-

Tabela 1: Kulturni nivo podjetja

5. Zaposleni poznajo probleme, metodologije njihovega razreševanja in vključujejo vse potrebne osebe. Pripravljeno so se spopasti s katerim koli problemom, pa tudi če je za to treba spremeniti obstoječo organizacijo dela.
4. Zaposleni odkrijejo karte in prepoznajo probleme. Z osvojitvijo določenega znanja in metodologij se uspešno spopadejo z njimi.
3. Zaposleni sprejmejo dejstvo, da problemi obstajajo, vendar nimajo zadosti znanja za spopad z njimi.
2. Zaposleni nekako priznavajo probleme, vendar najdejo izgovore, zakaj jih niso sposobni odpraviti.
1. Zaposleni zanikajo, da problemi obstajajo ali jih ne želijo videti.

Vir: Prof. Hajime Yamashina, Univerza Kyoto in Kodeks, stran 49

Tabela 2: Koraki uvajanja informacijske varnostne politike

5. Zagotavljanje informacijske varnosti podjetja z inovacijami zaposlenih.
4. Zapis, interna objava in dosledno izvajanje varnostnih politik in predpisov v skladu s slovensko zakonodajo, ISO 27002, CMM in drugimi najboljšimi praksami.
3. Dokumentiranje, optimiziranje, informatiziranje in obvladovanje ključnih procesov.
2. Definiranje vlog in odgovornosti pri uvajanju in izvajanju informacijske varnostne politike podjetja. Imenovanje inženirja za informacijsko varnost in varnostnega foruma.
1. Zaveza posloводства za uvajanje in izvajanje informacijske varnostne politike podjetja.

Vir: Najboljše prakse in izpeljava korakov iz Tabele 1

Tabela 3: Kulturni nivo podjetja

1. Skrbi za načrtovanje, dokumentiranje in uvajanje varnostnih politik in procesov, kot tudi za njihovo kontinuirano izboljšanje.
2. Izvaja testiranja ranljivosti informacijskih sistemov in predlaga varnostne politike za zmanjševanje tveganj pri njihovem delovanju.
4. Vodilni varnostni inženirji izvajajo tudi notranje revizije, kot zagotovilo za upoštevanje varnostnih politik in pripravo za zunanje revizije.
5. Mora poznati najboljše primere iz prakse za zagotavljanje varnosti delovanja informacijskih sistemov.
6. Pri razvijanju in uvajanju novih informacijskih rešitev sodeluje kot vodja razvojnih timov, sestavljenih iz razvijalcev, skrbnikov in ključnih uporabnikov. Pregleduje in odobrava arhitekture novih informacijskih sistemov.
7. Raziskuje varnostne incidente in izvaja forenzične aktivnosti za ugotavljanje odgovornosti. Izvaja nadzor nad sistemi za upravljanje varnosti.
8. Vodi strateški projekt uvajanja informacijske varnostne politike podjetja.

Vir: Prof. Najboljše prakse in Kodeks, stran 57

Tabela 4: Naloge in pooblastila varnostnega foruma podjetja

1. Opravljanje del in nalog projektne sveta strateškega projekta Uvajanje informacijske varnostne politike.
2. Odločanje o najpomembnejših zadevah v zvezi s Politiko informacijske varnosti podjetja.
3. Koordinacija dela med področji in službami, ki jih vodijo člani varnostnega foruma.

Vir: Najboljše prakse.

lujejo v skladu s predpisi, da »zidarji« ne gradijo »na črno« ter da je »komunalna infrastruktura« vzpostavljena v skladu s predpisi in ustrezno dokumentirana. Lahko si zamislimo, kakšno nevarnost bi predstavljal primer, da bi »zidarji« gradili hiše brez »prostorskih, katastrskih in gradbenih načrtov ter brez gradbenih dovoljenj« in bi se uporabniki računalniških aplikacij kot »stanovalci« vselili v take »zgradbe«, pri čemer »komunalna služba« ne bi dokumentirala, kje poteka »vodovodna, električna in telefonska napeljava«, »komunalni delavci« pa bi opravljali posege

na infrastrukturi brez vsake evidence in brez nadzora. Podobno, kot je podjetje dolžno skrbeti, da ne bi v okolje odtekla na primer nafta, je po Zakonu o varstvu osebnih podatkov dolžno skrbeti tudi, da v javnost ne bi »odteкли« zaupni osebni podatki. Za lastno uspešno preživetje na trgu mora podjetje varovati svoje zaupne poslovne podatke kot svojo strateško intelektualno lastnino pred možnimi vdori (od zunaj in znotraj podjetja) računalniških hekerjev, ki jih lahko primerjamo z vlomilci, pa tudi pred morebitnim nepoučenim, nestrokovnim ali malomarnim

delom lastnih zaposlenih. Zato je nujno potrebna funkcija inženirja za informacijsko varnost, ki mora z uvajanjem varnih procesov in varnostnih politik preprečevati, da ne pride do pojavov, ki so po standardu CMM ocenjeni kot »kaotični proces«: CMM = 1. Več o tem lahko preberemo v Novi progi oziroma na spletni strani <http://podjetje.slozeleznice.si/podjetje/onas/revijanovaproga>, v člankih Od poslovnega procesa do računalniškega programa (januar 2008, stran 22) in Kakovost in informacijska varnost (februar 2008, stran 20) ter v intranetu SŽ v Kodeksu, na

straneh 33 in 61. V večjih podjetjih običajno za informacijsko varnost skrbi kar ves oddelek, ki ga vodi vodja oddelka za informacijsko varnost (angleško Chief Information Security Manager). In ne nazadnje, tudi uporabniki informacijskih rešitev se morajo kot »stanovalci« obnašati varno in v skladu s Politiko. Uporaba računalniškega gesla, ki ga je mogoče uganiti, ali pa če gesla uporabniki ne menjajo dovolj pogosto, sta podobno nevarni početji, kot če bi puščali ključ v ključavnici vhodnih vrat svojega stanovanja ali pa če bi ga skrivali pod predpražnikom.

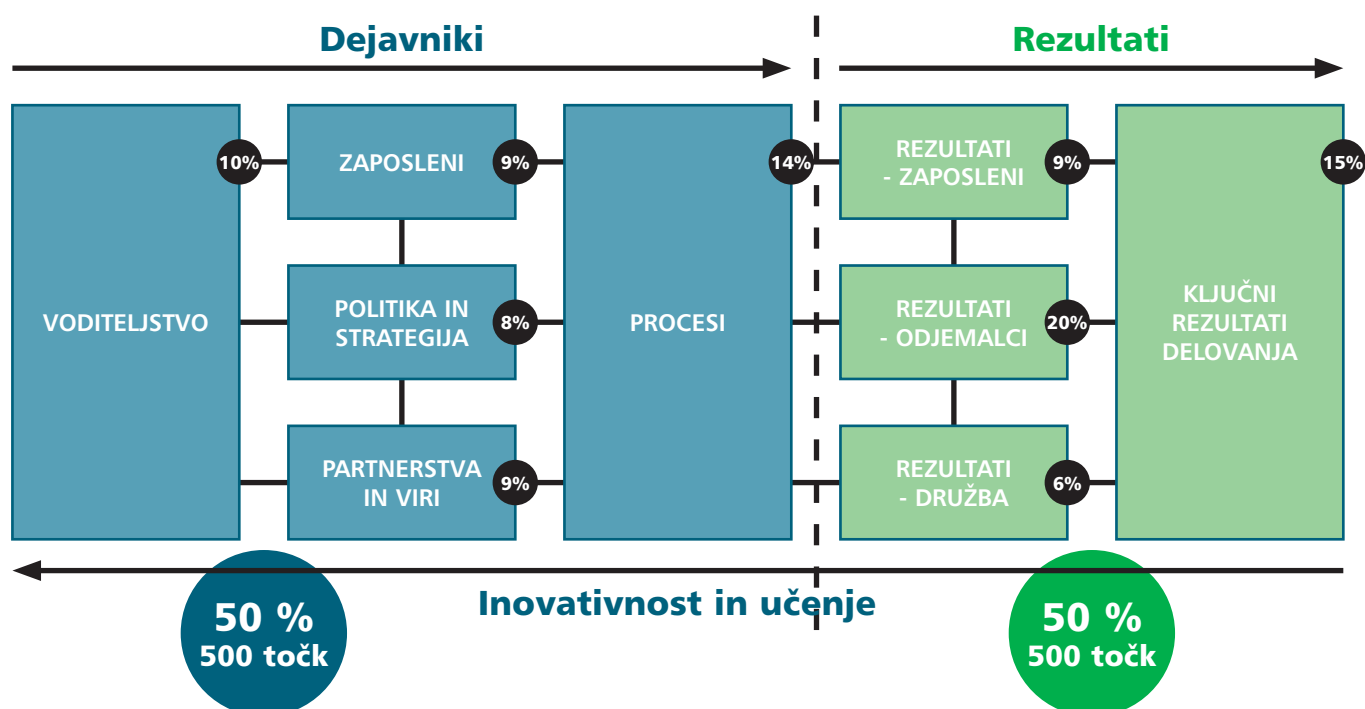
## Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (14)

# Rezultati

V dosedanjih prispevkih smo prikazali splošna izhodišča in načela modela odličnosti EFQM. Zadnjih pet predstavitev se je nanašalo na pet dejavnikov: voditeljstvo, zaposleni, politika in strategija, partnerstvo in viri ter procesi. Z uresničevanjem dejavnikov pridemo do rezultatov, ki

tvorijo drugi – desni del modela EFQM, kot je prikazano na sliki. Gre za rezultate, povezane z zaposlenimi, odjemalci, družbo in ključnimi rezultati delovanja. V tem prispevku bomo obdelali še ta pomemben del modela odličnosti EFQM.

## Shematski prikaz modela odličnosti EFQM



**Rezultati** so posledica opredelitve in izvajanja pristopov. Pretežno se merijo s kazalniki poslovanja. Najprej ocenimo **obseg** kazalnikov, in sicer usmerjenost na ključne kazalnike, primerno število in primeren način prikazovanja. Na SŽ imamo sistem kazalnikov, ki je večidel že uveljavljen. Treba ga je dopolniti z manjkajočimi

kazalniki, določiti ključne kazalnike, analizirati petletne trende in postavljati pravilne cilje v letnih poslovnih načrtih, da se doseže stalen trend izboljšav. Zlasti je pomembna analiza vzrokov za odmik od postavljenih ciljev in načrtovanje ter izvajanje učinkovitih ukrepov.



### REZULTATI V ZVEZI Z ODJEMALCI

#### 6a: Kazalniki dojetanja

Zadovoljstvo odjemalcev-ankete v % (TP; PP, VI)

Št. reklamacij na obračun (TP)

Št. reklamiranih vozovnic/odpravljeni potniki (PP)

Pritožbe in pripombe - število (TP; PP)

Pohvale - število (TP; PP)

Izstavljeni zapisniki o dejanskem stanju - število (CIT-20) - TP

Izstavljene prijave o kraji - število(K-323) – TP

#### 6b: Kazalniki delovanja

Prekoračitev izročilnega roka – število (TP)

Število odškodnin (TP)

Vrednost odškodnin (TP)

Izstavljeni zapisniki o nepravilnem nakladanju/odpravljeni vagoni

Število zapor proge (h)

Število počasnih voženj

Dolžina počasnih voženj (km)

Nedostavljeni tovorni vagoni (št.)

Zamude tovornih vlakov (min/100 km)

Zamude potniških vlakov (min/100 km)

### REZULTATI V ZVEZI Z ZAPOSLENIMI

#### 7a: Kazalniki dojetanja

Spremljanje zadovoljstva zaposlenih (plača, delovne razmere, zdravstvena preventiva, bonitete, možnosti napredovanja ...)

Spremljanje nagrajevanja preprečitve izrednih dogodkov

#### 7b: Kazalniki delovanja

Število disciplinskih postopkov

Število izrečenih disciplinskih ukrepov

Število predlogov za izboljšave

Povprečna bruto plača

Št. delavcev z izgubljeno zdravstveno skupino

Skladnost kadrovske strukture zaposlenih

Štimulativni del plač glede na celotno plačo

Število dni bolezenske odsotnosti na povprečno stanje zaposlenih

Realizacija načrta izobraževanja

Število izgubljenih delovnih dni zaradi poškodb pri delu

Pogostost nesreč pri delu na število zaposlenih

Izobrazbena struktura

Gibanje zaposlenih (sprejemi, prenehanja, prerazporeditve med OE, spremljanje fluktuacije po vzrokih)

### REZULTATI V ZVEZI Z DRUŽBO

#### 8a: Kazalniki dojetanja

Urejenost nepremičnin - št. pripomb/pritožb na urejenost prostorov

Likovni in literarni natečaji (število udeležencev)

Obiskanost internetnih strani podjetja

Obiskanost in odzivi na sejnih, konferencah in drugih prireditvah

Doniranje in sponzoriranje kulturnih, športnih in drugih dejavnosti, prejete nagrade

Število pritožb s področja okolja (hrup, odpadki);

Število inšpekcijskih odločb (vseh vrst)

Pridobljeni certifikati za kakovost, ravnanje z okoljem ...

Objave v medijih (pozitivne, negativne, nevtralne)

#### 8b: Kazalniki delovanja

Kazalnik (%) izterjanosti terjatev glede na vse zapadle terjatve

Specifična poraba električne energije (kWh/kBRTKM) na enoto dela (TP, PP)

Specifična poraba nafte za vleko na enoto dela (TP, PP- kg/1000 BRTKM)

Specifična poraba nafte za premik (kg/1000 km)

### KLJUČNI REZULTATI DELOVANJA

#### 9a: Ključni rezultati delovanja

Dobičkonosnost poslovanja (TP; PP; INFR; SŽ)

Gospodarnost poslovanja

Donosnost kapitala

Dodana vrednost na zaposlenega

Tržni delež v potniškem in tovornem prometu

#### 9b: Ključni kazalniki delovanja

NTKM v tovornem prometu in PKM v potniškem prometu

Rast poslovnih prihodkov

NTKM/zaposlenega; PKM/zaposlenega; RTKM/zaposlenega

Razpoložljivost voznih sredstev (TP – el. lok., diz. lok., tov. vag.; PP - el. lok., EMV, DMV, potn. vag.)

Razpoložljivost infrastrukture (zapore, počasne vožnje = povprečna prepustnost prog)

EBIT rezultat iz poslovanja

*(Nadaljevanje prihodnjic)*

dr. Josip Orbančić

# Politika kakovosti Slovenskih železnic

Vodstvo je po zahtevah standarda ISO 9001 obvezno določiti **politiko kakovosti**, ki izpolnjuje naslednje zahteve:

- primernost namenu organizacije,
- zavezanost za izpolnjevanje zahtev tega standarda in nenehno izboljševanje učinkovitosti vodenja sistema kakovosti,
- določanje okvira za cilje kakovosti,
- zaposleni so z njo seznanjeni in jo razumejo,

- vodstvo jo redno pregleduje in dopolnjuje.

**Politika kakovosti izraža splošni namen in usmeritev organizacije v zvezi s kakovostjo, kot jih formalno izrazi najvišje vodstvo.** Politika je temelj za opredelitev ciljev kakovosti.

Politika kakovosti Slovenskih železnic je opredeljena v točki 5.3 Poslovnika kakovosti. Uvodni del pojasnjuje, da Politiko kakovosti pojmuje kot kompleksen – celovit sistem dejavnosti,

ki zagotavlja, da bodo storitve izpolnjevale zahteve po kakovosti. Politika kakovosti je vtkana v strateški in poslovni načrt in je integralni del podjetniške kulture. Za njeno uresničitev bomo izboljševali procese dela in trženje, kakovost in produktivnost dela, zvišali raven znanja in usposobljenosti ipd.

Politika kakovosti temelji na viziji, poslanstvu in drugih izhodiščih, ki so zapisana v Strateškem načrtu družbe in drugih aktih.

Politiko kakovosti objavljamo v Novi progji, ki jo prejmejo vsi zaposleni in drugi zainteresirani. S tem z njo seznanjamo javnost in vse zaposlene, da jo lahko upoštevajo pri delu. Tako vsi skupaj prevzemamo odgovornost za to, da so naše storitve kakovostne in v zadovoljstvo uporabnikov storitev, zaposlenih, lastnika in zainteresirane javnosti.

Dr. Josip Orbanić,  
*predstavnik vodstva za kakovost*

## Politika kakovosti Slovenskih železnic

### 1. Filozofija podjetja

Delamo odkrito in z zaupanjem v sebe in druge. Na težave gledamo kot izziv za njihovo rešitev. Ugotavljamo vzroke neskladnosti in jih jemljemo kot priložnost za sprejem sistemskih ukrepov. Naša tradicija in delavnost je temelj za kakovost in razvoj. S prijaznimi, zdravimi, varnimi in zanesljivimi storitvami prispevamo h kakovosti življenja v Sloveniji in Evropi.

### 2. Kakovost po meri uporabnika in zahtevah trga

Naše storitve prilagajamo zahtevam zunanjih in notranjih odjemalcev. Uporabnike spodbujamo k zaupanju v naše storitve.

### 3. Varnost prometa, ljudi in pošiljk

Varnost je naša prioriteta. Ljudi, pošiljke, sredstva in okolje varujemo pred poškodbami in škodljivimi vplivi.

### 4. Kontrola procesa dela in jasne odgovornosti

Naši postopki dela so nadzorovani in usmerjeni v zagotavljanje varnosti, zanesljivosti in točnosti. Opredeljene so povezave, naloge, pooblastila in odgovornosti za zagotavljanje varnega in učinkovitega dela.

### 5. Informiranost uporabnika storitev

Sproti informiramo naše odjemalce o stanju pri prevozu in o drugih pomembnih zadevah.

### 6. Nenehne izboljšave procesov dela

Nenehno izboljšujemo naše storitve in odpravljamo neskladnosti. Izdelujemo analize neskladnosti, odkrivamo slabosti našega dela in sprejemamo korekcije, korektivne in preventivne ukrepe.

### 7. Merjenje kakovosti

Za merjenje kakovosti uporabljamo kazalnike (merila) in primerna orodja za preizkušanje postopkov dela in izvajamo izboljšave za doseganja načrtovanih ciljev. Kazalniki (merila) so okvir za določanje in pregledovanje ciljev kakovosti.

### 8. Kompetentnost in motiviranost za delo

Dobro usposobljeno, informirano in motivirano osebje je temelj uspešnosti podjetja. Z zavedanjem in usposabljanjem smo sposobni izboljševati učinke našega podjetja.

### 9. Zagotavljanje virov

Vodstvo zagotavlja potrebne vire, sredstva in ljudi ter je odgovorno za izvajanje politike kakovosti in sistema vodenja kakovosti skladno z zakonskimi zahtevami in standardi kakovosti.

### 10. Odgovornost vodstva in zaposlenih za politiko kakovosti

Vsi zaposleni so osebno odgovorni za kakovost svojega dela in izvajanje politike kakovosti. Vodstvo se zaveda svoje posebne odgovornosti za kakovost in prispeva k njenemu uresničevanju in izboljševanju.

dr. Matic Tasič, generalni direktor

# Iz Ljubljane v prestolnice Evropske Unije

Že nekaj časa premišljuje, ali je mogoče priti iz Ljubljane do vseh prestolnic EU. Vse skupaj nas je 28, kar pomeni 27 povezav. Enako, kot v cestnem prometu, ima glavno vlogo naš železniški križ. Iz Ljubljane se lahko peljemo v Evropo na sever skozi Jesenice, na vzhod skozi Zidani Most, ter na zahod skozi Sežano. Poglejmo najprej glavna mesta, v katera pridemo z vlakom in ladjo. To so otočne države Republika Irska, Malta in Ciper. Pomembno je

omeniti, da so železniške proge obstajale na Cipru in Malti, vendar so ukinjene. Edini otok z dobrim železniškim omrežjem je Irska. Najtežje je priti na Ciper, ker je razdeljen, pot pa vodi čez Hrvaško, Srbijo, Bolgarijo in Turčijo. Trajekti redno vozijo na turški del Cipra iz pristanišča Taşucu v Turčiji, vendar tam ni železniške proge. Najbližji železniški postaji sta Konya ali Karaman. Od Karamana do Taşucu je približno 150 kilometrov,

za kar boste potrebovali štiri ure z avtobusom ali taksijem. Če ujamete katamaran, ki pelje vsak dan ob 12.30 iz Taşucuja v Girne (grški Kyrenia), se boste vozili dve uri; navaden trajekt, ki pelje ob polnoči, pa vozi 5 ur. Prispeli boste v TRNC (Turško Republiko Severni Ciper), do Nikozije, glavnega mesta evropskega Cipra, pa boste potrebovali taksi in noge! Vse skupaj bo v najboljšem primeru trajalo okrog 80 ur!

## Ciper

Najprej se peljete v spalnik do Beograda, potem pa prestopite na direktni vlak za Carigrad (Istanbul). Do Sofije se peljete podnevi, potem pa še eno noč v spalniku. Če vam je ostalo še kaj moči, imate v Carigradu ves dan za razglede. Zvečer pa spet v spalnik do Karamana, v katerega pridete ob dveh popoldan naslednji dan. Poiščete avtobus in že ste na poti proti Mediteranu. Prišli boste okrog sedmih zvečer, morda boste na hitro kaj pojedli, potem pa se je treba odpraviti v pristanišče. Carinske in druge formalnosti trajajo okrog dve uri. Na ladji imate pet ur počitka! Ko ladja prispe v Kyrenio, se začne zadnji del avanture. Z avtobusom ali taksijem se pripeljete do »zelenec« meje, čez mejo pa morate peš. Končno ste v Nikoziji, glavnem mestu evropskega Cipra.

	315
<b>Ljubljana</b>	<b>21:15</b>
Beograd	6:21
	<b>491</b>
Beograd	7:50
Istanbul	8:19
	<b>Mavi tren</b>
Istanbul	23:50
Karaman	13:57
	<b>ladja</b>
Taşucu	0:00
<b>Kyrenia</b>	<b>5:00</b>

## Italija, Malta

Do Malte je bolj enostavno, čeprav boste potrebovali okrog 40 ur. Sočasno bomo omenili potovanje do Rima, glavnega mesta Italije. Žalostna ugotovitev je, da do Rima lahko pridemo le z enim direktnim vlakom, ki odpelje iz Ljubljane v nemogočem času, ob 2.30 zjutraj. Druga zveza je čez Beljak z bolj normalnim odhodom ob 7.26. V Beljaku moramo počakati uro in pol na zvezo proti Benetkam, kjer bomo spet prestopili na vlak za Rim. Vse skupaj bo trajalo slabih 12 ur. Če želimo nadaljevati za Valletto (Malta), ujamemo spalni vlak za Siracusa na Siciliji. V Siracusi prestopimo na lokalni vlak za Pozzallo, od koder odpelje trajekt na Malto.

	EN 240	314
<b>Ljubljana</b>	<b>2:30</b>	<b>7:26</b>
Beljak (Villach)		9:06
		<b>EC 31</b>
Beljak (Villach)		10:47
Venezia Mestre	7:04	14:09
	<b>ES 9391</b>	<b>ES 9643</b>
Venezia Mestre	7:47	14:54
<b>Roma Termini</b>	<b>12:10</b>	<b>19:10</b>
		<b>E 1939</b>
<b>Roma Termini</b>	<b>21:18</b>	
Siracusa		10:40
		<b>R 8704</b>
Siracusa		12:55
Pozzallo		13:56
		<b>ladja</b>
Pozzallo		21:30
<b>Valletta</b>		<b>23:00</b>

## Velika Britanija, Republika Irska

Tretji otok v EU je Irska. Do Dublina, glavnega mesta Republike Irske, pridemo z vlakom skozi predor pod kanalom La Manche, ter skozi London. Po krajši varianti bomo do Londona potrebovali 16 in pol ur, v spalniku pa se bomo vozili od Ljubljane do Münchna. Lahko izberemo tudi popoldanski odhod iz Ljubljane, vendar bomo takrat prebili noč v vlaku med Münchnom in Metzom. Za to potovanje bomo porabili 21 ur. V vsakem primeru se bomo nekaj časa vozili s francoskim hitrim vlakom TGV. V Parizu bomo zamenjali postaji. Za nadaljevanje poti do Dublina moramo zamenjati postaji tudi v Londonu. Iz Londona se vozimo do pristanišča Holyhead, od koder nas trajekt prepelje v dveh do treh urah v Dublin. Potovanje do Dublina traja 29 do 31 ur.

	EC 210	498
<b>Ljubljana</b>	<b>15:25</b>	<b>23:50</b>
München	21:35	6:15
	<b>CNL40418</b>	<b>TGV 9576</b>
München	22:44	6:20
Metz	6:15	
	<b>TGV 2856</b>	
	7:25	
Pariz Est	8:49	12:34
	<b>EST 9019</b>	<b>EST 9035</b>
Pariz Nord	10:13	14:13
<b>London St. Pancras</b>	<b>11:28</b>	<b>15:29</b>
	<b>Virgin Trains</b>	<b>R 8704</b>
London Euston	12:10	20:10
<b>Chester</b>	<b>14:12</b>	<b>22:15</b>
	<b>Arriva Trains</b>	<b>ladja</b>
Chester	14:26	22:56
	<b>ladja</b>	
Holyhead	17:15	2:40
<b>Dublin Ferryport</b>	<b>19:15</b>	<b>5:55</b>

## Danska, Švedska, Finska

Do ostalih glavnih mest EU lahko pridemo le po kopnem, čeprav je do nekaterih mest v Skandinaviji možno tudi s trajektom. Pa poglejmo: Do Københavna, Stockholma in Helsinkov lahko potujemo čez Avstrijo in Nemčijo. Če izberemo večerni vlak iz Ljubljane, bomo potovali do Københavna 18 in pol ur, do Stockholma pa dobrih 30 ur. Z dnevnim vlakom, ki odpelje iz Ljubljane ob 11:28, bomo rabili spalnik od Münchna do Københavna. V tem primeru bo potovanje do glavnega mesta Danske daljše (22 in pol ur), do Stockholma pa krajše (28 ur). Do razlike pride zaradi čakanja na zvezo v Københavnu. Če po tej poti želimo naprej do Helsinkov, rabimo naslednjih 15 do 18 ur. Imamo na voljo ladjo, ki pelje direktno iz Stockholma v Helsinke (17 ur), ali le do Turkuja (12 ur) in naprej 2 uri z vlakom. Če pa želimo potovati le z železnico, iz-beremo pot čez Dunaj, Varšavo in St. Petersburg. To potovanje bo trajalo 53 ur, v vlaku bomo prespali dvakrat, prestopili bomo le trikrat!

	IC 310	498
<b>Ljubljana</b>	<b>11:28</b>	<b>23:50</b>
Beljak (Villach)	13:06	
	EC 691	
Beljak (Villach)	13:16	
Salzburg	15:48	
	EC 64	
Salzburg	17:02	
München	18:33	6:15
	CNL 482	ICE 682
München	19:00	6:50
Hamburg Hbf		12:53
	EC 35	
Hamburg Hbf		13:28
<b>København</b>	<b>9:59</b>	<b>18:27</b>
	X2 534	R 1090
København	10:19	19:03
Malmö		19:38
		NZ 202
Malmö		23:08
<b>Stockholm Central</b>	<b>15:39</b>	<b>5:54</b>
	ladja	ladja
Stocholm	16:45	7:10
Turku		19:15
		S2 152
Turku		19:45
<b>Helsinki</b>	<b>9:45</b>	<b>21:57</b>

	EC 150	
<b>Ljubljana</b>	<b>16:00</b>	
Wien Meidling	21:58	
	D 202	
Wien Meidling	22:27	
Orša Central (BLR)	23:44	
	D 61SZ	
Orša Central (BLR)	0:47	
St.Petersburg Vitebskii	12:44	
	D 35ZJ	
St.Petersburg Finlya	16:34	
<b>Helsinki</b>	<b>21:58</b>	

## Litva, Latvija, Estonija

Pa poglejmo še Baltiške države. Najbližje je Vilna v Litvi, sledi Riga v Latviji, največ časa pa boste porabili do Talina v Estoniji, in to nekaj manj kot 64 ur. Vse poti do teh držav vodijo čez Avstrijo, Češko in Poljsko, do Talina pa boste potovali tudi skozi Belorusijo in Rusijo, vse do St. Petersburga. Do Vilne boste potrebovali le nekaj več kot 24 ur, do Rige pa 40 ur. Potovanje do Rige je bistveno daljše, ker boste morali prespati v Daugavpilsu, kamor boste prispeli ob 20.27. Vlak za Rigo odhaja naslednji dan ob 6.12.

	EC 150	
<b>Ljubljana</b>	<b>16:00</b>	<b>23:50</b>
Wien Meidling	21:58	
	D202	
Wien Meidling	22:27	
Varšava Centralna	7:20	
	D 91001	
Varšava Centralna	7:25	
Šestokai (Litva)	14:48	
	D 194RJ	
Šestokai (Litva)	15:03	
<b>Vilna (Litva)</b>	<b>17:56</b>	
	392RJ	
Vilna (Litva)	18:12	
Daugavpils (Latvija)	20:27	
	R 803RJ	
Daugavpils (Latvija)	6:12	
<b>Riga (Latvija)</b>	<b>9:00</b>	

	D 202	
<b>Wien Meidling</b>	<b>22:27</b>	
Orša Central (BLR)	23:44	
	D 61CJ	
Orša Central (BLR)	0:47	
St.Petersburg Vitebskii	12:44	
	D 143AJ	
St.Petersburg Mosk	15:16	
Bologoje (Rusija)	19:46	
	D 34RJ	
Bologoje (Rusija)	22:23	
<b>Talin (Estonija)</b>	<b>8:27</b>	

## Španija, Portugalska

Najdaljša potovanja z vlakom bomo končali na Pirenejskem polotoku, oziroma v Madridu in Lizboni. Do Madrida boste najhitreje prišli skozi Benetke, Milano in Barcelono. Potovanje traja 28 do 30 ur. Zaradi pomanjkanja vlakov z Italijo nam ostaja povezava čez Beljak, ali pa »eksoična« povezava skozi Novo Gorico in Tržič (Monfalcone). Zanimivo je, da je ta povezava časovno krajša, čeprav moramo prestopati večkrat in uporabiti javni prevoz med našo in italijansko Gorico. Do Madrida lahko pridemo tudi čez München in Pariz, vendar je pot daljša, potrebovali bomo 31 ur in pol. Čez Pariz in Irun pridemo v dobrih 36 urah do Lizbone. Kritična točka na tej poti je München, kjer imamo le 5 minut za prestopanje na TGV. Treba je omeniti, da moramo zamenjati železniški postaji v Parizu ali Barceloni.

	D 314	
<b>Ljubljana</b>	<b>7:26</b>	
Beljak	9:06	
	EC 31	
Beljak	10:47	
Venezia Mestre	14:09	
	CIS 42	
Venezia Mestre	16:32	
Milano	19:00	
	EN11274	
Milano	19:40	
Barcelona EdeFranca*	9:43	
	AVE3112	
Barcelona Sants*	11:00	
<b>Madrid</b>	<b>13:57</b>	

	2418	
<b>Ljubljana</b>	<b>9:45</b>	
Jesenice	10:55	
	4205	
Jesenice	11:15	
N. Gorica	13:09	
	R 6011	
Gorizia	14:09	
Monfalcone	14:34	
	R 2216	
Monfalcone	15:07	
Venezia Mestre	16:37	
	ES9738	
Venezia Mestre	17:02	
Milano	19:25	

	EC 210	
<b>Ljubljana</b>	<b>15:25</b>	
München	21:35	
	CNL49418	
München	22:44	
Metz	6:15	
	TGV 2652	
Metz	6:49	
Pariz Est	8:19	
	TGV 8515	
Pariz	10:10	
Montparnasse	15:45	
Irun		
	ALS 610	
Irun	17:35	
<b>Madrid</b>	<b>22:50</b>	



## Grčija

Čez Beograd se peljemo tudi v glavno mesto Grčije, Atene. Izberemo lahko jutranji ali večerni odhod iz Ljubljane, potovanje pa traja 31 do 33 ur, odvisno od čakanja v Beogradu. Na tej poti boste morali prestopiti še enkrat, in to v Thessalonikiju.

	D 415	D 315
<b>Ljubljana</b>	<b>8:15</b>	<b>21:15</b>
Beograd	17:18	6:21
	D 335	D 337
Beograd	22:00	7:50
Thessaloniki	12:31	22:34
	501	605
Thessaloniki	12:42	22:59
<b>Athenes</b>	<b>18:18</b>	<b>5:46</b>

## Češka, Poljska

Do glavnega mesta Poljske je najkrajša pot skozi Dunaj. Trajala bo okrog 15 ur. Lahko izberemo dnevno potovanje z odhodom iz Ljubljane ob 8.05, ali večerno pot do Dunaja in spalnik do Varšave. Pri dnevnem vlaku prestopamo na južni dunajski postaji (Wien Sudbahnhof), pri večernem pa na dunajski postaji Meidling.

	ICS 14	EC 150
<b>Ljubljana</b>	<b>8:05</b>	<b>16:00</b>
Maribor	9:53	18:14
	EC 158	
Maribor	10:22	18:21
Wien Meidling		21:58
Wien Sudbhf	14:05	
	EC 102	D 202
Wien Sudbhf	14:58	
Wien Meidling		22:27
<b>Varšava Centralna</b>	<b>22:45</b>	<b>7:20</b>

## Madžarska

Do Budimpešte lahko potujemo z več vlaki: največ čez Dunaj, dva čez Zagreb in en direktni čez Hodoš. Čeprav peljejo po najdaljši poti, so vlaki čez Dunaj najhitrejši: v Budimpešto boste prispeli v 8 urah in pol. Vlaka ob dveh zjutraj in 8.40 sta direktna, brez prestopanja.

	EN 241	ICS 12	D 499	ICS 14	IC 247	EC 212	ICS 18	5000
<b>Ljubljana</b>	<b>2:00</b>	<b>5:45</b>	<b>6:15</b>	<b>8:05</b>	<b>8:40</b>	<b>9:27</b>	<b>12:13</b>	<b>12:50</b>
Maribor		7:36		9:53			14:06	15:41
	IC 252	EC 158		EC 256	IC 258			
Maribor	8:22	10:22		14:22	16:22			
Beljak (Villach)				11:04				
	IC 538			IC 538				
Beljak (Villach)				11:16				
Wien Meidling		11:58	13:58	15:28	17:58	19:58		
	EC 961	RJ 63	EC 965	RJ 67	EC 969			
Wien Meidling	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05			
Zagreb	4:18		8:34					
	703							
Zagreb	4:56		9:58					
<b>Budapest</b>	<b>10:59</b>	<b>14:49</b>	<b>16:09</b>	<b>16:49</b>	<b>17:47</b>	<b>18:49</b>	<b>20:49</b>	<b>22:49</b>

## Belgija, Nizozemska, Luksemburg

Počasi se bližamo Ljubljani. Poglejmo železniške zveze do držav Beneluksa. Do vseh glavnih mest, Bruslja, Amsterdama in Luksemburga potujemo čez Beljak in München. Če se odločimo za dnevno potovanje, v Beljaku prestopimo na IC 114, z njim pa se peljemo do Münchna, Mannheima ali Koblenza, odvisno od cilja naše poti. Če pa potujemo s spalnikom, prestopimo v Münchnu. Potovanje do Bruslja in Amsterdama bo trajalo nekaj manj kot 15 ur, do Luksemburga 14 ur. Če v Münchnu zamudimo ICE 886, lahko ujamemo naslednji ICE 632, ki odhaja v 6.50, vendar bomo v Amsterdamu dve uri pozneje.

	D 314	D 498
<b>Ljubljana</b>	<b>7:26</b>	<b>23:50</b>
Beljak (Villach)	9:06	
	EC 114	
Beljak (Villach)	9:16	
München		6:15
	ICE 886	
München		6:20
Hannover		10:32
	IC 148	
Hannover		10:40
Mannheim	16:56	
	ICE 104	
Mannheim	17:35	
<b>Amsterdam</b>	<b>21:55</b>	<b>15:02</b>

Do Prage bomo prišli v 11 do 12 urah. Lahko potujemo čez Dunaj ali Salzburg. Če se odločimo za pot čez Dunaj, moramo prestopiti že v Mariboru. Nočna zveza s spalnikom je čez Salzburg, vendar smo v Salzburgu že ob štirih zjutraj.

	ICS 12	EC 212	ICS 18	D 498
<b>Ljubljana</b>	<b>5:45</b>	<b>9:27</b>	<b>12:13</b>	<b>23:50</b>
Maribor	7:36		14:06	
	IC 252	EC 256		
Maribor	8:22	14:22		
Wien Sbfh	12:05	18:05		
	14:05			
	EC 74	EC 70		
Wien Sbfh	12:58	18:58		
Salzburg		13:48	4:09	
	EC 100	D 206		
Salzburg	14:22	4:41		
<b>Praha</b>	<b>17:29</b>	<b>20:41</b>	<b>23:31</b>	<b>11:41</b>

	D 314	D 498
<b>Ljubljana</b>	<b>7:26</b>	<b>23:50</b>
Beljak (Villach)	9:06	
	EC 114	
Beljak (Villach)	9:16	
München	13:35	6:15
	ICE 622	ICE 728
München	14:55	6:51
Frankfurt	18:05	
	ICE 10	
Frankfurt	18:29	
Köln		11:40
	THA 9436	
Köln		12:13
<b>Bruxelles Midi</b>	<b>22:01</b>	<b>14:35</b>

	D 314
<b>Ljubljana</b>	<b>7:26</b>
Beljak (Villach)	9:06
	EC 114
Beljak (Villach)	9:16
Koblenz	18:41
	IC 330
Koblenz	19:24
<b>Luksemburg</b>	<b>21:34</b>

## Romunija, Bolgarija

Na vrsti sta najmlajši članici EU: Romunija in Bolgarija. Do glavnih mest, Bukarešte in Sofije, pridemo z vlakom skozi Budimpešto ali Beograd. Če se do Bukarešte peljemo skozi Budimpešto z vlakom EN241, ni treba prestopati, ker je na vlak priklapljen direktni vagon. Najkrajša zveza čez Beograd traja le nekaj več kot 23 ur, čez Budimpešto pa se bomo peljali dobrih 28 ur. Sofija je še bližje, potrebovali bomo le 20 do 23 ur.

	EN 241	D 499	IC 247
<b>Ljubljana</b>	<b>2:00</b>	<b>6:15</b>	<b>8:40</b>
Budimpešta Deli*	10:59		17:47
	EC 355	EN 371	
Budimpešta Keleti*	13:13	19:13	
Beograd		15:38	
	R 361		
Beograd		15:55	
<b>Bukarešta</b>	<b>6:19</b>	<b>5:31</b>	<b>10:28</b>

	D 415	D 315
<b>Ljubljana</b>	<b>8:15</b>	<b>21:15</b>
Beograd	17:18	6:21
	D 293	D 491
Beograd	21:15	7:50
<b>Sofija</b>	<b>7:15</b>	<b>17:40</b>

## Nemčija

Do Berlina se boste vozili 13 do 14 ur. Če izberete najbolj zgodnji odhod, boste prestopili trikrat, pri vseh drugih pa samo enkrat, v Münchnu. S spalnikom se lahko peljete med Ljubljano in Münchnom ali med Münchnom in Berlinom.

	D 314	EC 212	EC 210	D 498
<b>Ljubljana</b>	<b>7:26</b>	<b>9:27</b>	<b>15:25</b>	<b>23:50</b>
Beljak (Villach)	9:06			
<b>EC 114</b>				
Beljak (Villach)	9:16			
München	13:35	15:35	21:35	6:15
<b>ICE 786 ICE 1502 CNL 1200 ICE 1712</b>				
München	14:20	17:20	22:30	7:20
Gottingen	17:54			
<b>ICE 596</b>				
Gottingen	18:09			
<b>Berlin Hbf</b>	<b>21:19</b>	<b>23:00</b>	<b>7:41</b>	<b>13:10</b>

## Francija

Potovanje do Pariza je časovno podobno potovanju do Berlina. Tudi prvi del poti do Münchna je enak. Vendar, če se odpravite z vlakom ob 7.26, ne boste izstopili v Münchnu, temveč v Mannheimu, od koder vas ICE pripelje v Pariz v 3 urah. Če izberete spalnik od Münchna in želite priti v Pariz hitreje, izstopite iz vlaka ob 6.15 v Metz, od koder pelje TGV le uro in dvajset minut do Pariza.

	D 314	EC 212	EC 210	D 498
<b>Ljubljana</b>	<b>7:26</b>	<b>9:27</b>	<b>15:25</b>	<b>23:50</b>
Beljak (Villach)	9:06			
<b>EC 114</b>				
Beljak (Villach)	9:16			
München			21:35	6:15
<b>CNL 40418 TGV 9576</b>				
München			22:44	6:20
Stuttgart		18:00		
<b>TGV 9570</b>				
Stuttgart		18:54		
Mannheim	16:56			
<b>ICE 9552</b>				
Mannheim	17:42			
Paris Est	20:53	22:37	9:30	12:34

V tabelah se svetlo in temno izmenjujejo polja, ki pomenijo »naslednji dan«. Na koncu je treba povedati, da obstaja še veliko železniških povezav, ki v tem članku niso omenjene. Moj kriterij je bil časovno krajša zveza s čim manj prestopanja. V nekaterih državah so železnice bolj slabo razvite (npr. Baltske države), kar onemogoča učinkovite povezave. Vozni redi se pogosto spreminjajo. Nekateri vlaki ne vozijo vse dni v letu. Do Skandinavskih držav je mogoče priti z veliko trajektov iz Nemčije, Poljske in Baltskih držav. Zato vzemite ta članek le kot splošno informacijo, v konkretnem primeru pa se pozanimajte pri Slovenskih železnica.

## Avstrija, Slovaška

Najboljše so zveze iz Ljubljane za Dunaj in Bratislavo, vendar obstaja le en direktni vlak za Dunaj. Drugače moramo prestopiti v Beljaku ali Mariboru. Potovanje do Dunaja traja 6 do 7 ur, do Bratislave pa še uro več. Zveze na južnem dunajskem kolodvoru so hitre, čakali boste le 20 do 30 minut.

### Čez Beljak (Villach)

	D 314	EC 212	IC 310	EC 210	IC 312
<b>Ljubljana</b>	<b>7:26</b>	<b>9:27</b>	<b>11:28</b>	<b>15:25</b>	<b>16:52</b>
Beljak (Villach)	9:06	11:03	13:06	17:04	18:32
<b>IC 536 IC 538 EC 732 EC 530 EC 30</b>					
Beljak (Villach)	9:14	11:16	13:16	17:14	19:16
<b>Wien Sudbhf</b>	<b>13:35</b>	<b>15:35</b>	<b>17:35</b>	<b>21:35</b>	<b>23:35</b>
<b>REX7619 REX7623 REX7627 IC 407</b>					
Wien Sudbhf	14:05	16:05	18:05	21:50	
<b>Bratislava</b>	<b>15:03</b>	<b>17:03</b>	<b>19:03</b>	<b>23:02</b>	

### Čez Maribor

	ICS 12	ICS 14	ICS 18	EC 150	IC 502
<b>Ljubljana</b>	<b>5:45</b>	<b>8:05</b>	<b>12:13</b>	<b>16:00</b>	<b>17:25</b>
Maribor	7:36	9:53	14:06	18:14	19:52
<b>IC 252 EC 158 EC 256 IC 350</b>					
Maribor	8:22	10:22	14:22	18:22	20:22
<b>Wien Sudbhf</b>	<b>12:05</b>	<b>14:05</b>	<b>18:05</b>	<b>22:05</b>	<b>0:05</b>
<b>REX2522 REX2526 REX2540 REX2548</b>					
Wien Sudbhf	12:28	14:28	18:28	22:28	
<b>Bratislava</b>	<b>13:25</b>	<b>15:25</b>	<b>19:25</b>	<b>23:25</b>	

## Brezplačno z avtobusom do Postojnske jame in Predjamskega gradu

Slovenske železnice ponujamo vsem, ki se boste do Postojne pripeljali z vlakom, brezplačni avtobusni prevoz do Postojnske jame in Predjamskega gradu. Avtobus vozi vsak dan z železniške postaje Postojna, ob 10.30, 12.00, 14.30 in 16.10. Do Postojnske jame vozi pet minut, do Predjamskega gradu pa pol ure.

## Poceni vožnja v Salzburg



Mestom, v katera je mogoče poceni potovati z vlakom, se je spomladi pridružilo Mozartovo mesto Salzburg. Ugodna ponudba SparSchiene velja tako tudi za potovanja v Avstrijo v 2. razredu oziroma iz Avstrije v Slovenijo. Enosmerna vozovnica SparSchiene za potovanje iz Ljubljane v

Salzburg stane le 19 evrov. Za povratno potovanje (dve enosmerni vozovnici) boste odšteli 38 evrov. Število vozovnic je omejeno, v njihovo ceno pa je všteta tudi rezervacija sedeža. Vlak vozi do Salzburga 4 ure in 20 minut, iz Ljubljane odpelje ob 15.25, iz Salzburga pa ob 10.12.

# ZILJSKE ALPE

PRESEŠKO JEZRO

DOLSKA PLANINA

POLUDNIŠKA PLANIN



Poludniška planina in Poludnik.

Razgled s Poludnika na Prešeško jezero in Ziljske Alpe.

## Tržne možnosti v Ziljski dolini

Reka Zilja je dolga 125 kilometrov in izvira v današnji avstrijski zvezni deželi Vzhodna Tirolska ter teče proti vzhodu, kjer se izliva v reko Dravo pri Beljaku na Koroškem. Ziljsko dolino (nemško »Gailtal«) na jugu obdajajo Karnijske Alpe, na severu pa Ziljske Alpe. V času Karantanije in še pozneje, vse do 13. stoletja, so Slovenci živeli do izvira Zilje. Danes živijo še do mesta Šmohor (nemško Hermagor, 7.100 prebivalcev), ki je upravno in gospo-

darsko središče doline in do koder sega uradno dvojezično (nemško-slovensko območje). Leta 1894 je bila do Šmohorja zgrajena železniška proga, ki so jo med prvo svetovno vojno podaljšali do današnje končne postaje Kočane-Muta (Kötschach-Mauthen): <http://de.wikipedia.org/wiki/Gailtalbahn>. Dolžina proge od Podkloštra (Arnoldstein), kjer se odcepi od hitre dvotirne proge proti Trbižu, pa do končne postaje je 61,7 kilometra.

Največji naklon znaša 17 promilov, največja dovoljena hitrost pa 80 kilometrov na uro. Vožnja z vlakom od Beljaka do končne postaje traja slabi dve uri. Na tej relaciji je 24 postaj. V poletni sezoni je mogoč tudi prevoz koles. Vozni red najdemo na spletni strani <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>, v tiskani obliki pa brezplačno na glavni železniški postaji v Beljaku, kjer si v kiosku v podhodu lahko poiščemo primerno pohodniško-kolesarsko

karto in planinski vodnik. Za glavno orientacijo zadošča že avtokarta Slovenije ali pa dvojezična spletna karta Koroške: <http://www.nskts.at/viewkarta.html>. Praktično vsaka železniška postaja v Ziljski dolini je lepo razgledišče in izhodišče za zanimive sprehode v okolici ter za gorske ture po Karnijskih in Ziljskih Alpah. Turistično središče doline je Prešeško jezero (Presseger See), ki je najtoplejše koroško jezero. Poleti se



Prelaz Ovršje in Čegla gora.



Brško jezero.



Dolska planina.

voda segreje do 28 stopinj Celzija, zato je zelo primerno za kopanje in je množično obiskano. Spletne kamere in vremenske podatke najdemo na <http://service.it-wms.com/pressegersee/>. Jezero je oddaljeno samo pet minut hoje od istoimenskega železniškega postajališča. Ziljska dolina je prepletena s številnimi kolesarskimi stezami in potmi, ki vodijo ob reki Zilji in v bližini železniške proge. Kolesarji in pohodniki tako lahko glede na svojo kondicijo izberejo primerno dolge ture med posameznimi železniškimi postajami. V okolici postaj so turistični hoteli in prenočišča, tako da so lahko ture večdnevne.

Morda bi kazalo premisliti o uvedbi direktnega mednarodnega vlaka na relaciji Ljubljana–Šmohor, ki bi se izognil Beljaku in bi čas vožnje iz Ljubljane skrajšal na dve uri in pol. Vlak bi vozil v poletni sezoni ob sobotah, nedeljah in praznikih ter bi ustavljal na vseh železniških postajah v Ziljski dolini. Vlak bi zgodaj zjutraj kolesarje in pohodnike zapeljal do Šmohorja, zgodaj zvečer pa bi krenil nazaj proti Ljubljani. Po vzoru na mesta Beljak, Celovec

in Gradec, bi bila po ugodni ceni na voljo povratna vozovnica »Regio AS Ljubljana–Šmohor«. Na tak način bi bila za slovenske kolesarje in pohodnike z vlakom enostavno in hitro dostopna še dokaj nepoznana in lepa dvojezična zamejska regija – brez uporabe osebnih avtomobilov! Seveda bi to povezavo uporabljali tudi domačini. Dobro pa bi bilo pritegniti na vlak in v Slovenijo tudi številne turiste iz srednje Evrope, ki preživljajo poletne počitnice ob Preseškem in Baškem jezeru (Faaker See). Slednje je le za stopinjo hladnejše in tudi leži v bližini istoimenske železniške postaje na relaciji Ljubljana–Šmohor.

### Zanimive kolesarsko-pohodniške ture iz Ziljske doline

**1.)** Izhodišče: železniška postaja Štefan-Blače (St. Stefan-Vorderberg, 561 m). Osem kilometrov vzpona s kolesom po asfaltirani cesti na gorski prelaz in zaselek Ovršje (Windische Höhe, 1.110 m) v Ziljskih Alpah; gostišče in prenočišče. Od tam dve do tri ure hoje na razgledno Čeglo goro (Tschekelnock, 1.892 m).



Vačička planina in Krniške skale.

**2.)** Izhodišče: železniška postaja Šmohor (Hermagor, 590 m). Dvanajst kilometrov vzpona s kolesom po ozki in ovinkasti asfaltirani cesti na Brško planino (Egger Alm, 1.422 m) v Karnijskih Alpah. Naprej mimo Brškega jezera (Egger-See) štiri kilometre po položni asfaltirani cesti do Dolske planine (Dellacher Alm, 1.365 m). To je najlepši odsek ture! Z Dolske planine po večidel makadamski cesti še osem kilometrov do Poludniške planine (Poludniger Alm, 1.708 m). Od tam 45 minut hoje na razgledni Poludnik (1.999 m). Na vseh treh planinah domačini še govorijo slovensko! Planine so najbolj obiskane v času paše od sredine junija do sredine septembra. V »alpskih gostilnah« so na voljo domače specialitete.

**3.)** Izhodišče: železniško postajališče Dropolje (Tröpolach, 595 m) – sedem kilometrov zahodno od Šmohorja. Nato dvanajst kilo-

metrov vzpona s kolesom po dvo-pasovni asfaltirani cesti na gorski prelaz v Karnijskih Alpah in istoimensko smučarsko središče Mokrine (nemško: Nassfeld, italijansko: Passo di Pramollo, 1.530 m). Od tam po 1,5 kilometra dolgi asfaltirani cesti na Vačičko planino (Watschigeralm, 1.625 m). Koča je odprta od 1. junija do 15. oktobra. Na voljo so domače specialitete. S planine pohod na razgledni vrh Krniške skale (Gartnerkofel, 2.195 m). Za vzpon in spust porabimo 2,5 ure.

### Nekaj zamisli za planinske pohode v Ziljske Alpe

1. Z železniške postaje Čajna (Nötsch, 559 m) na Dobrač (2.166 m).
2. Z železniške postaje Goriče-Borlje (Görtschach-Förolach, 570 m) na Glazico (Graslitzen, 2.044 m).
3. Z železniške postaje Bela (Vellach-Khünburg, 590 m) na Negal (Spitzegel, 2.119 m).

Tabela 1: Izvleček iz voznega reda – vlaki vozijo vsak dan

POSTAJA		VLAK	
Odhod			
Ljubljana	Odhod	11.28	IC 310
Beljak gl.ž.p. / Villach Hbf	Prihod	13.06	
-----			
Beljak gl.ž.p. / Villach Hbf	Odhod	14.21	R 4811
Šmohor / Hermagor	Prihod	15.31	
Vrnitev			
Šmohor / Hermagor	Odhod	12.42	R 4812
Beljak gl.ž.p. / Villach Hbf	Prihod	13.30	
-----			
Beljak gl.ž.p. / Villach Hbf	Odhod	14.52	IC 311
Ljubljana	Prihod	16.29	

Prevoz koles je mogoč od 25. 4. do 27. 9. 2009



Vrh Poludnika in Ziljske Alpe.



Prelaz Mokrine, v jeseni.



Na Javornik se z Mokrin lahko povzpemo v eni uri.

Ribnik Vrbje ponuja domovanje številnim ptičim, na njem so naseljeni tudi labodi.

Izlet z vlakom

# V Šempeter v Savinjski dolini

Izlet v Šempeter nas postavlja pred prijetno dejstvo »izleta v izletu«, saj je razen postanka v kraju samem, kjer si ogledamo znano rimsko nekropolo, privlačen tudi sprehod ob Savinji do ribnika Vrbje, pri katerem je urejena učna pot; v tem primeru lahko izlet sklenemo na železniški postaji Žalec. Druga izletniška privlačnost v bližini Šempetra je nekaj kilometrov oddaljena jama Pekel. Zato menda ni odveč, če se na vlak odpravimo s kolesom ter tako dobesedno izpeljemo privlačen izlet, na katerem si na lagoden način ogledamo vse znamenitosti in obiščemo še Žalec. Ker vlaki na progi Celje-Velenje ne vozijo ob sobotah in nedeljah, si za ta izlet privoščimo sproščen dan med tednom oziroma v dopustniškema času.

Z ž. p. Šempeter krenemo po Juhartovi ulici do glavne ceste, zavijemo levo in gremo ob njej do odcepa za Prebold, kjer zavijemo

desno in že smo pri vhodu v rimsko nekropolo. Tu je tudi sedež Turističnega društva Šempeter, ki skrbi tako za rimsko nekropolo kot za jamo Pekel. Društvo, turistična ponudba kraja in okolice so odlično predstavljeni na spletnem naslovu [www.td-sempeter.si](http://www.td-sempeter.si).

V rimski nekropoli so predstavljeni ostanki rimskega grobišča iz prvih stoletij našega štetja. Odprta je vsak dan, razen ob ponedeljkih od 10.00 do 18.00. Če smo na poti s kolesom, se vsekakor potrudimo do jame Pekel, ki je ena najprivlačnejših turističnih kraških jam na Štajerskem. Ogledi so vsako polno uro od 9.00 do 18.00. Da s tega privlačnega kraja ne odidemo prehitro, poskrbi še gozdna in geološka učna pot, sploh pa turistični dom.

Če nas tu okoli nosita le naši lastni nogi in seveda primerno »gorivo«, bodisi iz nahrbtnika ali z okrepčevalnih postaj ob

poti, se iz Šempetra napotimo do Savinje. Od rimske nekropole se napotimo nazaj na Petrov trg, kjer zavijemo levo in po Starovaški ulici in Petelinjeku pridemo na Savinjsko ulico. Po njej nadaljujemo do Tovarniške ceste, mimo obrata tovarne Aero in zatem po mostičku čez Podvinsko strugo. Na razcepu gremo levo in pridemo do Savinje. Ob reki nadaljujemo levo, po cesti ob toku navzdol do Športnega parka Šešče, kjer se lahko odžejamo in okrepčamo. Zatem se napotimo naprej ob Savinji, prečkamo cesto ter nadaljujemo po nasipu do ribnika Vrbje.

Ob ribniku je urejena učna pot, ki je podrobneje predstavljena na spletnem naslovu [www.ribnik-vrbje.si](http://www.ribnik-vrbje.si), na katerem so na voljo tudi zloženka, karta in vodnik poti. Zloženko dobimo tudi v bližnjem Ponirkovem info centru, kjer je med drugim na voljo tudi turistična karta občine Žalec (1 : 40.000), ki pride prav na tem in nadaljnjih izletih po občini. Da prav na tem mestu obenem rešimo morebitne naraščajoče tekoče probleme, menda ni treba posebej omenjati. Ponirkov info center je maja odprt ob četrkih in petkih od 15.00 do 19.00, ob koncu tedna in za praznike pa od 9.00 do 12.00 in od 14.00 do 19.00.

Od info centra gremo po cesti do parkirnega prostora ter zatem po cesti levo v Vrbje. Po Cesti na Vrbje nadaljujemo skozi naselje



Ob ribniku Vrbje nastaja vrsta privlačnih lesenih skulptur, med katerimi je tudi par ponirkov.

do odcepa Ceste žalskega tabora, kjer zavijemo desno, gemo po cesti do proge in ob njej do Ulice Savinjske čete. Tu zavijemo levo, prečkamo progo, zatem zavijemo desno na Hmeljarsko ulico in pridemo na ž. p. Žalec.

Iz Šempetra v Žalec hodimo 2 uri in pol do 3 ure. Za več informacij o turističnih znamenitostih občine vsekakor obiščimo TIC Žalec, ki je sredi kraja v rojstni hiši Rista Savina, medtem ko ga na svetovnem spletu najdemo na naslovu [www.zkst-zalec.si](http://www.zkst-zalec.si), povezava »turizem«.



Med sprehodom iz Šempetra v Žalec se velikokrat zazremo v zeleno Savinjo.

# Z vlakom na Štalensko goro (1.059 m)

Štalenska ali Šentlenska gora (nemško Magdalensberg, latinsko Mons Helena, 1.059 m) je osamela razgledna gora jugovzhodno od mesta Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan) na severnem robu slovensko govorečega območja na avstrijskem Koroškem. Pod vrhom gore, na nadmorski višini približno 900 metrov, je od drugega stoletja pred našim štetjem pa do mirne vojaške zasedbe Rimljanov leta 15. po Kristusu, stalo središče kraljevine Norik (regnum Noricum), z imenom Noreja. Kraljevina je bila v prijateljskih odnosih z rimskim imperijem. Ostanke naselbine in dvorane, kjer je zasedal Noriški zbor, so po letu 1948 odkopali in so sedaj razstavljeni za obiskovalce kot arheološko najdišče Noreja. Rimski



Kapela z oltarjem sv. Marije Magdalene.

cesar Klavdij je leta 45 kraljevino Norik preuredil v rimsko provinco, hkrati pa so to upravno, vojaško in trgovsko središče prenesli na Gosposvetsko polje in ga poimenovali Virunum. Nekateri zgodovinski viri navajajo, da so predniki Slovencev bivali na ozemlju Norika in drugih rimskih provinc že pred prihodom Rimljanov kot avtohtoni praprebivalci. Nesporno je, da je po propadu rimskega imperija, na ozemlju Norika nastala samostojna slovenska kneževina Karantanija, ki je v listinah prvič omenjena leta 595 kot »Provincia Sclaborum«. Sedež Karantanije je bil na Krnskem gradu nad Gosposvetskim poljem. Po letu 1180, ko so nadvojvodino Karantanijo razdelili na samostojne dežele, so koroški vojvode svoj

sedež prenesli v Št. Vid ob Glini, leta 1518 pa v Celovec, ki je postal prestolnica vojvodine Koroške. Več informacij in zemljevide najdemo v publikaciji z naslovom »Slovenija v luči parlamentarnega izročila« na spletni strani [http://www.carantha.net/panoji\\_07b\\_za\\_pregled.pdf](http://www.carantha.net/panoji_07b_za_pregled.pdf).

V času rimskega imperija je na vrhu Štalenske gore stal tempelj boga vojne Latobija oziroma Marsa. Na tem mestu zdaj stoji poznogotska romarska cerkev sv. Helene in sv. Marije Magdalene. Njen veliki oltar sodi med najlepše krilne oltarje na Koroškem. Več o zgodovini cerkve lahko izvemo v slovenščini na fonomatu pri vhodu. Poleg cerkve stoji gostišče s prenočišči, za cerkvijo pa je zanimivost za otroke – ograda z domačimi živalmi. Do



Cerkev in gostišče na Štalenski gori.



Noreja.



Pogled z železniške postaje Gospa Sveta v smeri Štalenske gore.



Karavanke v megli.

danes se je na Koroškem ohranil prastar slovenski običaj, ki ima svoj izvor še v poganskih časih in se imenuje »Romanje na štiri gore« (nemško Vierberglauf). Na praznik Sv. treh žebljev, to je drugi petek po Veliki noči, se romanje prične s polnočno mašo v cerkvi na Štalenski gori. Nato romarji obišejo še Šenturško (Ulricsberg, 1.022 m), Šentviško (Veitsberg, 1.160 m) in Šentlovensko (Lorenziberg, 971 m) goro. V sedemnajstih urah romarji opravijo pet maš in tri posvetitve ter prehodijo 50 (petdeset!) kilometrov. Romanje na štiri gore je v sliki in besedi ter z natančnimi pohodniškimi kartami predstavljeno v nemščini in angleščini na spletni strani <http://home.schule.at/user/1/vierbergelauf/map.html>.

Za obisk Štalenske gore sta pri Slovenskih železnicah po ugodni ceni na voljo povratna in krožna vozovnica do Celovca, imenovani »Regio AS«. Vožnja z vlakom Inter City ali Euro City od Celovca do Št. Vida ob Glini traja 12 minut, od tam naprej pa je še tri ure hoda do vrha Štalenske gore. Vzpon si lahko skrajšamo na dve uri, če v Celovcu sedemo na potniški vlak, ki ga zapustimo na železniški postaji Glinje (Glandorf) po 15 minutah vožnje. Na vrh Štalenske gore je mimo Noreje speljana asfaltirana cesta. Ob delavnikih se lahko od glavne železniške postaje v Celovcu do Noreje pripeljemo z avtobusom Avstrijskih železnic v petdesetih minutah. Potovanje iz Slovenije načrtujemo z mednarodnim voznim redom na <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>. Od železniške postaje Gospa Sveta (Maria Saal) do vrha Štalenske gore je tri ure hoje. Ob vrnitvi se lahko v dveh urah spustimo do znamenitega koroškega gradu Ostroviča (nemško »Burg Hochosterwitz«), od tam pa je do istoimenske železniške postaje še 45 minut hoje. Izlet je predstavljen v Novi progi (oktober 2008), na straneh 16 in 17. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije, dvojezična karta Koroške pa je na <http://www.nsk.at/viewkarta.html>.

Prijetno potovanje!



Notranjost cerkve z oltarjem sv. Helene.



Mali živalski vrt.



Noreja.

Nočni posnetek Mont Saint Michela  
(avtor: Benh Lieu Song, vir: Wikipedia).



# Mont St. Michel

Mont St. Michel je majhen skalnat otoček, ki leži v istoimenskem zalivu, približno en kilometer od normandijske obale. V njegovi neposredni bližini se izliva v morje reka Couësnon, kjer poteka administrativna meja med Normandijo in Bretanijo.

Otoček je vredno obiskati, ker ima velik pomen za francosko zgodovino ter srednjeveško arhitekturo. Drugi razlog pa je naravni pojav, saj je v tem zalivu eno izmed najvišjih plimovanj v Evropi. Otok v današnjem času ni več otok v pravem pomenu, saj ga s kopnim povezuje nasip v dolžini dobrega kilometra.



se do 80 metrov visok otok vidi ob lepem vremenu globoko s celine. Avranches, ki je od otoka oddaljen devetnajst kilometrov, hrani bogato zbirko rokopisov in dokumentov samostana. St. Malo, ki leži ob ustju reke Rance, je priljubljeno turistično letovišče v Bretaniji. Staro mestno jedro je obdano z obzidjem, znotraj katerega so ozke mestne ulice. Mesto ima trajektno linijo s Portsmouthom v Angliji ter hidrogliersko linijo s Kanalskimi otoki (Jersey in Guernsey). Iz pristanišča je mogoče opazovati eno najvišjih plimovanj na svetu. Do St. Mala vozi direktni vlak iz Pariza.



Najbližji kraj, ki ima železniško povezavo, je Pontorson. Mestece ima veliko hotelov in kamp, tako da ni velikih težav s prenočišči. Od Mont St. Michela je oddaljeno približno devet kilometrov. Do otoka se lahko podate s kolesom, ki ga je mogoče najeti, peš ali pa z avtobusom. Sam sem se odločil za hojo. Večina nezahtevne poti poteka ob reki Couësnon. Za lagodno hojo potrebujemo približno dve uri. Če se odločimo za kolesarjenje, ogled otoka lahko združimo še z obiski drugih krajev. Na nasprotni strani zaliva je mesto Cancale, ki je znano po gojenju ostrig. Na leto jih pridelajo okrog 25.000 ton. Ker je Normandija ravninska pokrajina,

## Zgodovina otoka

Leta 708 se je škofu iz Avranchesa prikazal arhangel Mihael, kjer mu je bilo rečeno, da na otoku postavi cerkev. Tako je otok St. Michele postal romarski kraj. Leta 966 so se na otoku nastanili menihi benediktanskega reda. Preprosto romansko cerkev, ki je bila do tedaj na otoku, so nadomestili z veličastnim gotskim samostanom, ki je rabil tudi kot utrdba. Gradnja samostana je potekala med 13. in 16. stoletjem. Med francosko revolucijo so redovno skupnost razpustili, otok so preimenovali v Mont Libre. Samostan se je uporabljal kot zapor vse do leta 1863. Napoleon III. ga je leta 1874 zaznamoval kot kulturni in





zgodovinski spomenik in pričela so se velika restavratorska dela. Leta 1966 se je samostan simbolično vrnil benediktanskemu redu, kjer še danes živi majhna skupnost. Mont Saint Michel je od leta 1979 vpisan v seznam svetovne kulturne dediščine.

Otok ima eno samo ulico, ki se vzpenja proti samostanu. Ulica je obdana z obeh strani s hišami in stavbami, v katerih so trgovine s spominki, restavracije, hoteli in muzeji. Samostanska cerkev se imenuje Eglise Abbatiale in je zgrajena na skalnatem vrhu otoka, in



to v različnih arhitekturnih slogih, ki se lepo dopolnjujejo. Cerkevna in prečna ladja sta bili zgrajeni v 11. in 12. stoletju v romanskem slogu, cerkveni kor pa je bil zgrajen v poznem 15. stoletju v gotskem slogu.

Samostan je obkrožen z dvojno vrsto obokov, ki jih podpirajo granitni stebri. Samostanska obe dnica, obokana z lesenimi opaži, spominja na cerkev. Sezidana je bila leta 1203, v njej sta še ohranjena tudi dva ogromna kamina.

morje umakne od otoka do dvanajst kilometrov proč.

Otok je obkrožen z vodo le nekaj ur, ko so plimovanja najvišja. Plima mora biti višja kakor dvanajst metrov, da morje obkroži otok. Medtem ko plima ne doseže otoka, pa se je mogoče po peščenih naplavinah sprehajati. Nadvse prijetno se je bos sprehajati po mokrem in mehkem pesku, ki se ti počasi ugreza pod nogami, če stojš na mestu nekaj časa.

Dobra dva kilometra od otoka nameravajo zgraditi veliko parkirišče, s katerega bodo obiskovalce na otok vozili minibusi.

### Plimovanje

Plima doseže otok 15 ali 16-krat v mesecu, saj mora biti visoka najmanj dvanajst metrov. Svoj vrh doseže dvakrat na mesec, v času polne lune in med mlajem, vendar se najbolj impresivna, 15-metrška plima, zgodi dvakrat na leto. Prvič okrog polne lune spomladanskega enakonočja, drugič pa med jesenskim enakonočjem, ko nasto-



Chapelle de Notre Dame Sous Terre (kapelica naše Gospe Podzemse) je bila ponovno odkrita leta 1903 in je eden od najstarejših predelov samostana. V času, ko je bil samostan ječa, so v ta prostor namestili veliko kolo, s katerim so zaporniki vlekli navzgor vse potrebno za oskrbo zopora.

### Pesek

Mont St. Michel je otok, ki je odvisen od plime in oseke. Obkrožen je s peščeno plitvino, ki polni celotni zaliv. Ko nastopi čas oseke, se

pi mlaj. Prvih šest mesecev v letu je plima najvišja med obdobji polne lune, ko svoj vrh doseže med spomladanskim enakonočjem, v drugem delu leta pa je plima najvišja med obdobjem mlaja, ko doseže svoj vrh med jesenskim enakonočjem. Plima ne doseže vrha tisti dan, ko je polna luna ali mlaj, temveč od 36 do 48 ur za tem. Informacije o času in višini plime so dostopne na spletni strani Mont St. Michel:

[http://www.ot-montsaintmichel.com/horaires\\_gb.htm](http://www.ot-montsaintmichel.com/horaires_gb.htm)



## Sejem transporta in logistike v Münchnu

## Slovenske železnice se razvijajo v logista

Trg železniških transportnih storitev se v Sloveniji korenito spreminja. Liberalizacija odpira možnosti za nadaljnji razvoj storitev Slovenskih železnic, ki vidijo priložnost v tem, da poleg skrbi za konkurenčnost in kakovost obstoječih storitev, širijo svojo dejavnost na področje logistike. Strankam želijo zagotoviti celovito ponudbo, ki vključuje železniški prevoz in dodatne logistične storitve. Na mednarodnem področju, kjer opravijo devetdeset odstotkov vseh prevozov, spreminjajo in optimirajo organizacijo prometa, s čimer si prizadevajo skrajšati vozne čase in povečati zanesljivost storitev. Hkrati Slovenske železnice razvijajo nove produkte, uvajajo



dodatne storitve in širijo mrežo poslovnih partnerjev v tujini.

Tovorni promet po slovenskih tirih so v zadnjih letih zaznamovali nenehno naraščanje količine prepeljanega tovora v segmentu luških prevozov, oživiljanje prevozov na desetem panevropskem koridorju, sprememba strukture blaga, investicije, internacionalizacija poslovanja ter povečanje prevozov blaga v zabojnikih in uporaba intermodalnih tehnologij. Slovenske železnice zato skupaj z operaterji razvijajo sistem »gateway«, s pomočjo katerega Ljubljana postaja logistično središče na evropskem transportnem zemljevidu.

Na 12. mednarodnem sejmu logistike in transporta v Münchnu so se od 12. do 15. maja predstavili tudi Slovenske železnice in SŽ-Centralne delavnice. Na sejmu površine skoraj 80.000 kvadratnih metrov razstavnih prostorov je sodelovalo rekordnih 1760 razstavljalcev iz 55 držav. Predstavili so zadnja tehnološka doseganja, izdelke, ponudbo logističnih storitev in vizijo razvoja transporta, logistike, telematike, e-trgovine in upravljanja toka blaga. Slovenske železnice so na sejmu prikazale svojo logistično ponudbo v mednarodnem tovarnem prometu, razvojne načrte in konkurenčne prednosti Slovenskih železnic na križišču petega in desetega vseevropskega koridorja.

Sejem transport logistic (spletna stran [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)), ki ga organizirajo vsaki dve leti, je specializirana prireditelja, na kateri sodelujejo podjetja, strokovnjaki in vplivneži iz transporta, logistike, industrije, trgovine, predstavniki logističnih, transportnih in trgovskih

**Melita Rozman Dacar**  
Prodaja v tovarnem prometu

»Prodajno osebje Slovenskih železnic je na sejmu navzoče vse štiri dni. Na našem razstavnem prostoru smo sprejeli veliko strank, ki se zanimajo za prevoze tovora s Slovenskimi železnicami in za naše storitve. Povpraševanja in obiskov je veliko, celo več, kakor smo pričakovali. Gre zlasti za končne uporabnike, obiskali pa so nas tudi predstavniki Ukrajinskih železnic, ki se zanimajo za sodelovanje.«

**Ferdinand Železnik**  
Oddelek za tehnično planiranje in logistiko

»Na sejmu sem prvič. Presenečen sem, ogromno stvari je mogoče videti, ne samo s področja železniškega prevoza, temveč tudi s cestnega, letalskega in rečnega prevoza, ter skladiščenja. Tehnologija v logistiki je zelo napredovala. Pozornost mi je zlasti vzbudila razlika med železniškim in cestnim prevozom ter možnostmi za prevoz avtomobilov. Zunaj je razstavljen vagon za prevoz avtomobilov, poleg njega pa tovarnjak. Tovornjak lahko prepelje šest avtomobilov, vagon pa trikrat več. Opazil sem tudi nove vagone cisterne in vagone z ogromno prostornino.«

posebno tehniko, in tehnike zavarovanja tovora.«

**Alenka Tičar**  
Prodaja v tovarnem prometu

»Moram povedati, da sem na sejmu prvič. Tukaj je velik spekter razstavljalcev, prevoznikov, logistov, ogledati si je mogoče različne stvari ter izvedeti vse o številnih novostih na vseh področjih. Ogledala sem si celoten sejem, tudi razstavljalce v letalskem in ladijskem prevozu. Zanimivi so bili tudi Indijci, imajo novo tehnologijo, in takoj so mi dali svojo vizitko, ko sem povedala, da sem z železnice. Gre za nov način

pritrditve tovora z jeklenimi obodi in prečkami, da se tovor ne premika. Sistem je prilagodljiv po višini in ga je mogoče uporabiti v zabojniku, vagonu ali na tovarnjaku.«

**Marjan Murko**  
Vodja sekcije za tovarni promet Celje

»Na sejmu sem drugič, pred dvema letoma sem bil prvič. Zdi se mi, da je za železničarje pomemben sejem, saj se tu predstavljajo prevozniki in logistiki. Videti je mogoče nova tehnična sredstva in veliko novosti, zato si je sejem vredno ogledati. Z vodjo operative na SŽ, Živojinom Janačkovičem, sva si ogledala predvsem vagone večjih prostornin, vagone cisterne, zabojnike z možnostjo nakladanja tekočin s

posebno tehniko, in tehnike zavarovanja tovora.«

združenj, ponudniki logističnih in transportnih storitev, oblikovalci najpomembnejših logističnih usmeritev, skratka, vsi tisti, ki v logistiki in transportu v Evropi in svetu kaj pomenijo.

Svetovna gospodarska kriza vpliva tudi na logistično panogo, vendar pa je bilo na sejmu čuti optimizem, saj združenja v prometu in raziskovalne ustanove po vsem svetu ocenjujejo, da je dno že bilo doseženo in napovedujejo, da bo gospodarstvo začelo kmalu okrevati. Zato so srečanja med strankami in prevoznimi podjetji toliko bolj zaželeni, saj pomenijo priložnost za izmenjavo izkušenj in znanja.

Letošnji obseg prevozov tovora se je v Evropi v primerjavi z lanskim letom zmanjšal za več kot 30 odstotkov. Pri Slovenskih železnicah se je obseg povprečno zmanjšal za 25 odstotkov, zato so SŽ začele izvajati tržno ofenzivo in uvajajo nove storitve in povečujejo kakovost storitev, zlasti v prometu z Avstrijo, Češko, Slovaško, Hrvaško, Bosno in Hercegovino, Nemčijo in Turčijo. Cilj je čas prevoza, ki bo krajši kot bi bil prevoz iste pošiljke po cesti.

Veliko pozornosti je bila deležna predstavitev uspešnega projekta vlaka za prevoz zabojnikov iz Ljubljane do Carigrada. Generalni



direktor Slovenskih železnic **dr. Matic Tasič** je na sejmu povedal: »Slovenske železnice imajo zelo pomemben geostrateški položaj na križišču petega in desetega koridorja. Če bodo 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. V prihodnje bodo Slovenske železnice ponudbo logističnih storitev. V času, ko globalna ekonomska kriza ni prizanesljiva do nikogar, so še toliko bolj potrebna pogosta srečanja med ponudniki transportnih storitev in njihovimi uporabniki, pogovori o tem, kako poiskati rešitve za izhod iz sedanjih situacij in ne nazadnje, kaj narediti bolje.«

## Slovenske železnice so odlični in zanesljivi poslovni partneri

S komercialnim direktorjem pri železniški špediciji Speditrans s Češke smo se na sejmu transporta in logistike v Münchnu pogovorili o Slovenskih železnicah, sejmu, gospodarskem stanju in obeh v prihodnje.



Radim Procházka, Komerčni direktor pri špediciji Speditrans Praha, Češka

### Speditrans že dolgo služi s Slovenskimi železnicami ...

Speditrans je stranka Slovenskih železnic pri prevozih tovora v slovenskem uvozu, izvozu in tudi v tranzitu, tudi v luškem prometu med luko Koper ter Češko in Slovaško, občasno tudi pri prevozih v Poljsko in v tranzitnem prometu z Italijo. Speditrans je hčerinsko podjetje Chechofracha in je specializirano za prevoze po železnici.

Ljudi, se pogovorite o sedanjih poslih in pripravite nove.

### Kaj menite o Slovenskih železnicah kot poslovnem partnerju?

Menim, da so Slovenske železnice zelo dober poslovni partner, če jih primerjamo z drugimi železnicami v Evropi. Poskušajo nam tudi pomagati, če imamo težave, in se potrudijo, da jih čim prej rešimo.

### Kako presojate stanje na transportnem trgu?

Trenutno stanje ni dobro, kot vidite, ne le v Sloveniji, temveč po vsem svetu. Menim, da smo dosegli nekakšno dno, in upam, da se bo zdaj stanje izboljšalo. Na primer, prevozi jekla so se zmanjšali. Naš cilj je pripeljati nove posle na železnico in ohranjati tovor.

### Kakšen je vaš vtis o letošnjem sejmu transporta in logistike?

Prepričan sem, da je sejem pomembno mesto, kjer se srečujejo poslovni partnerji, vsi evropski železničarji in zaposleni v drugih podjetjih. Če ste na sejmu dva do tri dni, srečate veliko ljudi, ki bi jih sicer srečali šele v enem letu. Sejem je dobra priložnost, da v zelo kratkem času srečate veliko

### Kakšen načrt imate glede Slovenije?

Želimo si več posla, zlasti v luškem tranzitu. Trenutno se s Češkimi, Avstrijskimi in Slovenskimi železnicami pogajamo o novih prevozih jekla s Češke v Luko Koper. Za naše podjetje gre za nov posel, ki pa pomeni dodatne količine tovora za Slovenske železnice.



Zavarovanje tovora



Vagoni cisterne

# Vozila in tehnika na sejmu Transport in logistika v Münchnu



Tovorno letalo



Dizelska lokomotiva



Vagon za prevoz cevi in podobnih tovorov



Vagon za prevoz različnih vrst kontejnerjev



Avto cisterna – kontejner



Konkurenca – kamion za prevoz avtomobilov



Tirno-cestno vozilo za premik



Tirno-cestno vozilo za premik



Videli smo tudi, kako se spravi tri avtomobile srednje velikosti v kontejner.

Na sejmu transporta in logistike v Münchnu, ki je bil od 12. do 15. maja, so na zunanem delu razstavljalci prikazali vozila, kontejnerje in drugo tehniko za prevoz tovora. Železničarji so prikazali nove lokomotive in vagoni, načine

nakladanja in ponudbo storitev, hkrati pa tudi zanimivosti, kot je na primer »žepna lokomotiva« za premik na baterijski pogon. Na železniškem trgu prihaja do velikega prestrukturiranja, zato se vidijo nova imena družb, združevanja družb, nove

zasebne železnice itd. Cestni prevozniki so prikazali številne vrste novih in izpopolnjenih vozil in možnosti, ki jih ponujajo zlasti pri izkoristku prostora, zavarovanju tovora ipd. Velik poudarek je na paletizaciji in kontejnerizaciji ter vseh možnostih, ki se ponu-

jajo. Fascinira velikost in oblikovanje vozil, tako pogonskega kot tovornega dela. Nekaj razstavljenih eksponatov vagonov, kontejnerjev, načinov zavarovanja tovora na vozilu si lahko ogledate v tej fotoreportaži.

# Mednarodna javnost pohvalno o projektu Ljubljana–Carigrad/Halkali 25

Udeleženci projekta Ljubljana–Carigrad/Halkali 25 smo pred večsistemsko lokomotivo podjetja MRCE Dispolok, ki je 16. in 17. marca letos peljala kontejnerski vlak Bosphorus Europe Express, zaznamovali rezultat testne vožnje ter obiskovalce sejma, 12. maja, seznanili z uredništvom nalog na projektu. Odziv števila vabljenih je bil nad pričakovanji. Slednje nam je bilo še posebej v zadovoljstvo, saj smo na podlagi tega lahko sklenili, da je test, s katerim smo čas potovanja kontejnerskega vlaka skrajšali s 60 na 35 ur, odmevna tržna poteza.

Navzoče so nagovorili direktor podjetja MRCE Dispolok, **Dirk Steffes**, ki je izrazil navdušenje nad doseženim časom. Prepričan je, da je bilo vloženega veliko truda v usklajevanje postankov vlaka na vsaki od osmih mejnih postaj od Ljubljane do Carigrada. Ob tem se je spomnil velikih težav, ko so pred leti napravili podoben test na relaciji med Italijo in Nemčijo; v tistem primeru sta bili le dve državi in dve mejni postaji.

**Rok Svetek**, direktor podjetja Adria Kombi, je v imenu svojega podjetja in podjetja Kombiverkehr, ki produkt Bosphorus Europe Express, ponujata na trgu, izrazil zadovoljstvo, da so železnice prisluhnile pobudi poslovnega sveta za Jugovzhodno Evropo ter stopile na pot uredništvanja uporabnikovih pričakovanj.

**Dr. Matic Tasič**, generalni direktor Slovenskih železnic, se je vsem sodelujočim pri projektu zahvalil za konstruktivno delo



Sejem Transporta in logistike v Münchnu, dogodek 12. maja. Na sliki od leve proti desni: Manabu Miyamoto, predsednik MRCE Dispoloka, Matic Tasič, generalni direktor SŽ, Thomas Wimroither, generalni sekretar Koridorja X Plus, Rok Svetek, direktor Adria Kombija, in Dirk Steffes, direktor MRCE Dispoloka.

ter poudaril: »Ne le večja konkurenčnost železniške ponudbe, temveč tudi prednosti, ki jih okolju prinaša prijazen železniški prevoz, bi morale biti spodbuda vsem sodelujočim, da nadaljujejo začrtane dejavnosti.«

**Thomas Wimroither**, generalni sekretar združenja Koridor X Plus, je sodelujoče pri projektu takole pohvalil: »Projekt Ljubljana–Carigrad/Halkali 25 je največji korak doslej v okviru prizadevanj železnic za revitalizacijo in povečanje atraktivnosti železniških storitev na koridorju X v primerjavi s cestnim prometom. Ugotavljam, da je **zmanjšanje časa potovanja za 39 odstotkov, pa čeprav le v testni vožnji, edinstveni pri-**

**mer v Evropi.** Želim si, da bi bil skrajšani čas potovanja čim prej tudi vključen v redni vozni red in tako spodbuda za uredništev nadaljnjih dejavnosti, ki si jih je zastavila delovna skupina na poti do končnega cilja, to je 25 ur med Ljubljano in Carigradom oziroma Halkalijem.«

Po končanem sprejemu se je sestala projektna skupina, ki je obravnavala poročilo o poteku testne vožnje 16. in 17. marca, in se dogovorila o nadaljnjem konkretnem delu.

Glede na to, da je projekt zgled uspešnega sodelovanja železniških prevoznikov, upravljavcev infrastrukture, policije, carine in drugih organov, ki vplivajo na zadrževanje vlaka na mejah,

so ga vključili tudi v program dveh mednarodnih dogodkov. Štiriindvajsetega aprila sem v Badgasteinu predstavila dejavnosti in rezultate projekta na konferenci TER Project – Trans European Railway, ki deluje pod okriljem UNECE (Organizacije združenih narodov – Ekonomske komisije za Evropo)\*, ter 14. maja v Zagrebu na delavnici SEETO (South East European Transport Observatory)\*\*. Obeh dogodkov so se udeležili predstavniki železnic in ministrstev za transport, s čimer je bila dana priložnost, da prenesem poziv sodelujočih pri projektu Ljubljana–Carigrad/Halkali 25 za podporo pri uredništvu projektnih dejavnosti tudi v prihodnje.

\* **UNECE TER Project** je bil ustanovljen 1990. leta s podpisom medvladnega sporazuma držav Srednje, Vzhodne in Jugovzhodne Evrope. Polnopravne članice so Armenija, Avstrija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Hrvaška, Češka, Gruzija, Grčija, Madžarska, Italija, Litva, Poljska, Romunija, Rusija, Slovaška, Slovenija Turčija, medtem ko so imajo status opazovalca naslednje države: Belorusija, Latvija, Moldavija, Črna gora, Makedonija in Ukrajina.

\*\* **SEETO** je regionalna organizacija, ki je bila ustanovljena 11. junija 2004 s podpisom medvladnega sporazuma o razvoju glavnega regionalnega prometnega omrežja v Jugovzhodni Evropi. Sporazum so podpisale vlade Albanije, Bosne in Hercegovine Hrvaške, Makedonije, Črne gore, Srbije, misija Združenih narodov za Kosovo in Evropska unija.



## RENFE

# V Španiji bodo vlaki nadomestili letala

V zadnjih desetih letih je Španija posodobila svoje železniško omrežje in je na dobri poti, da doseže cilj, da bo do leta 2020 omrežje prog za velike hitrosti pokrivalo območje 50-kilometrskega pasu, v katerem živi devetdeset odstotkov prebivalstva v Španiji. Omrežje prog za velike hitrosti naj bi prevzelo potnike na notranjih letih.

Španske železnice RENFE zato želijo zagotoviti visokokakovostne in dostopne storitve po spreje-

mljivi ceni ter hitrost potovanja, ki je konkurenčna letalskemu prevozu. Španske železnice dokazujejo svoje uspehe z doseženimi rezultati.

Španija je na tretjem mestu na lestvici držav, ki imajo proge za velike hitrosti, torej za hitrosti 300 kilometrov na uro ali več. Časovni prihranki pri potovanju so ogromni. Na primer, nedavno potovanje iz Madrida do Segovia po običajni poti z vlakom, ki ga Španci imenujejo Cercanias

(navadni vlak), je trajalo dve uri. Ob vrnitvi z vlakom, ki vozi na progi za velike hitrosti, pa je potovanje trajalo samo 26 minut. Od lanskega februarja sta Barcelona in Madrid povezana s hitro progo za velike hitrosti, ki vodi prek mest Tarragona, Lleida in Zaragoza. Dvainpetdeset vlakov na dan (26 parov) prevozi 628 kilometrov dolgo pot v dveh urah in 38 minutah. Storitve je že pritegnila 48 odstotkov trga med obema mestoma in njen delež še naprej raste. Potnikom se preprosto ne splača več potovati z letalom.

Točnost vlakov Španskih železnic je na progah za velike hitrosti, glede na vozni red, 98,54-odstotna, kar pomeni drugo mesto, takoj za Japonsko z 99-odstotno točnostjo. Za primerjavo, letalski prevoznik Iberia dosega 77,8 odstotka, British Airways pa 64,7 odstotka. Družba RENFE je tako zelo prepričana o točnosti svojih vlakov, da potnikom na progi Madrid–Sevilla povrne celotni znesek za vozovnico v gotovini, če bi vlak zamujal pet minut! Na drugih progah za

velike hitrosti povrnejo polovično ceno vozovnice, če bi vlak zamujal 15 minut oziroma celotno vrednost vozovnice za zamudo trideset ali več minut.

Kakovost storitev v vlaku je na višji ravni kot pri katerem koli drugem načinu prevoza. Ponujajo tri ravni storitev: **turistično** – storitev v drugem razredu, potniki sedijo na pregibnih sedežih, ob sedežu so vtičnice za elektriko, slušalke in veliko prostora za noge, **preferente** – storitev v prvem razredu, potnikom ponujajo časopise, postrežbo ob sedežu in možnost parkiranja na postaji, in **club** – storitev v prvem razredu, ki vsebuje tudi postrežbo jedi po naročilu in pijače.

Španske železnice so vložile 3.150 milijonov evrov v vozni park vlakov za velike hitrosti, ki so najmodernejši v Evropi. Garniture vlakov AVE (ptice) S100, S102 in S103 vozijo s hitrostjo več kakor tristo kilometrov na uro, medtem ko garniture vlakov Alvia ter Avant S104, S120 in S130 vozijo s hitrostjo več kakor dvesto kilometrov na uro.



Del omrežja prog za velike hitrosti so tudi mednarodne storitve z vlakovnimi garniturami, pri katerih se podvozje prilagaja za vožnjo po progah z različno tirno širino. To so vlaki Trenhotel (hotel na tirih) oziroma garniture Talgo, ki jih upravljajo skupaj s Francoskimi železnicami SNCF: vlak Salvador Dali iz Milana v Barcelono, vlak Francisco de Goya na relaciji Madrid-Pariz, vlak Joan Miro iz Barcelone v Pariz in vlak Pablo Casals iz Züricha v Barcelono. Vlaki imajo nizek pod in so izjemno stabilni, kar omogoča najboljšo možno raven udobja. Prehod na drugo tirno širino se opravi »v gibanju« na meji. Značilnost vlakov Trenhotel so kabine, ki imajo širok prostor za prhanje in stranišče, široka ležišča, hladilnik in prostor za obedovanje. Vrata kabin se odpirajo z elektronsko kartico (ključem).



Triindvajsetega aprila je bil v Kataloniji praznik Svetega Jurija. Na nočnem vlaku Trenhotel iz Züricha je zato posadka vsaki potnici podarila vrtnico. V navadi je, da moški podarijo ženskam vrtnice, ženske pa moškim knjige. Na ta dan je bilo v Barceloni vsepovsod videti prodajalce vrtnic in prodajalce knjig. Na posnetku je vlak Talgo na postaji Barcelona, osebje vlaka odhaja z rezervnimi vrtnicami!



Podobne storitve izvajajo tudi v sodelovanju s Portugalskimi železnicami (CP), iz Madrida v Lizbono. Nočna vlaka Catalan Talgo, ki vozi iz Barcelone v Montpellier, in Mare Nostrum, ki vozi iz Lorce v Montpellier, imata vagon z lastnim generatorjem, ki zagotavlja električno energijo za potrebe hotela.

Normalna tirna širina je v Španiji 1.668 milimetrov, vse nove proge se gradijo za širino 1.435 milimetrov. Trenutno potekajo dela med Barcelono in postajo Port Bou

(SNCF). Povezava bo omogočila vrsto novih priložnosti. Cene vozovnic za vlake velikih hitrosti so različne, sistem cen in popustov je pregleden. V vozovnico je všteta obvezna rezervacija sedeža. Potniki se zberejo v velikem salonu, potem ko so jim prtljago rentgensko pregledali. Ob napovedi vkrcanja sledi navzkrižni pregled vozovnic, medtem ko potniki prehajajo na peron, kjer čaka vlak, navadno deset minut pred odhodom. V osrednji nadzorni stavbi v Madridu lahko

kontrolorji v dejanskem času vidijo, kje se nahaja posamezni vlak v Španiji in vse podrobnosti o njem. Nenavadno je videti železnico s tako jasno vizijo in težnjo, da bi se uresničila, ter vlado, ki gleda dlje od naslednjih volitev. RENFE je še vedno nacionalizirano železniško podjetje, čeprav so bili infrastruktura, prevoz tovora, vzdrževanje in primestne železnice ločeni v skladu z uredbo EU, vendar železnica ni bila razdrobljena kot v Združenem kraljestvu, tako da

lahko sprejemajo jasno nacionalno vizijo in sklepe. Špansko železniško omrežje za velike hitrosti je že zdaj impresivno, do leta 2020 pa bi lahko bilo najboljšo na svetu. Španija je velika država; proge za velike hitrosti omogočajo povezavo med glavnim mestom v središču z vso deželo. Tako so ljudje bolj povezani. Železnice za velike hitrosti so odgovor na potrebe po prevozu v prihodnosti na elektrificiranih progah za visoke zmogljivosti. Španija je pri tem vodilna.

## Mednarodni transportni forum

# Investicije v železnice lahko pospešijo okrevanje gospodarstva

V Leipzigu je od 26. do 29. maja potekal mednarodni transportni forum - International Transport Forum, ITF, spletna stran [www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org) - z naslovom Transport za globalno gospodarstvo: Izzivi in priložnosti v času recesije. Forum

je gostila Nemčija, ki jo je zastopal nemški minister za promet Wolfgang Tiefensee, vodila pa Turčija, ki jo je zastopal turški minister za promet Binali Yildirim. Mednarodni transportni forum je medvladna organizacija, kjer se srečujejo ministri za

transport in gospodarstveniki ter razpravljajo o svetovnih strateških temah v transportu, logistiki in mobilnosti.

Osemsto predstavnikov z vsega sveta, med njimi 52 prometnih ministrov, je razpravljalo o prihodnosti globalnega transporta in najbolj perečih težavah, ki trenutno pestijo globalni razvoj. Soglašali so, da bo transport odigral ključno vlogo pri okrevanju svetovnega gospodarstva, in da transportno panogo čakajo veliki globalni izzivi.

»Letošnji forum se je odvijal v zelo težavnem času,« je povedal Jack Short, generalni sekretar foruma, ter poudaril: »Globalna proizvodnja in trgovina se zmanjšujeta, transportna dejavnost pa se je zmanjšala največ v primerjavi z drugimi panogami, in sicer v povprečju za 20 odstotkov na vseh trgih. Forum je bil priložnost, da opredelimo ukrepe v transportni panogi, ki bodo izboljšali gospodarstvo, in da določimo odgovornosti za uresničitev teh ukrepov. Politiki in poslovneži so lahko povedali, kako razmišljajo o nadaljnjem razvoju transporta v 21. stoletju. Glede na resno finančno in gospodarsko krizo ter ocene, da zmanjšanje obsega prometa ni le prehodnega značaja, je strokovna javnost prepričana, da bo to stanje povzročilo znatne spremembe v svetovnem transportu.«

Na delavnici o železnicah v globalnem svetu oziroma njihovi vlogi pri reševanju gospodarske in okoljske krize ter uresničeva-

nju železniškega potenciala so razpravljavci soglašali, da investicije v železnice lahko prispevajo k okrevanju gospodarstva in zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, ki jih povzroča transport. Da bi pospešile razvoj mednarodnega železniškega tovornega prometa, morajo vlade in železnice olajšati administrativne in tehnološke postopke na mejah. Razpravljavci so pozvali k harmonizaciji postopkov na mejah, standardizaciji z uporabo stimulativnih paketov Evropske unije in uvedbi vseevropskih informacijskih sistemov. Nekateri prometni ministri, med njimi tudi nemški transportni minister Wolfgang Tiefensee, in turški transportni minister Binali Yildirim, so menili, da tehnološke rešitve in tesno mednarodno sodelovanje lahko pomembno prispevajo k razvoju transporta in gospodarskemu okrevanju. Ameriški sekretar za transport Ray LaHood je poudaril zavezo ZDA, da so partner v mednarodnem transportu in razširijo sistem železnic velikih hitrosti z uporabo nacionalnega paketa za spodbujanje gospodarske rasti. Razprave na forumu so pomemben signal za razvoj transportne panoge v svetu in družbe. Nova polnopravna članica mednarodnega transportnega foruma je postala Indija, medtem ko je Kitajska sodelovala na letošnjem forumu kot država opazovalka. Forum, ki bo naslednje leto potekal pod vodstvom Kanade v Leipzigu, od 25. do 28. maja, bo namenjen inovacijam v transportu.





Delovni prostor v lokomotivi.  
Tako so nekoč oblikovali  
notranjost lokomotiv.



## Pogled iz kabine

# Slovo električne lokomotive serije 362 »MEH«

Pravijo, da za vse stvari v življenju enkrat pride konec. Tako za lepe kot za grde. Za to drugo takoj podpišem, no, za prvo pa bi se dalo pogajati. Že mora biti tako. Ni pa nujno, da so vse stvari, ki se končajo, žalostne. Nekatere so prav dobrodošle, še posebej če človek čaka nanje celo večnost. In tako se je zgodilo. V pokoj odhaja električna lokomotiva serije 362, med ljudstvom »popularno« imenovana »MEH« ali pa »PERSHING« (po znani ameriški medcelinski raketi – vzrok za to ime mi sicer ni znan, sumim pa, zakaj). Vendarle! Morda mi bodo nekateri kolegi strojevodje zamerili mojo neposredno izjavo, vendar pa mi, iskreno povedano, ELOK 362 nikoli ni bila posebej pri srcu. Manj sem jo videl in vozil, raje sem jo imel. Namreč, pri tej lokomotivi so obstajala nekatera dejstva, katerim se ni bilo mogoče izogniti. **Prič** – samo približal si se ji, pa si bil že ves umazan. Ne vem sicer, kako je bilo to mogoče, ampak taka so dejstva. **Drugič** – ne vem, koga so uporabili kot model za višino strojevodske kabine, ampak prej so ga verjetno nekaj dni pošteno obdelovali, da se je revež skrčil oziroma zmanjšal, saj je kabina narejena za strojevodje z največjo višino do 175 centimetrov. In kam, prosim lepo, naj jaz spravim svojih 185 cm? Ko sem se izravnal, sem z glavo podpiral strop. **Tretjič** – pri hitrosti okrog 100 kilometrov na uro nisi imel občutka, da voziš lokomotivo, ampak je bilo vse skupaj videti, kot da sodeluješ na kakšnem od tistih divjih ameriških rodeov, kjer jahajo podivjane bike, tako da ne veš, kdo je bolj nor – bik ali tisti, ki ga jaha. **Četr**tič – ne glede

na to, kakšen položaj si poizkušal zasesti za krmilnim pultom, vedno je bilo okrog 10 centimetrov prostora premalo, še posebej za nas, ki smo po višini malo bližje stvarniku. **Petič** – prednji del lokomotive ni dajal posadki absolutno nikakršne zaščite, saj bi se ob morebitnem trku dobesedno razletel (in strojevodja z njim!), tako da je bila to največja nočna mora mene in mojih kolegov. In še bi se našlo.

Seveda pa moram, kot običajno, biti pošten in objektivni, ter priznati, da je imela ELOK 362 tudi svoje dobre plati. Pred prihodom ELOK 541 je bil »Meh« stroj, ki je imel daleč najboljšo regulacijo, saj je bil razpon izbire vleke v primerjavi z ELOK 342 ali 363 velik (ni imela samo serijske in paralelne vezave vlečnih motorjev, temveč tudi mešano serijsko – paralelno vezavo, kar je bilo zelo priročno). Ravno tako je bila za ohranjanje hitrosti v vzponu (na primer iz Borovnice proti Verdu) v primerjavi z ELOK 363 prava šampionka, saj je pridno »držala« 75 kilometrov na uro, medtem ko ELOK 363 »grize« svojih 50–55 kilometrov na uro. Ko je bila hrvaška Reka še del našega sistema, je ELOK 362 predstavljala hrbtnico prevozov rude iz Bakarja. In ravno strojevodje iz Reke so bili pravi mojstri upravljanja teh lokomotiv.

Je pa pri takih rečeh, kot je na primer ocenjevanje lokomotive, vedno vse stvar subjektivnega pogleda. Nekdo jo ima raje, drug je pač ne more »žive« videti. In oba imata po svoje prav. Se pa seveda spodobi, da o starosti elektrovleke na Slovenskih železnicah navedem tudi nekaj tehničnih podatkov. Pa poglejmo:

Proizvajalec – Država	Ansaldo – Italija
Leto izdelave lokomotive	1962–1967
Razporeditev osi	Bo' Bo' Bo'
Nazivna napetost	3000 V
Vgrajena moč	2790 kW
Največja hitrost lokomotive	120 km/h
Masa lokomotive	113 t
Dolžina lokomotive med odbojniki	18,4 m
Širina lokomotive	3,15 m
Osna masa	18,8 tone na posamezno os
Premer novih koles	1,25 m
Zasedba lokomotive	Samična – enojna
Število lokomotiv pri nas (vseh skupaj)	40

Moram pa pripomniti, da je bila ELOK 362 na svoj način zelo šaljiva lokomotiva. Lahko je ves dan normalno »sodelovala« s tabo, nato pa, kot da bi ti nekaj zamerila – nikamor več! Ne glede na to, kaj si počel, se je preprosto

uprla in ni bilo boga, ki bi jo prepričal v nasprotno. So pa bili taki primeri k sreči redki – no, vsaj jaz ga nisem doživel.

Se je pa ELOK 362 – 027 še na svoji zadnji vožnji pošalila na naš račun. Načrtovana je bila za zadnjo, poslovilno vožnjo serije 362, in sicer 2. maja 2009 na vlaku 310 s postaje Dobova. Pa je prišla s postaje Zidani Most samo do postaje Breg, nato pa se je zgodil preboj vlečnih motorjev, in pravljice je bilo konec – samo da je zmaj enkrat za razliko preživel, ha, ha. Meh, meh, večni šaljivec!

Ni kaj, čeprav ELOK 362 resnično nikoli nisem maral, je vseeno v moji dvajsetletni strojevodski karieri pustila velik pečat. Pri njej si resnično dobil občutek za vožnjo težkih vlakov, saj ni imela protidrnsne naprave, in si bil dejansko odvisen od svojega občutka in občutenja lokomotive. Zato pa, naj ti bo: »Meh«, hvala ti za vse, in upam, da se vidiva vsaj v muzeju. Kaj? Rad bi, da te še vozim? Hej, prijatelj, ne postani preveč sentimentalni ...

Odhajajoča legenda -





Zahodna stena Aconcagua, normalna smer.

# Železničarska alpinistična odprava Aconcagua, Tronador

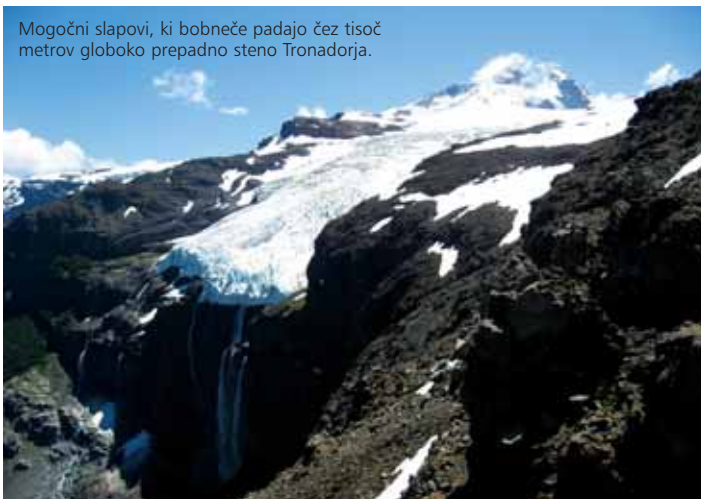
V zadnjih dneh leta 2008 so se iz Južne Amerike vrnili domov Boštjan Kokalj, Jana Kokalj in Peter Zarnik, kot tričlanska železničarska alpinistična odprava. Njihov cilj je bil vzpon na najvišjo goro Andov, 6962 metrov visoko Aconcagua, ter vzpon na ugasel vulkan z edinim črnim ledenikom na svetu, 3478 metrov visok Tronador v Argentini.

## Aconcagua nam ni dovolila stopiti na vrh

Z vzponom so začeli 4. decembra čez nacionalni park Aconcagua ter nadaljevali po zahodni normalni smeri. Za transport višinske opreme so najeli mule do baznega tabora Plaza de Mulas (4400 m). Aklimatizacija je potekala pod južno steno Aconcagua. Nekoliko že aklimatizirani so 7. decembra prispeli v glavni bazni tabor Plaza de Mulas. Po enodnevnem počitku so se odpravili na prvi višinski tabor Nido de Condores. Zaradi močnega vetra jim je uspelo priti le do vmesnega višinskega tabora Plaza Kanada (5080 m). Naslednji dan so zopet poskusili in uspešno pristopili v prvi višinski tabor Nido de Condores (5590 m). Ob ugodnem počutju se je Boštjan podal naprej proti drugemu višinskemu taboru Berlin (5930 m). Jana in Peter pa sta se vrnila nižje v tabor Plaza Kanada. Boštjana je nato na 6000 m zajel snežni vihar, zaradi katerega je moral sestopiti do sotrpinov. Zaradi težav z vremenom in višino, ki se je iz minute v minuto slabšalo (hud mrz -32 °C in viharni veter), so se tovariško odločili, da je v teh razmerah nesmiselno nadaljevati z vzponom. Meteorološke napovedi pa tudi niso bile ugodne. Časa pa niso imeli na pretek, saj so bili v planu še podvigi v Patagoniji. Tako so se odločili, da končajo vzpon in se vrnejo v dolino.



Jutro v višinskem taboru Plaza Kanada.



Mogočni slapovi, ki bobneče padajo čez tisoč metrov globoko prepadno steno Tronadorja.



Tronador z vulkanskim črnim ledenikom.

## Cerro Tronador nam ponudi Argentinian Peak

Cerro Tronador (3478 m) visoka gora je ugasel vulkan, ki leži v argentinski Patagoniji v provinci Rio Negro, natančneje ob mestu San Carlos de Bariloche. Pokriva ga velikanski črni ledenik, ki ima posebno barvo zaradi vulkanske zemlje. Proti gori so se podali 16. decembra. Med potjo so občudovali mogočna drevesa, visoki bambus neprehodnega pragozda in se jezili na pikajoče obade. Ko so se povzpeli nad pragozd, se jim je razgrnil pogled na mogočne slapove, ki bobneče padajo čez tisoč metrov globoko prepadno steno Tronadorja. Zaradi nevarnih ledeniških razpok je bilo treba plezati čim bolj zgodaj, ko je led še zamrznjen. Po šestih urah ledeniškega plezanja so stali na vrhu, se fotografirali in se hitro vrnili v dolino. Sledil je dan počitka, nato pa so si za konec odprave 19. decembra izbrali še vzpon na najbolj slovensko goro v Argentini, Cerro Capilla.

## Izkustvo čiste pristnosti elementov

Začne se z ljubeznijo do gora, nadaljuje z ljubeznijo do gibanja v vertikali. Vsak vrh je novo razodetje. Lahko gre samo za trenutek ali nekaj minut, pa vendar občutek ostane leta in leta, spomijaš se ga takšnega, kot je bil. A če odgovorim na hitro, priznam, da nobena meni znana stvar, čustvo, način doživljanja, ni primerljiva podoba tega, ko si na vrhu gore stisneš roke. To ti da energije za mesec vnaprej. Na tem mestu bi se še enkrat zahvalili vsem, ki ste nam z vašo podporo kakor koli pomagali pri uresničitvi naših sanj.

Žimarjenje. Prva tri mesta so zasedle jamarke Jamarskega kluba Železničar. Z desne proti levi so prvouvrščena Mojca Vrviščar, druga Ines Klinkon in tretja Snežana Jeretina.



## Športni uspehi jamarskega kluba Železničar

Jamarski klub Železničar že vrsto let uspešno raziskuje slovensko podzemlje. V klubu smo zbrani ljudje, ki se poleg obiskovanja jam ukvarjamo tudi z drugimi dejavnostmi in ena izmed njih je tek. S tekom seveda pridobivamo in ohranjamo kondicijo, ki jo potrebujemo pri obiskih jam.

Da pa ne bi ostalo le pri treningih, smo se odločili, da se udeležimo tudi kakšne tekme. Ker je jamarstvo kolektivna dejavnost, se nam je zdel tek trojk, ki poteka vsako leto v sklopu prireditve Pot ob žici, primerna tekma, saj gre za skupinski tek treh članov ekipe. Lani se je teka trojk prvič udeležila ekipa v moški konkurenci, ki so jo sestavljali Boštjan Vrviščar, Valter Rupnik in Miha Staut, in zasedla 37. mesto s časom 0:56:08. Letošnjega teka trojk, 9. maja, pa sta se že udeležili dve ekipi. Moška ekipa, v enaki sestavi kot lani, je zasedla 39. mesto s časom 0:57:11, mešana ekipa, Matej Simonič, Ines Klinkon

in Andrej Stržinar, pa je zasedla 123. mesto s časom 1:11:47. Posebnost naših ekip je, da v cilj pritečemo z jamarskimi čeladami na glavi in s

sklenjenimi dvignjenimi rokami, kot simbol jamarstva in enotnosti duha, ki je zelo pomemben pri odkrivanju jam. Upamo, da bo naslednje leto

Jamarski klub Železničar na teku trojk še bolj množično zastopan in seveda posegal po še boljših rezultatih.

Poleg teka smo se 19. aprila udeležili tudi tekmovanja v žimarjenju na silos Žita na Viru pri Domžalah. Za kaj sploh gre pri tem manj znanem športu, ki je sicer jamarjem zelo domač? Z uporabo vrve plezalne tehnike, prsne in ročne prireme se je treba v čim krajšem času po vrvi povzpeti 47 metrov visoko. Po prvih 10 metrih se je treba tudi prepeti preko sidrišča. Od sedemnajstih tekmovalcev so naši člani zasedli 6. mesto, Boštjan Vrviščar, 7. mesto, Miha Staut, in 8. mesto, Jernej Petrovič. Tekmovalke pa so bile uspešnejše, in sicer 1. mesto, Ines Klinkon, 2. mesto, Mojca Vrviščar, in 3. mesto, Snežana Jeretina. Priznati pa je treba, da so tekmovala le štiri dekleta, kar pa vrednosti rezultata nič ne zmanjšuje, saj so bila dekleta hitrejša tudi kar od nekaj fantov.



Tek trojk. JKŽ-ju je letos uspelo sestaviti dve ekipi. Stoji ekipa Cari (Matej Simonič, Ines Klinkon, Andrej Stržinar), spodaj pa pozira ekipa Elite (Valter Rupnik, Boštjan Vrviščar, Miha Staut).

## Gostovanje pevk in pevcev MPZ Tine Rožanc v St. Pöltnu

St. Pölten, turistično mesto v vzponu, je že drugič v dveh letih gostilo mešani pevski zbor Cantate Nobiscum iz Železniškega kulturno umetniškega društva Tine Rožanc. V to najstarejše avstrijsko mesto smo pevke in pevci z zborovodkinjo Jelko Kovačič odpotovali na povabilo naših dolgoletnih prijateljev, železničarskega moškega zbora Alpenlandchor, ki je v teh dneh praznoval 60-letnico svojega delovanja.

Na pot smo odšli v petek, 29. maja, z vlakom Slovenskih železnic, in v poznih večernih urah prispeli v hotel Roter Hahn (rdeči petelin), ki je od St. Pöltna oddaljen približno dva kilometra. Po dopoldanski pevski vaji smo si ogledali mesto, zvečer pa se odpeljali z avtobusom do koncertne dvorane Bühne im Hof, ki sprejme približno 350 ljudi. Ponovno smo se prepričali, da je zborovsko petje med meščani St. Pöltna priljubljeno in cenjeno, saj

je bila dvorana polna do zadnjega kotička. Večji del dvournega programa so seveda izvedli jublanti, moški zbor Alpenlandchor, kot gostje pa so poleg Rožancev nastopili še basist Günter Kent in virtuozi na ustni harmoniki Franz Chmel. Zbor Cantate Nobiscum se je predstavil z desetimi skladbami domačih in tujih avtorjev. Poslušalci so bili najbolj navdušeni, ko smo odpeli Libera me, Domine, skladatelja Josepha Haydna, katerega dvestoletnico smrti je Avstrija praznovala 31. maja. Sledile so še čestitke jubilentom in izmenjava darila.

Takoj po koncertu smo bili deležni številnih pohval in čestitk za odlično izbran in izveden spored. Vsem pevcem Tineta Rožanca pa so veliko pomenile tudi pohvalne besede naše zborovodkinje Jelke Kovačič. Po prihodu nazaj v hotel smo se družili z gostitelji, in kazalci na uri so kazali že precej čez polnoč, ko

smo se zadovoljni zaradi uspelega nastopa odpravili k počitku.

V nedeljo zjutraj, 31. maja, smo se poslovili od večine članov zbora Alpenlandchor. Nekaj od njih pa nas je prijazno pospremila z avtobusom na Dunaj. V spremstvu naših gostiteljev in simpatične gospe Mojce, Slovenke, smo si ogledali

znamenitosti avstrijskega glavnega mesta. Prijatelji iz Alpenlandchorja so nas spremljali ves čas do odhoda vlaka, ob 16. uri. Takrat je še enkrat zadonela slovenska pesem Slavljenec današnji. Obljubili smo si, da se ob prvi priložnosti ponovno srečamo.

Ivica Lavrenčič



Pred Schönbrunnom na Dunaju.



Svečana obeležja proslave.

# Planinsko društvo Železničar Ljubljana letos praznuje 60-letnico delovanja

Planinsko društvo Železničar je četrtega aprila je v gostilni Štern na Ježici s skromno proslavo zaznamovalo 60-letnico svojega delovanja. Udeležili so se je tudi predstavniki Planinske zveze Slovenije s predsednikom mag. Francem Ekarjem, predstavniki prijateljskih društev iz meddru-

skromnih začetkov leta 1949 do začetka gradnje Kosijevega doma na Vogarju leta 1961, številnih srečanj planink in planincev na tleh nekdanje Jugoslavije. Zahvalil se je vsem, ki so kakor koli prispevali k temu, da danes praznujemo tako častljivo obletnico. Mag. Franc Ekar, predsednik

Železničar ob 60-letnici podelila jubilejno listino za uspešno delo in prispevek k razvoju slovenskega planinstva.

Dobitniki bronastega častnega znaka PZS za zaslužno in uspešno delo v planinski organizaciji so bili Bojan Draksler, Franc Gregorčič, Robert Hočevar, Rade Ilič, Stanislav Tajčman in Simona Živic. Srebrno plaketo je prejel Ciril Obid, zlato pa Marija Kališnik. Jubilejne plakete društva so prejeli Jure Boruta, Jože Janežič, Anton Merjasec in Alenka Štrukelj, priznanja za dolgoletno prostovoljno delo v društvu pa Tomaž Kokalj, Zdenka Kovačič, Zdravko Lokar in Brane Markovič.

Zavedati se moramo, kako zelo je pomembna skrb za zdravje in počutje ter da k temu lahko največ prispeva vsak sam. Današnji čas nam nalaga čedalje večje obremenitve, različne stiske so čedalje hujše, zato je nadvse pomembno, da vsaj občasno uidemo obveznostim v naravo, v gore, kjer si nabereimo novih moči in napolnimo baterije za nove izzive. Zato se vsi člani društva radi udeležujemo

številnih izletov in pohodov. Prav tako se lahko s ponosom ozremo na preteklost, z optimizmom gledamo v prihodnost, ko si bomo tako kot doslej s skupnimi močmi prizadevali za uspešen, trden, zanesljiv in odločen korak društva tudi v naprej.



Predsednik PZS mag. Franc Ekar predaja jubilejno listino PZS predsedniku PDŽ Borutu Kosu.

štvenega odbora Ljubljana ter predstavniki PD Železničar Celje in Maribor.

Proslava se je začela s planinsko himno, ki so nam jo zapeli člani pevskega zbora Tine Rožanc. Borut Kos, predsednik društva, je predstavil delovanje društva, od

Planinske zveze Slovenije, je planinstvu na Slovenskem pripisal velik pomen in opozoril, kako pomembno je ohraniti delovanje planinskih društev. Skupaj pa si moramo vsi prizadevati za varstvo gora in narave. Planinska zveza Slovenije je Planinskemu društvu



Karel Brečko predaja priznanje Tomažu Kokalju za dolgoletno prostovoljno delo v društvu.

Pridružite se nam vsi ljubitelji gora in pohodništva, da bomo v čim večjem številu praznovali naslednjo, okroglo obletnico!

## 30. jubilejni pohod na Štampetov most

Planinsko društvo Železničar je letos organiziralo že 30. jubilejni pohod na Štampetov most. Še kar spodbudno sobotno jutro, 18. aprila, je privabilo nekaj več kakor dvesto planincev iz širne Slovenije in tujine. Večina

pohodnikov je ob 8.30 vstopila na vlak v Ljubljani. V Borovnici nas je pričakala večja skupina pohodnikov in skupaj smo nadaljevali vožnjo do Verda, kjer se začne 25 kilometrov dolg pohod.

V sončnem jutru smo jo iz Verda urno ubrali proti Štampetovemu mostu. Most je bil med drugo svetovno vojno večkrat porušen z namenom ovirati železniški promet med Ljubljano in Trstom. Od mostu se je pot počasi vzpenjala skozi mogočen gozd proti TV-17, partizanski kurirski postojanki, ki se je skrila med kraške vrtače. Po približno polovici poti smo prišli do vasi Pokojišče, kjer nas je pred nekdanjo vaško gostilno pričakal vroč planinski čaj, ki nam ga že vrsto let kuhajo vojaki iz vrhniške vojašnice. Po krajšem oddihu smo se spustili mimo vasi Lašče, kjer nas je presenetilo in osvežilo nekaj kapelj aprilskega dežja. Nato smo se spustili pod železniško progo Ljubljana–Postojna in prišli na železniško postajo Borovnica – cilj naše poti. Planinci, na svidenje prihodnje leto na 31. pohodu!

Jure Boruta



Pohodniki na železniški postaji Verd.



Pohodniki pod slavnim mostom.

# Šesti šahovski turnir za pokal SŽ



Blaž Debevec, Boštjan Jeran in Jože Percl.

Šestega junija so se šahisti še zadnjič pred letnimi dopusti pomerili na šestem turnirju cikla za pokal Slovenskih železnic. V zelo močni konkurenci 63-ih šahistov in šahistk, med katerimi so bili trije FIDE mojstri, ena FIDE mojstrica in trinajst mojstrskih kandidatov, je še drugič zapored zmagal Boštjan Jeran ter tako napovedal resno kandidaturu za prvo mesto v skupni razvrstitvi. Izvrstno formo je potrdil s sedmimi zmagami, med drugimi tudi proti dvema FIDE mojstroma, in tako poleg Zvonka Mesojedca postal drugi šahist, ki mu je to uspelo. Mesojedec je mimogrede tak rezultat naredil že pred več kot dvema letoma. Pohvaliti kaže tudi nepreračunljivost zmagovalca, ki je kljub temu, da mu je v zadnji partiji proti petemu nosilcu Blažu

Debevcu za končno prvo mesto zadostoval že remi, partijo odigral brezkompromisno in zmagal. Drugo mesto je s šestimi točkami – edini poraz je doživel proti Jeranu – zasedel FIDE mojster Jure Zorko. Tretje mesto je z istim številom točk osvojil Milan Matko, ki je edini poraz doživel prav proti Zorku. Največje presenečenje med prvo deseterico je 39. nosilec Gregor Banfi, ki je po porazu v prvem kolu do konca nanizal štiri zmage in dva remija, kar je zadostovalo za 10. mesto. Železničarji niso imeli svojega dne, saj je bila najboljša uvrstitev domačega igralca 25. mesto Nenada Djekanoviča. Vodilni v skupnem seštevku ostaja z vsemi odigranimi turnirji Jože Percl, s turnirjem manj je na drugem mestu Dušan Zorko. Z vsemi odigranimi turnirji pa

se na tretjem mestu nahaja Zlatko Jeraj. Najboljši železničar v skupnem seštevku je Zvonko Mesojedec na šestem mestu.

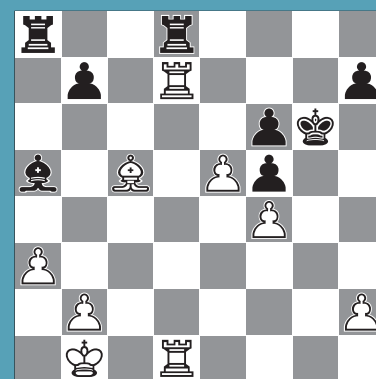
**Vrstni red 6. turnirja:** 1. Boštjan Jeran 7 točk, 2. Jure Zorko, 3. Milan Matko, oba 6 točk, 4. Blaž Debevec, 5. Damjan Plesec, oba 5,5 točke, 6. Matjaž Kodela, 7. Marjan Oberč, 8. Jože Percl, 9. Marjan Butala, 10. Gregor Banfi, vsi 5 točk.

**Skupni vrstni red:** 1. Jože Percl 498 točk, 2. Dušan Zorko 457, 3. Zlatko Jeraj 419, 4. Leon Mazi 400, 5. Boštjan Jeran 392, 6. Zvonko Mesojedec 384, 7. Jože Skok 381, 8. Matjaž Kodela 358, 9. Blaž Debevec 352, 10. Janez Hribar 337 točk. Vlastimir Djurdjević

## ŠAH

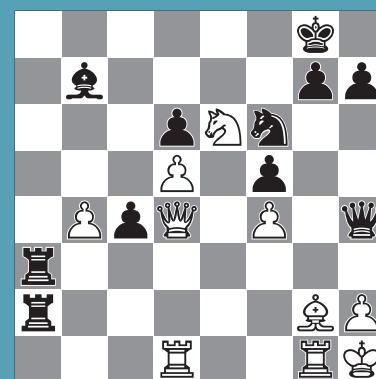
Ureja: Zvonko Mesojedec

**Primer 3:**  
Polugaevsky – Silady  
Črni upa na delitev točke, vendar ples belih topov atraktivno zaključijo partijo.



**Rešitev:**  
1. Tg1+ Kh6 2. Lf8+ Txf8 3. Td3 in črni neizogibno dobi mat v naslednji potezi Th3

**Primer 4:**  
Inkov – Bajović, Plovdiv, 1982  
Čar pozicije je, da je nevarna za oba, toda na potezi je črni in njegova težka artilerija, ki kljub velikim izgubam odloči partijo v svojo korist.



**Rešitev:**  
1...Dxh2+! 2. Kxh2 Sg4+ 3. Kh1 Th3+ 4. Lxh3 Th2#





## Lepotci iz Münchna

Sredi maja je v Münchnu spet potekal tradicionalni bienalni sejem Transport in logistika, na katerem so bile navzoče tudi Slovenske železnice. Kot običajno so tudi tokrat na odprtem prostoru sejmišča predstavili nekaj najsodobnejših tovornih vagonov, ki so zares pravi lepotci – vsaj dokler jim vsakodnevno delo na železnici, udarci in umazanija ne odvzamejo delčka te lepote.

Tako kot že nekaj let se tudi tokrat jasno kaže trend naraščanja velikosti in zmogljivosti vagonov, predvsem pa čedalje večje specializiranosti. Medtem ko so se v še ne tako davni preteklosti uporabljale standardne oblike vagonov za vse vrste tovarov, pa sedaj čedalje več vrst tovarov dobiva svoje specializirane vagonne.

Ker so Slovenske železnice tesno vpete v tokove evropskega tovornega prometa, bodo vsi ti lepotci prej ali slej, nekateri pa tudi že sedaj, vozili po naših tirih. Lepo bi bilo, da tudi z oznakami SZ.

Na koncu še ta zanimivost, da ne bo presenečenja, ko jo boste opazili na kakšni cisterni – varnostni odbijači, ki naj bi ob močnejšem naletu preprečili naskok enega vagona na drugega ali iztiranje. Ti so bili nameščeni na cisterni za klor.



Z Gorenjske  
na Primorsko  
je le en korak!

# Avtovlak

**PRAV NENAČADNO: SEDIM V AVTU IN SE PELJEM Z VLAKOM!**

## **Bohinjska Bistrica - Podbrdo - Most na Soči**

Boh. Bistrica	7.42	8.35	11.35	14.10	16.48	21.00
Podbrdo	7.52	8.53	11.45	14.20	17.00	↓
Most na Soči	-	9.18	-	-	17.27	21.33

## **Most na Soči - Podbrdo - Bohinjska Bistrica**

Most na Soči*	5.22 <sup>1</sup>	5.25 <sup>2</sup>	-	10.27	-	-	18.30
Podbrdo	5.57 <sup>1</sup>	6.05 <sup>2</sup>	8.07	11.07	13.15	16.05	↓
Boh. Bistrica	6.07 <sup>1</sup>	6.15 <sup>2</sup>	8.17	11.17	13.25	16.15	19.14

\* Nakladanje avtomobilov na postaji Most na Soči je končano 10 minut pred odhodom vlaka.

<sup>1</sup> Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.

<sup>2</sup> Vozi ob delavnikih.

Velja do 12. 12. 2009

**Na vlak lahko naložite tudi kolo!**



Potem ko se je v Istri ponesrečilo staro železniško dvigalo na parni pogon, je bilo leta 1976 v Vzhodni Nemčiji nabavljeno novo, dizelsko dvigalo EDK 750 proizvajalca TAKRAF, takrat menda med najboljšimi in najmodernejšimi v Evropi. Sposobno je dvigniti 125 ton in še danes deluje v okviru pomožnega vlaka. Takšne značke so spodbujale navdušenje in občudovanje ob njegovi promociji na ljubljanski postaji, ko je kot za šalo dvignilo parno lokomotivo serije 25.