

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



## **Aktualno**

**Poslovanje Slovenskih železnic  
boljše od načrtov**

**Varno čez nivojske prehode**

**Železnica navdihuje mlade  
umetnike že 40 let**

## **Kadri**

**Največje število jubilarcev doslej**

## **Tovorni promet**

**50 let paletizacije na železnici**

## **Tujina**

**Železniška konkurenca  
ne deluje**

## **SŽ so ljudje**

**Mojca Božič: Prva linija zunanje  
podobe Slovenskih železnic**



**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, d. o. o., 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 • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • 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 15. avgusta 2010.



Avtor:  
Miško Kranjec



## Aktualno

Poslovanje Slovenskih železnic boljše od načrtov

2



## Aktualno

Varno čez nivojske prehode

3



## Aktualno

Železnica navdihuje mlade umetnike že 40 let

5



## Kadri

Največje število jubilarov doslej

8



## Tovorni promet

50 let paletizacije na železnici

22



## Tujina

Železniška konkurenca ne deluje

24



## SŽ so ljudje

Mojca Božič: Prva linija zunanje podobe Slovenskih železnic

26



1

## Uvodnik

Marino Fakin

Odgovorni urednik

Slovenske železnice so maja, prvič po poldrugem letu, dosegle pozitivni poslovni izid iz poslovanja in prepeljale dobrih petindvajset odstotkov več tovora kakor lani. To so dosežki, ki navdihujejo in optimizmom, da bo letošnje poslovno leto za železnice uspešno in da bodo delovna mesta varna. Seveda, dobri rezultati nismo prišli sami od sebe! Veliko je bilo storjenega in še veliko bo treba. Dejansko so Slovenske železnice s številnimi ukrepi, tako v tovornem kot potniškem prometu, v drugih poslovnih enotah in odvisnih družbah ter na kadrovskem področju uspešno zaustavile negativno stanje v podjetju in sedaj lahko poslujejo še bolj učinkovito.

Da se v Sloveniji na področju železnic in logistike nekaj premika in da želi država zagotoviti razvoj te gospodarske panoge, ki ustvarja veliko delovnih mest in nacionalnega prihodka, je zaslediti iz pogovorov o prestrukturiranju slovenske logistike in morebitni združitvi Slovenskih železnic, Luke Koper in Intereurope. Hartmut Mehdorn, nekdanji generalni direktor Nemških železnic, ki svetuje slovenski vladi, je opazil izvirni greh slovenske logistike, to je njeno nepovezanost in parcialni nastop logističnih podjetij na trgu. Zaznal je tudi, da sanacija stebrov slovenske logistike – prej navedenih treh podjetij – ne bo nikakršno zagotovilo za poznejše uspešno delovanje, razvoj in obstoj na trgu. Stanje je podobno stanju, ko vlada epidemija. Vsi so bolni. Če zdravnik zdravi samo eno ali nekaj oseb in pri tem zanemari druge, ki so s temi povezane, bo epidemija še naprej kosila po ljudeh in bolezni ne bo konec. Nazadnje bodo tudi ozdravljeni zopet zboleli. Takšnih delnih rešitev je bilo v preteklosti veliko in žal niso prinesle dolgoročnih rešitev in stabilnega stanja.

Ko je Mehdorn pozornost javnosti preusmeril z železnice v razvoj logistike, je opozoril na dejanske težave in strokovno javnost ob enem pozval, da naj kritično sodeluje in soustvarja logistično razvojno strategijo. Tokrat obstaja možnost, da se ponovno proučijo možnosti integriranega nastopa slovenskih logističnih velikanov, ki pa so v evropskem ali svetovnem merilu zgolj palčki, in da se pripravijo skupne logistične storitve, s katerimi bo mogoče uspešno konkurirati na svetovnih trgih. O tem, kako bodo ta podjetja povezana, je prezgodaj govoriti. Morebitno sodelovanje v enotnem podjetju ali pri posameznih poslovnih projektih bo moralo oddajati spodbudne signale strankam in drugim poslovnim subjektom s področja logistike, da ne gre za nov monopol ali preveliko koncentracijo moči. Sodelovanje bo moralo razvijati konkurenčnost na trgu, ponuditi še bolj dostopne logistične storitve in ustvarjati višjo dodano vrednost. Vrata za poslovno sodelovanje bodo morala biti odprta tudi za druga logistična podjetja in tiste stranke, ki bodo potrebovale storitve zgolj enega, dveh ali vseh treh partnerjev. Ne nazadnje bo treba ljudem, zaposlenim in trgu transparentno in jasno predstaviti prednosti sodelovanja in jim ponuditi novo razvojno perspektivo.

Pred petdesetimi leti so v Sloveniji začeli uvajati poglobljena logistična orodja in sredstva, to je palete. Devet let pozneje pa so se pojavili prvi zabojniki. Obe novosti so uvajale prav železnice, in tako dejavno spodbudile razvoj integralnega transporta in logistike. V članku dr. Josipa Orbančiča najdete veliko zanimivih dejstev o paletizaciji na Slovenskem in o pozitivni vlogi železnice v tem petdesetletnem obdobju.

Junija je okroglih štirideset let praznoval železniški likovni in literarni natečaj, ki vsako leto pritegne veliko osnovnih šol. Vez med Slovenskimi železnicami in mladimi je resda tradicionalna, toda vedno sveža in stalno se prenavlja, saj železnice neprestano navdihujejo in pritegujejo mlade ustvarjalce. Nagrajena umetniška dela si je mogoče ogledati v razstavnem prostoru Slovenskih železnic na Kolodvorski 11 v Ljubljani.

# Poslovanje Slovenskih železnic boljše od načrtov

Slovenske železnice so maja, prvič po oktobru 2008, poslovale pozitivno. Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je dosegel 849.000 evrov, čisti poslovni izid pa je bil pozitiven v višini 281.000 evrov. Dobiček je predvsem posledica rezultatov tovarnega prometa ter varčevalnih ukrepov na različnih področjih. Transportni prihodki v tovarnem prometu so maja dosegli 10,34 milijona evrov in so lanske presegli za kar 26,2 odstotka, za 22,1 odstotka pa so bili višji tudi od načrtovanih. Tovorni vlaki Slovenskih železnic so maja prepeljali 1,56 milijona ton blaga (24,9 odstotka več kot maja 2009) in opravili 318 milijonov netotonskih kilometrov (20,9 odstotka več kot maja 2009).

Skupni tržni prihodki Slovenskih železnic (brez internih prihodkov in pogodb z Direkcijo za vodenje investicij v javno že-

lezniško infrastrukturo) so maja dosegli 16,47 milijona evrov ter za 17,3 odstotka presegli načrt, za 26,6 odstotka pa tržne prihodke lanskega maja. Na drugi strani so se zmanjšali poslovni odhodki, ki so bili maja za 3,5 odstotka manjši, kot je bilo načrtovano.

»Doseženi dobiček je sicer majhen, a kaže, da stopamo v pravi smeri. Posebej me veseli, da so naši ukrepi v tovarnem prometu pokazali konkretne rezultate. Ti se kažejo tako pri povečanih količinah tovara kot v tem, da končno spet pišemo črne številke,« je poudaril generalni direktor Slovenskih železnic, **Goran Brankovič**. »Dobri rezultati pa nas ne smejo uspavati. Do konca leta nas čaka še veliko dela,« je še povedal. Obenem je opozoril, da bodo tudi v prihodnje vsi deležniki, vključno z državo, morali izvajati že dogovorjene ukrepe, predvsem na področju

finančnega prestrukturiranja podjetja.

Nadzorni svet Slovenskih železnic se je 14. junija sestal na svoji 12. seji. Na dnevnem redu seje so bili med drugim letno poročilo družbe Slovenske železnice, d. o. o., in konsolidirano letno poročilo skupine Slovenske železnice za leto 2009, informacija o poslovanju v prvem štirimesečju leta ter poročila komisij nadzornega sveta.

Nadzorni svet se je seznanil s poslovnimi rezultati Slovenskih železnic v prvih štirih mesecih leta ter jih ocenil kot spodbudne. Zlasti je razveseljivo, da v tovarnem prometu, ki je edina popolnoma tržna dejavnost Slovenskih železnic, tako finančni kot fizični kazalniki presegajo tako načrte kot lanske rezultate. V obdobju I-IV/2010 so Slovenske železnice dosegle bistveno boljše rezultate kot v istem lanskem obdobju ter hkrati presegle načrte. Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je v obdobju januar-april znašal -4,42 milijona evrov, čisti poslovni izid pa -8,33 milijona evrov. Doseženi poslovni izid iz poslovanja v višini -4,42 milijona evrov je boljši od načrtovanega za obdobje januar-april 2010 za 3,28 milijona evrov, predvsem zaradi večjih transportnih prihodkov tovarnega prometa in večjih prihodkov v infrastrukturi. Čisti poslovni izid v višini -8,33 milijona evrov pa je boljši od načrtovanega za 1,88 milijona evrov. Na poslovni izid so negativno računovodsko vplivale negativne tečajne razlike med evrom in švicarskim frankom. Brez upoštevanja tega vpliva v višini 1,8 milijona evrov je bila dosežena čista izguba v višini 6,52 milijona evrov, kar je za 3,53 milijona evrov bolje od načrta. Dodana

vrednost na zaposlenega je načrte presegla za 6,2 odstotka in v obdobju I-IV/2010 na letni ravni znaša 26.335 evrov. Dodana vrednost na zaposlenega se je še povečala in je maja na letni ravni znašala 29.258 evrov.

V tovarnem prometu je bilo v prvih štirih mesecih leta prepeljanih 5,3 milijona ton blaga in opravljenih 1.111 milijonov netotonskih kilometrov. V primerjavi z lanskim letom je bilo prepeljanega za 16 odstotkov oziroma 733 tisoč ton več blaga, obseg opravljenega dela v netotonskih kilometrih pa je bil večji za 13,7 odstotka (134 mio. ntkm). Poslovni prihodki tovarnega prometa so načrtovane presegli za devet odstotkov.

V potniškem prometu je bilo v prvih štirih mesecih leta prepeljanih 5,48 milijona potnikov in opravljenih 268 milijonov potniških kilometrov. Število potniških kilometrov je v obdobju I-IV/2010 za 1,8 odstotka manjše od načrtov, število prepeljanih potnikov pa za 2,2 odstotka. V primerjavi z istim obdobjem lanskega leta je število opravljenih potniških kilometrov manjše za 1,1 odstotka, število prepeljanih potnikov pa je na lanski ravni. Poslovni prihodki potniškega prometa so sicer nekoliko zaostali za načrtovanimi (za 2,2 odstotka), lanske pa so presegli za 9,3 odstotka.

Kljub izboljššanemu poslovanju bo po ugotovitvi nadzornega sveta za zagotovitev dolgoročnega pozitivnega poslovanja nujna izvedba vseh predvidenih ukrepov, zlasti na področju finančnega prestrukturiranja in na področju že dogovorjenih ukrepov, ki so v pristojnosti države.



Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič

Foto: Miško Kranjec

## Hartmut Mehdorn: Povezovanje v logistiki je nujno

Enaindvajsetega junija je bil na Ministrstvu za promet prvi sestanek novega usmerjevalnega odbora, ki so se ga udeležili minister za promet **dr. Patrick Vlačič**, nekdanji generalni direktor Nemških železnic **Hartmut Mehdorn**, generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič** in direktorji poslovnih enot, predstavnik sindikata Slovenskih železnic **Silvo Berdajs**, predsednik uprave Luke Koper **Gregor Veselko**, direktor Intereurope **Ernest Gortan**. Sindikati Intereurope in Luke Koper se kljub vabilu sestanka niso udeležili.

Vlačič in Mehdorn sta povedala, da bo usmerjevalni odbor do sredine avgusta pripravil glavne vsebinske predloge o organizaciji logistike in transporta v Sloveniji. Zato so ustanovili štiri delovne skupine – za strategijo, za upravljanje in organiziranost, za človeške vire in vpliv organiziranosti na zaposlene ter za finance –, ki bodo analizirale stanje in pripravile predloge, o katerih bo moč tudi vsebinsko razpravljati. Ti bodo javnosti in strokovnjakom predstavljeni na posebni konferenci, z usmeritvami s te konference pa bo do konca septembra oziroma

začetka oktobra seznanjena vlada. Mehdorn je tudi pojasnil, da sta ga predsednik vlade **Borut Pahor** in minister za promet dr. Patrick Vlačič povabila v Slovenijo kot strokovnjaka in da nima nič z interesi DB ali kogar koli drugega.

Vlačič je povedal, da podpira oblikovanje logističnega holdinga, torej povezovanje Slovenskih železnic, Intereurope in Luke Koper. Zanj se zavzema tudi Mehdorn, ki je prepričan, da je glede na potrebe trga in strank takšno povezovanje nujno. Vsaka družba sama zase je po njegovih besedah namreč

premajhna, da bi konkurirala na evropskem trgu, z združitvijo pa bi lahko ustvarili podjetje, ki bo imelo »glas tudi na evropskem trgu«. S povezavo Slovenskih železnic, Luke Koper in Intereurope bi lahko dobili logistično združbo, vredno okrog 900 milijonov evrov. Predlagal je posodobitev logistične verige v Sloveniji, kar pomeni združitve cestnih, železniških in morskih prevoznih poti. »Naročnika zanima predvsem, kako bo tovor pripeljal od točke A do točke B, ne pa po kateri poti,« je poudaril Mehdorn.

Marino Fakin

## Varno čez nivojske prehode

Dvaindvajsetega junija smo zaznamovali mednarodni dan ozaveščanja o varnosti na nivojskih prehodih. Tudi na Slovenskih železnicah smo se dejavno vključili v ta mednarodni projekt in opozorili na varno prečkanje tirov. Voznike vseh vrst vozil in pešce smo še enkrat pozvali, da upoštevajo predpise in pomagajo skrbeti za varnost cestnega in železniškega prometa. V Evropi se na nivojskih prehodih vsako leto ponesreči okrog šeststo ljudi. Po izračunih UIC-ja povzročijo uporabniki cest 95 odstotkov teh nesreč. Zavedati se je

treba, da se je tem nesrečam mogoče izogniti, če spoštujemo prometne prepise in pravila, ki veljajo na območju nivojskih prehodov. Strogo prepovedano in zelo nevarno je voziti ali hoditi mimo zapornic, ki se prav tedaj spuščajo, ali obvoziti polzapornice. Čeprav je vlak že zapehljal čez prehod, lahko na dvotirni progi že nekaj sekund pozneje pripelje vlak z druge smeri, na kar še vedno opozarjajo vidni in zvočni signali. Prav tako se je obvezno treba ustaviti pred Andrejevim križem in se prepričati, ali lahko varno

nadaljujete pot. Andrejev križ ima namreč popolnoma enak pomen kot znak stop na cesti. Upoštevati je treba, da ima vlak vedno prednost pred cestnim vozilom ali pešcem, in se ne gre zanašati na to, da je strojevodja videl vozilo ali pešca prečkati progo. Zavorna pot težkega vlaka je namreč lahko dolga tudi do en kilometer.

Vsi vlaki Slovenskih železnic 24 ur na dan vozijo s prižganimi lučmi, pred problematičnimi odseki proge na prihod vlaka strojevodje opozarjajo z zvočnimi signali, hitrost vlakov pa je na križanjih brez zapornic omejena. Poleg tega v skladu z razpoložljivimi proračunskimi sredstvi Slovenske železnice skrbijo za izboljšanje zavarovanja križanj ceste in železnice. Za letos je tako v sklopu vzdrževalnih del v javno korist predvidena vgradnja avtomatskih zapornic na šestih prehodih in celovita obnova enega prehoda. Brez previdnosti udeležencev v cestnem prometu pa tudi ti ukrepi ne bodo dali pravih rezultatov. V okviru mednarodnega projekta smo pripravili tudi promocijski video spot Varno čez nivojske prehode!, ki opozarja na previdnost pri prečkanju nivojskih prehodov.

Tanja Rotovnik



Foto: Miško Kranjec

# Gasilska vaja pri Lazah



Dvaindvajsetega maja je bila pred postajo Laze, na progi Zidani Most–Ljubljana, organizirana gasilska vaja, na kateri je sodelovalo kar osem prostovoljnih gasilskih društev (PGD). Namen vaje je bil preveriti možnosti posredovanja enot Gasilske zveze Dol-Dolsko ob nesreči z vlakom. S Slovenskih

železnic sva pri organizaciji vaje sodelovala **Nika Podlogar**, vodja nadzorne postaje Litija, in **Zoran Matijević** iz Službe za obrambne zadeve, zaščito in varnost.

Gasilci so posredovali ob »nesreči«, v kateri je osebni avtomobil nedovoljeno zapeljal čez tire in trčil z vlakom. Avto je

nato odbilo na stransko cesto, kjer se je vžgal. Zaradi zaviranja vlaka so iskre povzročile požar v hiši ob progi. Požar se je hitro širil. Vnela se je tudi manjša lopa, v kateri so bili sodi odpadnega olja. V hiši sta bili ujeti dve osebi, obstajala je nevarnost, da bo eksplodirala plinska jeklenke v kuhinji. Potnike

iz avtomobila je pometalo ven in bili so lažje poškodovani. Vodja intervencije si je ogledal kraj dogodka in ocenil stanje ter podal taktično zasnovano in nalogo, gasilci so nato pod železniškimi tirnicami napeljali nizkotlačni vod in pogasili požar. Vodja gasilcev **Srečko Lunar** je vajo ocenil za uspešno.



# Železnica navdihuje mlade umetnike že 40 let

Drugega junija smo v razstavnem prostoru Slovenskih železnic na Kolodvorski 11 v Ljubljani odprli razstavo nagrajenih likovnih in literarnih del s tradicionalnega, letos že 40. mladinskega natečaja. Železniški natečaj je najstarejši natečaj za mlade v Sloveniji in brez dvoma izpričuje lepo tradicijo, pomeni pa zgledno in uspešno sodelovanje med Slovenskimi železnicami in mladimi. Razstavo si bo mogoče vse do 29. oktobra ogledati vsak dan od 8. do 16. ure.

Letošnji literarni in likovni natečaj smo imenovali **Železnica je prijazna do okolja**. Na natečaj se vsako leto odzove veliko mladih iz vse Slovenije. Letos je sodelovalo kar 193

osnovnih šol oziroma njihovih podružnic iz vse Slovenije. Prejeli smo 4859 likovnih izdelkov in 1236 literarnih del. Naloga, izbrati zares najboljše med njimi, je bila za obe strokovni komisiji, literarno in likovno, prav trd oreh. Literarno komisijo je vodila **prof. Darja Lavrenčič Vrabec**, člani komisije so bili **Darinka Lempl Pahor**, **Miloš Oprešnik** in **Milena Strojjan**. Likovno komisijo je vodila akademska slikarka **mag. Milena Gregorčič**, člana likovne komisije sta bila akademska kiparka **Milena Braniselj** in slikar **Žarko Vrezec**. Razstavo je z veliko občutka za izdelke mladih ustvarjalcev postavila mag. Milena Gregorčič. Najboljši posamezniki in posameznice prejmejo knji-

žne nagrade, za najboljša skupinska dela pa nagrajeni razredi odpotujejo na izlet z vlakom. Rezultati letošnjega razpisa so objavljeni na spletni strani Slovenskih železnic.

Mlade likovnike z osnovne šole Toneta Čufarja iz Ljubljane, ki so prišli na odprtje razstave, je pozdravil **mag. Igor Hribar**. »Po- leg častitljive, 40-letnice natečaja mladih umetnikov praznujemo danes na železnici tudi dan železničarjev Slovenije, v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje 2. junija pred 164 leti. Železnica s tem dokazuje, da je še vedno zanimiva ter da zna pritegniti in navdihniti mlade ustvarjalce,« je še poudaril Hribar.



Odprtje razstave so z nastopom popestrili mladi likovniki iz osnovne šole Toneta Čufarja iz Ljubljane in pokazali, da so talentirani tudi v glasbi in plesu. Pod vodstvom mentorice, akademske slikarke Mojce Pengov so tudi letos prejeli skupinsko nagrado za slikanje na svili. Mlade likovnike je pozdravil mag. Igor Hribar. (foto: Miško Kranjec)

# Poletni kino v atriju Slovenskih železnic

## Program letnega kina Kinodvorišče

Julija bo mogoče v atriju Slovenskih železnic na Kolodvorski 11 v Ljubljani filme gledati na prostem. Kinodvor, ki domuje v sosednjih prostorih, bo namreč prikazoval filme v poletnem kinu, in to vsak dan od 30. junija do 21. julija. V poletni kino bo mogoče dostopati neposredno iz prostorov Kinodvora.

Vodja trženja pri Kinodvoru Ana-Seta Pucihar je pohvalila dosedanje sodelovanje s Slovenskimi železnicami. S poslovno enoto Potniški promet so že večkrat organizirali obveščanje o programu Kinodvora, zanje so sodelavci v potniškem prometu razobesili plakate v železniških vitrinah na ljubljanski postaji in na vlakih, ter delili zloženke o projektu Film pod zvezdami. Zato so se letos odločili, da sodelovanje obogatijo s projektom poletnega kina, in v sodelovanju z Natašo Turšič in Sašo Grošelj iz področja za nepremičnine, Tanjo Rotovnik iz službe za organizacijsko komuniciranje in Jolando Gosak iz poslovne enote Potniški promet jim je to tudi uspelo uresničiti. Puciharjeva je poudarila, da »so Slovenske železnice s partnerstvom pri projektu Kinodvorišče ponovno podprle film in kulturo«.

Kinodvor je javni zavod, ki ga je Mestna občina Ljubljana ustanovila za prikazovanje kakovostne filmske produkcije. Je mestni kino s stalnim programom za otroke in mlade, eno vodilnih državnih središč za filmsko kulturo in festivalsko središče. Kinodvor postaja novi tip kinematografa – »event cinemax«, ki namenja velik poudarek izkušnji obiska kina, podprti s posebnimi dogodki. Spletna stran: [www.kinodvor.org](http://www.kinodvor.org).

**od 30. junija do 6. julija, ob 21.30**

**Beli trak** (Das weisse Band – Eine deutsche Kindergeschichte)  
Michael Haneke, Nemčija/Avstrija/Francija/Italija, 2009, čb, 145'

*Haneke v skrivnostni pripovedi, osredotočeni na skupino otrok in njihovih staršev, secira vaško življenje v predvojni Nemčiji, da bi pokazal, kako malo je potrebno, da človeška zloba visoko dvigne svojo glavo.*

**7. julija, ob 22.00**

**Akvarij** (Fish Tank)  
Andrea Arnold, VB, 2009, 123'

*Portret uporniške najstnice s socialnega roba v angleškem Essexu. Nepopustljivo iskren, brez moraliziranja in sentimentalnosti ter z odlično nešolano igralko v glavni vlogi.*

**od 8. do 14. julija, ob 21.30**

**Lunapark** (Adventureland)  
Greg Mottola, ZDA, 2009, 107'

*Komedija o odraščanju, v kateri se režiser skozi zgodbo mladeniča, ki se spopada z lekcijami življenja in ljubezni, v zabaviščnem parku nostalgичno spominja osemdesetih let 20. stoletja.*

**od 15. do 17. julija, ob 21.30**

**Naelektrena meglica** (In the Electric Mist)  
Bertrand Tavernier, ZDA/Francija, 2009, 117'

*Sodobni film noir, postavljen v okolje pokatrine Louisiana, ki korenine zla vleče iz temnega močvirja pod preprogo pometenih smeti ameriške zgodovine.*

**od 18. do 21. julija, ob 21.30**

**Vsi drugi** (Alle Anderen)  
Maren Ade, Nemčija, 2009, 119'

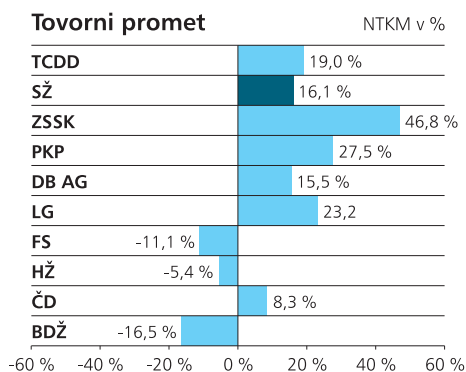
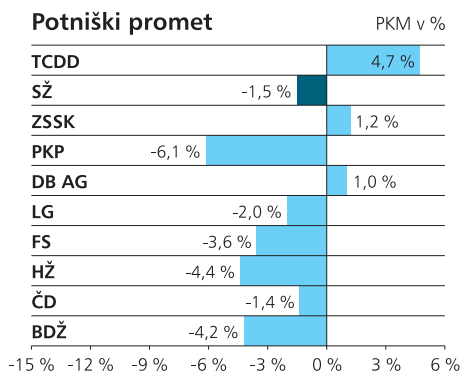
*Intimen portret mladega para razgrinja subtilno komično, na trenutke tudi kruto podrobno študijo nasprotujočih si želja zaljubljenecv v iskanju lastne identitete.*





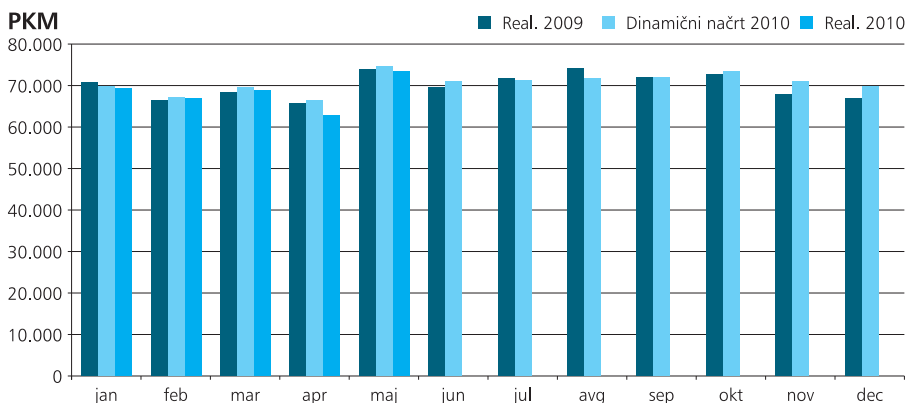
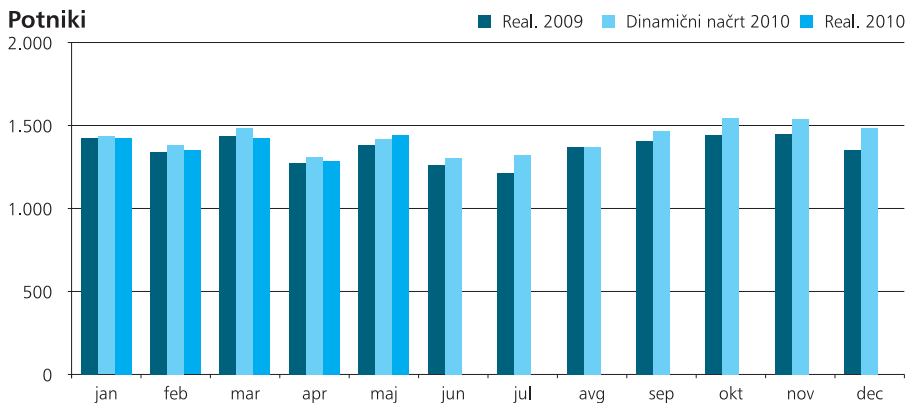
## Obseg dela evropskih železnic

Januar–maj 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

## Potniški promet Slovenskih železnic

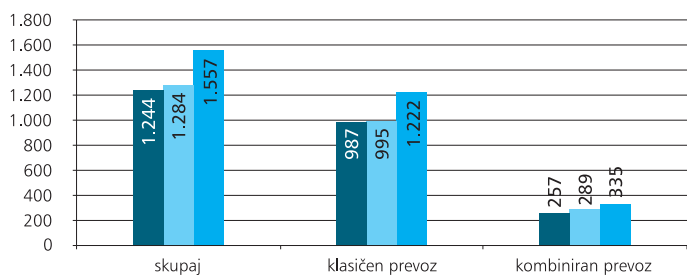


2010 – ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

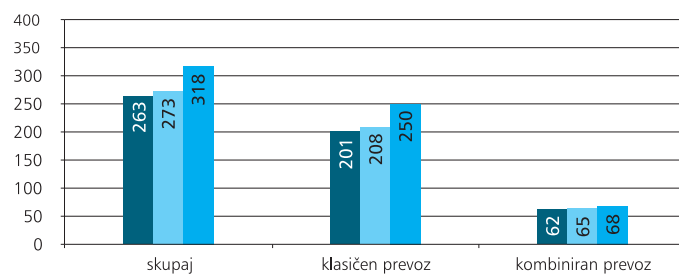
### Prepeljeno blago

v 000 ton



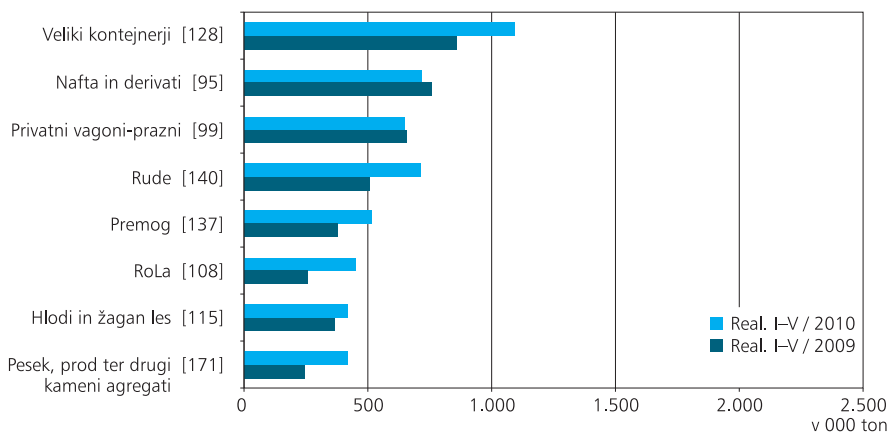
### Opravljenost dela

v mio NTKM



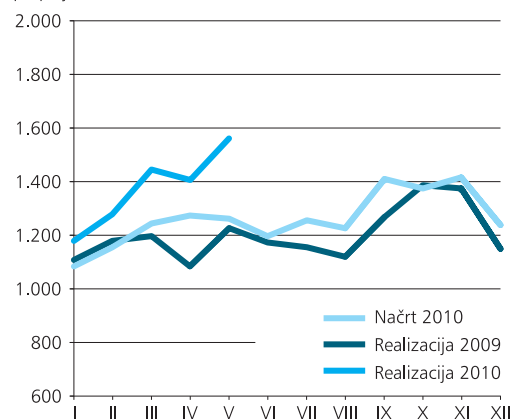
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



## Podelitev priznanj za trideset let dela 2010

# Največje število jubilarantov doslej

Četrtega junija je bila v Železniškem muzeju slovesna podelitev priznanj vsem železničarkam in železničarjem, ki že cela tri desetletja delajo na železnici ali v njenih odvisnih družbah. Letos je bilo še posebej slovesno, saj je tri desetletja neprekinjenega dela na železnici slavilo največje število jubilarantov doslej – kar štiristo dvaintrideset zaposlenih.

Zbrane je nagovoril generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič**, 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.

»Vaš jubilej, ki ga praznujemo danes, je tako ne le vaš osebni in poklicni praznik, temveč tudi dokaz vaše zvestobe železni cesti. Trideset let je dolga doba. Razmišljal sem o tem, kaj pomeni delati trideset let v istem podjetju. Ugotovil sem, da lahko rečem samo: Kapo dol! V tem času so ne le Slovenske železnice, temveč vsa Slovenija doživela velike družbene, gospodarske in politične spremembe. Verjamem, da ste

v tem času doživeli marsikaj lepega. Včasih pa ste morali tudi stisniti zobe in preživeti manj lepe trenutke. Kljub temu ste železnici ostali zvesti, za kar se vam iz srca zahvaljujem. Brez vas Slovenske železnice ne bi mogle postati bistveni del slovenskega prometnega sistema in obenem enakopravna članica družine evropskih železnic. Danes se iz dneva v dan srečujemo s težjimi razmerami poslovanja kot kdaj koli prej. Recesija tudi nam nikakor ni prizanesla in posledice gospodarskega padca so se pokazale tudi v našem poslovanju. Vseeno puške nismo vrgli v koruzo, prav nasprotno. Z dodatnimi prizadevanji nam je uspelo, da smo poslovna gibanja letos že obrnili navzgor. To pa nam nikakor ne bi uspelo brez prispevka prav vsakogar izmed vas,« je povedal Brankovič.

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 obujanja spominov na bolj ali manj prijetne dni dela na Slovenskih železnicah.



Foto: Miško Kranjec

Jubilaranti so se zbrali v Železniškem muzeju.

## Jubilaranti o delu na železnici



**Marijan Čolić, vlakovodja**

### Sekcija za tovorni promet Ljubljana

Železnica mi je veliko dala. Že po osnovni šoli mi je omogočila, da sem se izšolal. Zato tudi zaupam podjetju in trudil sem se, da sem pri delu čim več prispeval. Najraje se spominjam obdobja, ko sem začel delati na železnici. Tudi sicer je bilo veliko lepih delovnih trenutkov, zlasti zadnjih deset let je izredno hitro minilo. Mislim, da železnica ima prihodnost, kljub temu, da trenutno preživljamo težke trenutke. Mladih, ki šele prihajajo na železnico, svetujem, da naj vztrajajo in ne odnehajo ob prvih večjih težavah.



**Milan Mesarič, sprevodnik**

### Sekcija za potniški promet Maribor

Trideset let na železnici sem vedno z veseljem delal, ne glede na krizo ali ne. Kot otrok sem si želel delati na železnici in odločitev za železničarski poklic ni bila težka. Rad imam ta poklic. Med delom sem se usposobil tudi za poklic vlakovodje in vodje vlaka. Na železnici sem veliko pridobil, strokovno in osebno, spoznal sem številne kraje v Sloveniji in nekdanji državi ter veliko ljudi. Naša generacija z železniške (srednje) šole v Mariboru je največja. Železnica je takrat potrebovala veliko kadra, ker se mladi niso radi odločali za železniški poklic. Zaposlili smo se v času, ko je bila železnica v razvojnem ciklusu. Resda so nekoč bili boljši časi, toda kljub recesiji upam, da bo v prihodnje boljše.



**Cvetka Draksler, vodja oddelka za posebne produkte**

### Poslovna enota potniški promet

Najprej moram povedati, da mi je trideset leto minilo, da sploh ne vem, kdaj. Imela sem srečo, da sem opravljala veliko različnih del na železnici. Bilo je veliko lepih trenutkov, pa tudi kakšna negativna izkušnja, na splošno pa je bilo teh trideset let resnično dragocenih glede strokovnega in osebnega razvoja. Prepričana sem, da imajo železnice zelo dobro perspektivo. Res, da smo trenutno v nekoliko neugodnem stanju, vendar smo železničarji pripravljeni delati, da se železnica izkoplje iz krize.



**Dušan Savić, strojevodja**

### Sekcija za vleko Ljubljana

Na železnici sem preživel zelo zanimivih in lepih trideset let. Če bi se še kdaj odločal glede poklica, bi se zopet odločil za železniški poklic. Na nek način mi je železnica zlezla pod kožo. Železnica je kot velika družina, in zato veliko lažje preživimo kakor manjša podjetja. Mislim, da imamo perspektivo.



**Blanka Stevanović, transportna komercialistka**

### Sekcija za male pošiljke

Rada se spominjam trenutkov, ko smo bili mlad kolektiv. Delo je bilo takrat bolj naporno in več ga je bilo. Danes je lažje, ker imamo informacijsko podpro. V teh tridesetih letih se je zgodilo veliko sprememb in železnica se je zelo razvila. Menim, da ima železnica prihodnost in da lahko z optimizmom gledamo naprej. Vse je odvisno od organizacije dela.

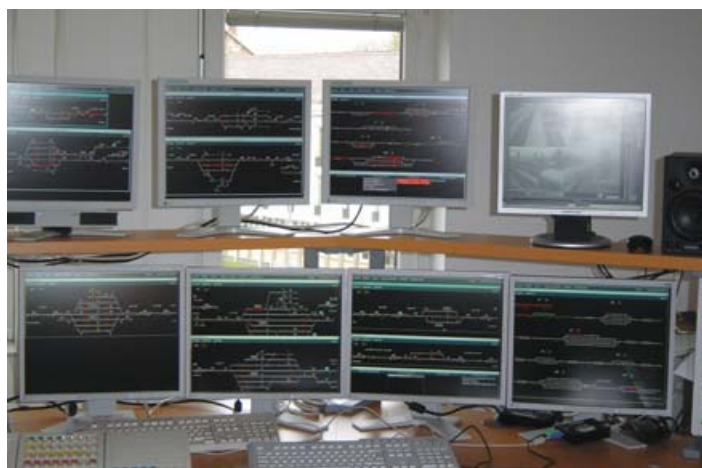
## Študenti VPŠ Maribor na strokovnem ogledu signalnovarnostnih naprav

Študenti 2. letnika Višje prometne šole v Mariboru, modul železniški promet, so se v okviru predmeta signalnovarnostne naprave s predavateljem odpravili na strokovno ekskurzijo. Tako so si lahko v praksi ogledali najpomembnejša tehnična sredstva za varno in racionalno vodenje železniškega prometa. To jim je olajšalo razumevanje delovanja teh sredstev in s tem delovanje železnice kot sistema. Najprej so si ogledali železniško postajo Pragersko, na kateri uporabljajo tehnična sredstva SVN, ki delujejo na principu relejne tehnike, in novejša sredstva za računalniškim vodenjem prometa med postajama Hodoš in Pragersko. Na postaji Pragersko jih je pričakal Davorin Klemenčič, ki jim je najprej povedal nekaj o signalnih sredstvih, ki delujejo z uporabo relejne tehnike. Nato so si ta sredstva še ogledali in tako spoznali, kako se z njimi upravlja, nadzoruje promet in kakšen je način vzdrževanja.

Ogledali so si še računalniški način vodenja prometa na postajah Cirkovce in Kidričevo. Tukaj jih je pričakal Miran Arnuga, ki je pojasnil, da se na železnici tehnična sredstva vodenja prometa temeljito spreminjajo. Študente je najbolj zanimalo, kakšna je razlika v načinu vodenja prometa glede hitrosti, varnosti in propustnosti med enim in drugim sistemom. Prav tako so si ogledali posamezne tehnične elemente SVN ob progi in na njej.

Teden dni pozneje so obiskali center vodenja železniškega prometa v Mariboru, kjer je Silvo Fermešek predstavil delo dispečerjev.

Če strnemo obe ekskurziji, lahko rečemo, da so študenti dobili celovito predstavbo o načinu vodenja in nadzora prometa ter o tehničnih sredstvih za vodenje železniškega prometa. Bili so enotnega mnenja, da so Miran Arnuga, Silvo Fermešek in Davorin Klemenčič svoje strokovno delo odlično opra-



Center vodenja v Mariboru

vili. Študentje tako precej lažje sledijo predavanjem. Zahvala velja tudi vsem drugim železničarjem na postajah Pragersko, Cirkovce in Kidričevo, ki so strokovno in kakovostno predstavili svoje delo in s tem pomagali študentom razumeti, kako deluje sistem SVN.

Obe ekskurziji sta zgled sodelovanja izobraževalne ustanove z gospodarsko enoto, povezo-

vanja teorije s prakso in s tem kakovostnega izobraževanja mladih ljudi, ki bodo v prihodnje uspešno nadaljevali delo starejše generacije železničarjev. Vsi namreč verjamemo, da Slovenske železnice čakajo boljši časi, da se bodo razvijale in zaposlovale še več mladih, kakovostno izobraženih kadrov.

Tanja Srebrnič, VPŠ Maribor

## Srečanje ob 50. obletnici mature

Preteklo je pol stoletja, odkar smo naredili zrelostni izpit – maturo in prenehali »gultiti« srednješolske klopi. Bili smo prva generacija Železniške prometne šole v Mariboru in maturo nas je tedaj uspešno opravilo triindvajset. Srečanja v Mariboru pa se nas je udeležilo deset.



Ob 50. obletnici mature ŽPŠ Maribor

Zbrali smo se iz vse Slovenije, 11. junija, v »naši« učilnici na železniški postaji Maribor, kjer smo kar dve leti imeli pouk, popoldne pa obvezne učne ure. Po prisrčnih pozdravih smo se spomnili na deset naših sošolcev, ki so žal že pokojni. Ogledali smo si Center za vodenje prometa, se napolili v Železniško prometno šolo, kjer nas je sprejel in nam zaželel dobrodošlico direktor šole dr. Anton Pepelnik. Predstavil nam je šolo in načrte za prihodnost. Po dobrem kosilu smo se odpeljali z novo gondolsko žičnico v prijetno senco pohorskih gozdov.

Pri slovesni večerji, ki so nam jo pripravili v gostilni Mark, smo ob prijetnem kramljanju obujali spomine na lepe šolske dni, na lepe, pa tudi na manj lepe čase med delom, vse do upokojitve. Je že tako, da

nam običajno v spominu ostanejo samo lepi in prijetni trenutki, neprijetne pa radi pozabimo. V poznih večernih urah smo se odpravili k počitku v dijaški dom Prometne šole in se tako z nostalgijo spominjali naših dni v dijaškem domu železniške prometne šole v Kopitarjevi ulici, od 1958. do 1960. leta.

Naslednji dan smo se sprehodili po Lentu in si ogledali muzej v Hiši stare trte. Ogledali smo si tudi Vinagovo klet in pokušali njihov »tekoči« pridelek.

Kar prehitro je prišel čas kosila v gostišču Vlakec na mariborski železniški postaji in s tem čas, ko smo se morali posloviti. Nazdravili smo si z željo, da se prihodnje leto vsi zbrani in še tisti, ki jih letos ni bilo, srečamo v Velenju.

Janko Trebše st.

# Obolevanje železničarjev in skrb za zdravje

Za zdravje se je treba odločiti. V resoluciji o nacionalnem programu prehranske politike 2005-2010 je zapisano, da je za zdravje odgovoren najprej vsak sam, država pa ustvarja možnosti, v katerih lahko skrbimo za zdrav življenjski slog. Te so naslednje:

- zagotavlja zdravstveno varstvo,
- oblikuje in sprejema strategijo in politiko ter jo izvaja,
- izvaja programe in promocijo zdravja (prehransko politiko, politiko zmanjševanja rabe tobaka, strategijo varovanja in krepitev zdravja z gibanjem in športno rekreacijo).

Prva mednarodna konferenca o promociji zdravja je bila 1986 v Ottawi v Kanadi. Oblikovala je listino, v kateri je promocijo zdravja opredelila kot stanje popolne fizične, duševne in socialne blaginje. Opredeljuje, da so zdravje odgovorni tako zdravstveni sektor kot drugi sektorji, kot so gospodarstvo, kmetijstvo, šolstvo itd. Promocija zdravja izhaja iz psihosocialnega koncepta zdravja, ki opredeljuje zdravje kot vir vsakdanjega življenja. Gre za vzpostavljanje dinamičnega ravnotežja med človekom in okoljem in sposobnost človeka, da uporabi svoje zmožnosti, zato da pozitivno reagira na izzive okolja. Tudi Resolucija o nacionalnem programu varnosti in zdravja pri delu (Ur.l. RS št. 126/2003) opredeljuje promocijo zdravja na delovnem mestu, katere cilj je, da se vsem delavcem omogoči zdravo in varno delovno okolje, ohranja sposobnost za delo, zmanjša prezgodnje upokojevanje, prevelika odsotnost z dela zaradi bolezni, preprečujejo poškodbe pri delu,

poklicne bolezni ali bolezni, ki bi bile povzročene z delom, okoljem, življenjskim slogom. Vloga podjetja pa je, da sodeluje pri ohranitvi človekovega zdravja pred negativnimi vplivi okolja, pri promociji duševnega zdravja in zdravega življenjskega sloga, tako da oblikuje tako promocijo zdravja, ki postane del politike podjetja in skrbi za ohranjanje delovne zmožnosti delavca. Za uresničevanje te vloge sodeluje tudi s pooblaščenim zdravnikom.

Leta 2003 je Ministrstvo za zdravje v sodelovanju s Kliničnim inštitutom za medicino dela, prometa in športa začelo izvajati projekt Čili za delo ([www.cilizadelo.si](http://www.cilizadelo.si)). Glavni cilji projekta so:

- zagotoviti delavcem zdravo in varno delo,
- preprečevati poklicne in nepoklicne bolezni pri delu,
- varovati zdravje delavcev v splošnem pomenu,
- promovirati ustrezno delov-

no kulturo.

Eden od negativnih kazalcev zdravja je tudi bolniški stalež. Odstotek bolniškega staleža na Slovenskih železnicah v zadnjih petih letih pada, in sicer s petih odstotkov leta 2004 na štiri odstotke leta 2009, ko je bil enak kot v Republiki Sloveniji. Na bolniški stalež do 30 dni je odpadlo 68,3 odstotka celotnega bolniškega staleža v letu 2009.

Naj navedem še nekaj podatkov o bolniškem staležu v letu 2009:

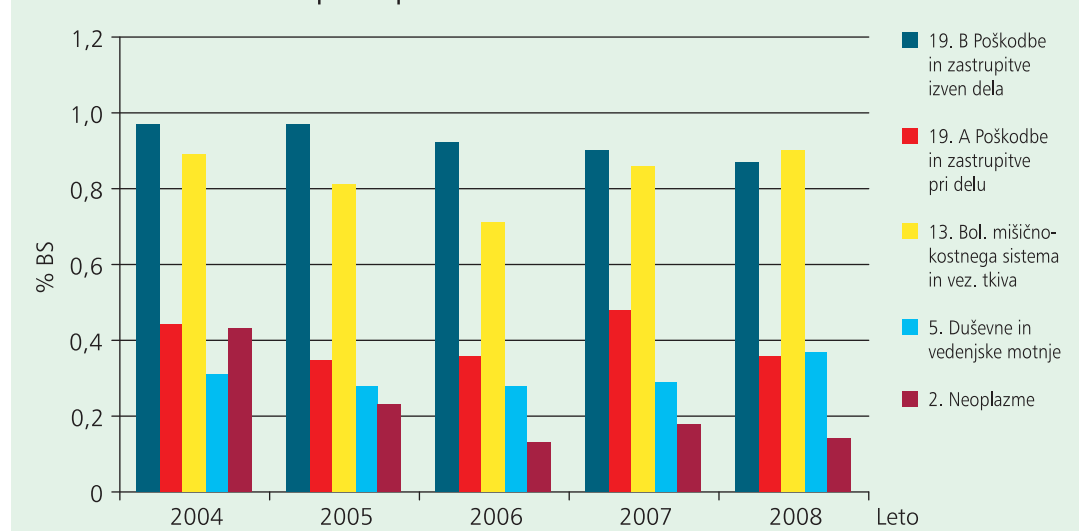
- Slovenske železnice so izgubile 12,6 dneva (vsi delovni dnevi in prazniki) na delavca,
- ena odsotnost je trajala povprečno 13 dni,
- vsak dan je bilo odsotnih 315 delavcev,
- najvišji odstotek bolniškega staleža je bil zaradi bolezni, sledi vzrok poškodba zunaj dela in vzrok poškodba pri delu.

Podatkov o vzrokih bolezni po Mednarodni klasifikaciji bolezni za leto 2009 še nimamo, imamo pa podatke za obdobje od leta 2004 do 2008 (graf 1).

Iz grafa je razvidno, da so železničarji največ obolevali za poškodbami in zastrupitvami zunaj dela do leta 2008, ko so na prvo mesto prišle bolezni mišično kostnega sistema in veziva. V republiki Sloveniji so bile bolezni mišično kostnega sistema leta 2008 tudi na prvem mestu. Poškodbe pri delu so padale do leta 2007, ko so se povečale, nato pa spet padle leta 2008 na četrto mesto. Leta 2008 so duševne in vedenjske motnje na tretjem mestu. Zanje je značilno, da so padale do leta 2007, nato začele rasti in se močno povečale leta 2008. To je obdobje, ko se začne svetovna gospodarska recesija, ki se odraža tudi v Sloveniji in na Slovenskih železnicah.

Graf 2 prikazuje trend rasti bol-

Graf 1: Odstotek BS po skupinah bolezni na Slovenskih železnicah 2004–2008



niškega staleža zaradi duševnih in vedenjskih motenj na Slovenskih železnicah od leta 2004 do 2008. Odstotek bolniškega staleža zaradi duševnih in vedenjskih motenj je leta 2008 višji kot v Republiki Sloveniji.

Resnost (povprečno trajanje ene odsotnosti z dela zaradi določene bolezni) bolniškega staleža zaradi duševnih in vedenjskih motenj delavcev na Slovenskih železnicah se je z 32,9 dneva leta 2004 povečala na 47,8 dneva leta 2008. Ti podatki kažejo na potrebo po ukrepih, ki bi zaščitili duševno zdravje delavcev, kot na primer delavnice, predavanja za učenje obvladovanja stresa itd. Če pogledamo po spolu, so bile pri ženskah duševne in vedenjske motnje leta 2008 na drugem mestu (v Sloveniji so na četrtem mestu), pri moških pa je ta vzrok na četrtem mestu.

Eurobarometerska raziskava iz leta 2006 je prinesla podatke, da se več kakor 60 odstotkov evropskih državljanov počuti polne življenja, več kot polovica pa ima veliko energije. Na drugi strani pa obstajajo tudi podatki o negativnem zdravju, ki so naslednji:

- na leto 27 odstotkov trpi za duševnimi motnjami (anksioznost in depresija),

- 4,5 odstotka evropskega prebivalstva zbolijo za depresijo na leto,
- vsak drugi prebivalec EU vsaj enkrat v življenju zbolijo za katero od duševnih motenj,
- več kot četrtnina delavcev v EU občuti stres pri delu,
- evropska statistika kaže, da lahko 10 odstotkov dolgotrajnih zdravstvenih problemov in invalidnosti pripišemo duševnim in čustvenim težavam,
- ljudje z duševno motnjo bolj tvegajo, da zbolijo za srčnimi boleznimi, kapjo, sladkorno boleznijo, dihalnimi motnjami, rakom,
- v 90 odstotkih so samomori posledica duševne motnje. V Sloveniji je več kakor 500 smrti zaradi samomora na leto, v EU pa 60.000,
- obstaja ocena, da se v EU zaradi duševnih motenj zmanjša učinkovitost pri delu za tri do štiri odstotke bruto družbenega proizvoda letno (to je dvakratni BDP Avstrije),
- četrtno novih primerov invalidskih upokojitev v EU lahko pripišemo duševnim motnjam,
- ocenjuje se, da stroški slabše produktivnosti zaradi depresije nekajkrat presegajo stroške za zdravstvene storitve.

Evropska mreža za promocijo



Foto: Miško Kranjec

zdravja pri delu je pobudnica projekta promocije duševnega zdravja pri delu, ki je nadaljevanje projekta Premikajmo Evropo. Poteka pod sloganom: Delo, uglašeno z življenjem. Pri nas ga izvaja Klinični inštitut za medicino dela, prometa in športa. Cilji pa so:

- povečati osveščenost podjetij in splošne javnosti o potrebah in koristih promocije duševnega zdravja pri delu,
- oblikovati praktična merila in modele za promocijo duševnega zdravja pri delu.

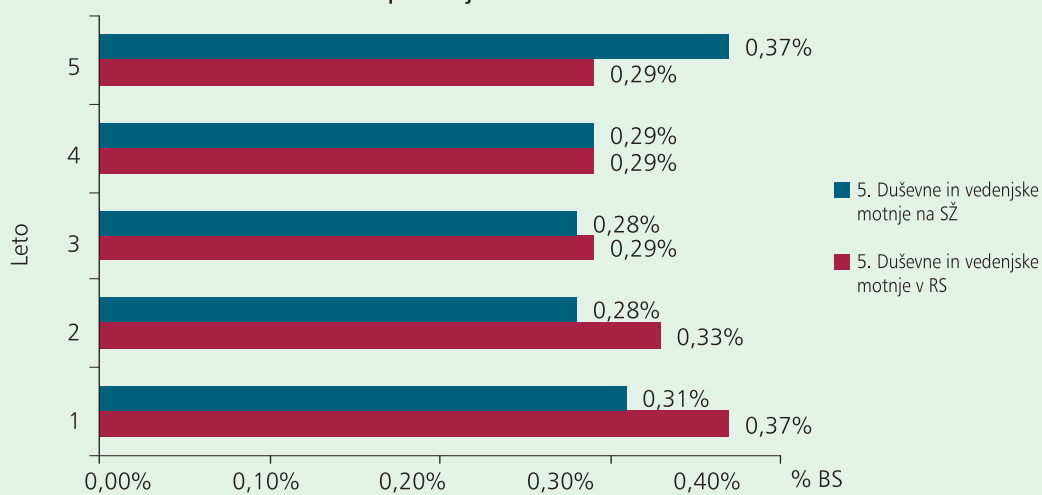
Glede na to, da smo zaposleni največji kapital, je treba vlagati v zdravje oziroma v oblikovanje zdravju naklonjenega psihosocialnega in delovnega okolja

ter vplivati na zaposlene, da bi ohranjali in razvijali zdrav življenjski slog. Na slednje imamo v veliki meri vpliv sami. Že hoja po bližnjem parku, gozdu, hribih nas bo okrepila. Center za preprečevanje kroničnih bolezni CINDI - Inštitut za varovanje zdravja nam ponuja različne programe, kot so mavrični program hoje (predstavitev nordijske hoje, preizkus hoje na dva kilometra itd.), preventiva srčno-žilnih bolezni, prehrana, telesna teža, opuščanje kajenja, alkohol, program Svit, nasečnost ([www.cindi-slovenija.net](http://www.cindi-slovenija.net)). Če si boste ogledali te strani, boste dobili številne uporabne informacije, kakšno zamisel, se morda kam vključili ali pa si naredili svoj program za ohranjanje in krepitev zdravja. Seveda, če se boste za zdravje odločili in naredili nekaj zase.

Viri in literatura:

- Podatki iz zdravstvene statistike. Inštitut a varovanje zdravja RS.
- Resolucija o nacionalnem programu prehranske politike 2005-2010, Ur. l. RS št. 39/2005.
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti in zdravja pri delu, Ur. l. RS št. 126/2003.
- T. Urdih Lazar. Letak delo, uglašeno z življenjem. Univerzitetni klinični center Ljubljana, Klinični inštitut za medicino dela, prometa in športa. Ljubljana.2009.
- Ottawska listina. Pridobljeno 1. 6. 2010 s spletne strani [www.cilizadelo.si](http://www.cilizadelo.si)
- Programi Cindi Slovenija. Pridobljeno 1. 6. 2010 s spletne strani [www.cindi-slovenija.net](http://www.cindi-slovenija.net)
- T. Kosar, Z. Lavrič. Preprečevanje uporabe psihoaktivnih substanc pri delavcih Slovenskih železnic. Seminarska naloga 2009.

Graf 2: Odstotek BS zaradi duševnih in vedenjskih motenj na Slovenskih železnicah v primerjavi z RS 2004–2008



# Moč in pomen etičnega ravnanja

Posameznik, ki se v današnjih časih sprašuje o pomenu etičnega ravnanja in razmišlja, kaj je danes sploh še moralno etično, težko uzre »svetilnik«, ki bi mu jasno nakazoval smer in smisel moralno etične drže in ravnanja. Umanjkanje volje in motivov, zaradi občutenja etične kaotičnosti in praznine, vse prej kot podpira posameznikovo moralno etično ravnanje.

Po drugi strani pa nas kriza etične praznine »sili«, da moramo danes iskati in spet najti etiko smisla in se zavedati svoje resnične biti. Površni medsebojni odnosi in način dela so človeka odtujili od njegovega pravega bistva in smisla. Želja po več imeti, ki se kaže predvsem v potrošniškem vedenju in samovolji ljudi, uničuje več biti in otežuje celostni pogled na človeka ter presežnost njegovega bivanja. Resnični humanizem zahteva odgovornost v odnosu človeka do sebe samega, do drugega in do sveta.

**Etično ravnanje je odraz kulture, v kateri živimo, in je osebna odločitev**

Smiselnosti in etičnosti ravnanja današnjega človeku, po mnenju Jožeta Ramovša, ne more biti v pomoč ne njegov naravni nagon ne družba s svojimi mehanizmi. Odločilna postaja njegova osebna zavest, odločitev in odgovornost. Enako velja tudi za strokovno in etično vedenje v poklicu. Nov način mišljenja in ravnanja lahko človek razvije le zavestno, sicer se pojavlja osebna in nato množična patologija duha časa, o čemer vsak dan znova poslušamo in beremo v medijih. Oblikova-

nje etičnega ravnanja v poklicu se, po mnenju Ramovša, torej začne pri /samo/vzgoji osebne človeške zavesti za pravo doživljanje vsega, kar je povezano s poklicnim delom. Družbeno okolje je pri tem seveda pomembno, vendar je odločilen subjekt etičnega ravnanja človekova osebnost. Če je človekova osebnost dovolj trdna, je tudi največji družbeni pritiski ne morejo streti in prisiliti k neetičnemu ravnanju.

Človek, ki je zmožen biti v stiku s samim seboj in se je sposoben zazreti v svoj lastni jaz, se bo zmožen bolj celostno zavedati dragocenosti in enkratnosti svojega lastnega jaza. Tak človek pa bo tudi v drugem zmožen bolj celostno zaznati dragocenost njegovega lastnega jaza. To pa je izhodišče in temelj, ko lahko tudi drugemu prizna njegovo enkratnost in neponovljivost in ga s svojo držo in vedenjem nagovarja kot osebo in v njem prebujata človečnost.

Današnji človek zna in zmore, zaradi različnih dejavnikov in vplivov, pa tudi dobrin, mnogo več, kot so znali in zmogli njegovi predniki. Nema lokrat ga to privede do želje po več imeti. V svojem pohlepu po več imeti, pa dela tudi proti naravi, proti sočloveku in proti samemu sebi. Zato je na mestu etično vprašanje, ali človek res sme delati in narediti vse, kar zmore in ali mu je res vse dovoljeno?!

Etika nasprotuje vsakršnemu prikrievanju negativnih posledic znanstveno-tehničnih dejavnosti razvoja. Še več, prav etika je tista, ki »kaže na moralne obveznosti, oblikuje etične

kriterije in utemeljuje moralno odgovornost«. Vse navedene dejavnosti pa morajo biti v »službi« človeške osebe.

Prihodnost in preživetje človeštva sta v največji meri odvisna od rešitve moralno-etičnih problemov, in ne od znanstveno-tehničnega napredka, za kar bo potrebno več izobraževanja na področju medsebojnih odnosov in razumevanja človekove narave. Znanje se danes širi precej hitreje, kakor pa se človek osebnostno razvija in raste. To dvoje pa je tisto, kar povečuje modrost in razumnost ljudi, ki omogočata ustrezen moralno etični premislek in posledično tudi ustrezne odločitve.

Za osebnostni razvoj je po eni strani odgovoren vsak sam. Ne nazadnje pa je po drugi strani za osebnostni razvoj posameznika odgovorno okolje/kultura, v kateri živi, z možnostmi in priložnostmi, ki jih ustvarja na tem področju. Od te pa je seveda odvisno, čemu bo dajala večji poudarek!? Novim nakupovalnim in zabaviščnim centrom, ali pa in predvsem kulturnim in različnim civilnim organizacijam, ki osmišljajo našega duha in nam odpirajo kvalitativno drugačne razsežnosti bivanja in življenja.

**Profesionalna (železniška) etika in vrednotenje etičnosti**

Delati dobro, kar je temeljno vodilo etičnega načela, ne pomeni samo, da ne delamo slabo. Delati dobro predvsem pomeni, da ne oviramo razvoja in da ne opuščamo dejanj, ki bi jih sicer lahko storili, čeprav jih od nas nihče neposredno ne zahteva. Še več, pomeni človeko-

vo naravnost in odprtost za nove priložnosti in izzive, kar se odraža tako v kakovosti medsebojnih odnosov med zaposlenimi, procesih dela kot posledično v kakovosti opravljenih storitev za različne uporabnike.

Profesionalna (železniška) etika pomeni prizadevanje vsakega delavca, da svoje delo opravi čim bolj kvalitetno, odgovorno, pošteno in strokovno pravilno - razmišlja s svojo glavo, kar skupaj tvori etično dobro. To pomeni, da pri svojem delu išče nove, boljše možnosti in izboljšave. Le tako lahko vsi skupaj realno pričakujemo dolgoročno uspešnost in konkurenčnost Slovenskih železnic tudi v širšem Evropskem prostoru.

Morda si lahko na tem mestu postavimo vprašanje, ali zaposleni na Slovenskih železnicah delujemo (dovolj) etično? Odgovor na to vprašanje lahko poišče vsak zase, in sicer, da sam pri sebi preveri svoje etično ravnanje in hkrati ovrednoti etično ravnanje svojih sodelavcev, vodij na različnih nivojih, po drugi strani pa tudi ugotovi, koliko smo zaposleni na Slovenskih železnicah etični v odnosu do strank / uporabnikov različnih železniških storitev?

Nekatere izmed merljivih kategorij etičnosti na delovnem mestu se gotovo nanašajo na občutenje osebne zadovoljstva na delovnem mestu, na katerem delamo, kar se kaže v:

- sprejetosti, zaželenosti in korigirnosti med sodelavci in pri nadrejenih,
- nemotenem in samostojnem opravljanju dela brez pritiskov, kjer se od nas brez ustrezne utemeljitve ne zah-

- teva, da nekaj opravimo po navodilih nadrejenih,
- strokovnem zaupanju, spoštovanju in upoštevanju naših predlogov za izboljšanje na različnih področjih znotraj podjetja,
  - ustrezni porazdelitvi in dodelitvi delovnih nalog, kjer lahko vsi pridemo do izraza,
  - ponovnem vračanju strank, ker smo zanje dobro opravili storitev in ne zato, ker nimajo druge izbire.

Če ste prišli do ugotovitve, da bi bilo potrebno etično ravnanje znotraj podjetja izboljšati, ker:

- lahko pomanjkanje etičnega ravnanja resno ogrozi nadaljnji razvoj, uspešnost in konkurenčnost našega podjetja,
- slabe in nestrokovne odločitve vodstva ter etično slabe odločitve lahko dolgoročno vplivajo na izgubo strateško pomembnega položaja in izgubo prevozov podjetja, potem kaže tudi razmišljati v smeri, da odgovornost za izboljšanje moralno etičnega ravnanja ni samo na vodstvu, temveč tudi na vseh nas delavcih. Odgovornost je torej na vsakem posameznem delavcu. Odraža pa se na kvalitetno, pošteno in odgovorno

ter strokovno pravilno opravljenem delu, pri čemer ne bo odveč še posebno pozornost nameniti razvoju in novim izboljšavam, in sicer na vseh tistih področjih, kjer je mogoče dele posameznih delovnih procesov izboljšati, racionalizirati in informatizirati. Pozabiti pa ne gre tudi na izboljšanje in negovanje medsebojnih odnosov, kjer se vsi delavci čutijo sprejete, upoštevane in koristne tako med sodelavci kot v podjetju.

Moralno-etično ali pokončno držo človeka težko vrednotimo z merljivimi kazalniki, jo pa predvsem občutimo in doživljamo na lastni koži. Pomanjkanje moralno etične drže prebujajo nas določena čustva, ki vplivajo na naše vedenje, življenjsko držo, odzive, kar spet doživljamo v medsebojnih odnosih in vpliva na naše počutje. Tako se krog sklone in se vrtimo v začaranem krogu negotovosti, malodušja. Spet drugim pa je to izziv, da vztrajajo pri svojih jasnih in trdnih vrednotah, ciljih in načelih.

Na Slovenskih železnicah sicer spremljamo vrsto kazalnikov v okviru sistema vodenja kakovosti, sistema ravnanja z okoljem in sistema varnega upravljanja, ki odražajo kakovost našega dela in zadovoljstvo strank z našimi storitvami. Odstopanje od načrtovanega dosega kazalnikov narekuje nenehno prizadevanje za izboljšanje kakovosti. Lahko rečemo, da so kazalniki doseženi in evidentirani rezultati na merilnih točkah izvajanja delovnih procesov. Ti kazalniki so realen odraz opravljenega dela in so gotovo pomembni in koristni. Na nek način so ogledalo našega dela.

Vendar pa s temi kazalniki ni mogoče izmeriti moralno etičnega ravnanja zaposlenih, vodstva in vseh zaposlenih do naših strank in do uporabnikov storitev. Kljub težki merljivosti politične kulture in etike zaposlenih, pa kultura in etika pod-

jetja pomembno vplivata na mnoga področja poslovanja, ne nazadnje tudi na uspešnost podjetja.

Tržno gospodarstvo z logiko dobička narekuje dejanja in držo, ki so lahko v nasprotju z družbeno moralnimi pravili in še bolj v nasprotju z osebno moralno posameznika. Nekoč je ženska v neki televizijski oddaji dejala, da to, da se znajdeš, čeprav popolnoma v nasprotju z vsemi moralno etičnimi pravili, postaja ne samo družbeno sprejemljivo vedenje, temveč kar vrednota, torej družbeno zaželeno vedenje.

Za uspešno spremljanje in obvladovanje odločitev vodstva v podjetjih pa navaja **Mitja Tavčar** učinkovita orodja in uporabo teh orodij. Organizacija, ki se zaveda pomena etičnega ravnanja, bo po njegovem mnenju v svoje temeljne dokumente vdelala jasno **vizijo** (kaj hoče postati), sprejela **kodeks etike** (akt o vrednotah, ki jih organizacija spoštuje in uveljavlja ter o dejavnostih, ki jih podpira za uresničevanje etičnosti) in **statut organizacije** (v katerega je vključen koncept etičnosti in ustrezno spremljanje in vrednotenje etičnega ravnanja in postopkov obravnave v primeru dvoma oz. kršitve le tega). Poleg tega poudarja temeljne značajske poteze menedžerja, ki jih iščemo pri izbiri kandidata za vodstveno delovno mesto, in sicer: poštenost, pravičnost, stanovitnost, da je vreden zaupanja, prijazen, zvest, častit in samokritičen. Dejstvo pa je, da bo človek, ki je po srcu poštenjak, tudi v poklicu ravnal pošteno in pravično, še dodaja.

**Vodstvo podjetij, ki upošteva strokovno znanje zaposlenih, spoštuje in upošteva njihovo mnenje, predloge in je dovzetno za razvoj, deluje moralno etično**

Moralno etično ravnanje pomeni, da vodstvo podjetij upo-

števa strokovno znanje zaposlenih, je dovzetno za predloge in potrebe tako zaposlenih kot uporabnikov storitev. Lastniki podjetij postavljajo vodstvo ali menedžerje, ki jim zaupajo vodenje podjetja. Posledično od njih pričakujejo, da bodo delovali v skladu z zastavljenimi cilji, ki jih ima podjetje. Realno zastavljeni cilji naj bi zagotavljali želene rezultate in s tem uspešnost podjetja. Vsak človek – tudi menedžer ima določeno vizijo, norme, vrednote, ideale, načela in cilje, ki so na nek način odraz njegove osebnosti in njegovega značaja. Problem pa lahko nastane – in to je moralno etično vprašanje, če bi šlo vodstvu ali posamezniku v podjetju predvsem za položaj (ne samo za zasedbo, temveč tudi za ohranitev tega za vsako ceno). Predvsem lahko nastane problem, če bi ti sprejemali odločitve brez osebne in moralne odgovornosti, ker bi moč položaja ali podleganje pritiskom iz različnih strani, zamegljevali jasno vizijo in cilje za doseganje dolgoročne uspešnosti podjetja in skupnega dobrega vseh zaposlenih in družbe kot celote. Za dolgoročno uspešnost in konkurenčnost podjetij so namreč pomembne poštene, strokovno pravilne in etično dobre odločitve. Če posameznik tega ne zmore, če je vodljiva oseba in če ima v ozadju druge cilje, potem bo težko zadostil moralno etičnim kriterijem. Težko bo prevzel odgovornost v pravem pomenu te besede, saj bo za svoje koristi in ohranitev položaja pripravljen poteptati svoje človeško dostojanstvo, ponižati sočloveka, kar vse škoduje in ogroža konkurenčnost podjetja.

### Pojem poslovne morale

V družbenem življenju, zlasti na področju gospodarstva imamo pravila, ki jih opredeljujemo kot **poslovno moralo** ali z drugimi besedami moralna pravila, ki veljajo v poslovnih razmerjih. Cilj poslovne morale je varovanje vsebine gospodarskih odnosov,



Foto: Miško Kranjec

v katerih naj bi bila dana vsakemu udeležencu enaka možnost pri nastopanju in uveljavljanju svojih interesov v poslovnih odnosih. V poslovnih morali odseva družbena zavest udeležencev v prometu blaga in storitev, poudarja **Šime Ivanjko**. In v čem je torej bistvo poslovne morale? Brez poslovne morale bi se po njegovem mnenju v ekonomskih gospodarskih odnosih človek kot glavni nosilec dejavnosti izgubljal in postajal eden od elementov gospodarskega življenja, ki ga obvladujejo ekonomske zakonitosti, ne pa človek, ki jih uravnava. Tudi poslovni človek mora spoštovati splošna človeška načela človečnosti – humane vrednote. V nobeni situaciji se ne sme obnašati do sočloveka kot do sredstva za uresničevanje kakršnih koli, še najmanj pa lastnih ciljev.

### Zakonska regulativa

Strokovnjak na področju poslovne etike **Šime Ivanjko** navaja, da je poslovna morala zajeta v številnih temeljnih pravnih aktih, v družbenih običajih, zlasti pa v dobrih poslovnih običajih, na katere se sklicuje tudi **Obligacijski zakonik /Ur. l. RS št. 83/2001/**. Dobri poslovni običaji so v obligacijskem pravu poseben instrument, v katerem se kažejo obrisi moralno-pravnega standarda. Z moralno pravnim standardom pa razumemo določene norme ravnanja, kot merila za presojo določenega moralnega ravnanja. Dobre poslovne običaje lahko opredelimo kot standarde, ki izražajo željo po kvalitetnem, vestnem, poštenem, racionalnem in tržno koristnem delovanju. Skratka, opredelimo jih kot nekakšne kriterije, za presojo dejanj v skladu z dobrimi poslovnimi običaji in pri tem spoštujemo načelo vestnosti in poštenja. Z uveljavljanjem poslovne morale se utrjuje tudi odgovornost za spoštovanje prava in pravnih norm. Kršitev poslovne morale pa je običajno po-

vezana tudi s kršitvijo pravnih norm, zato je potreben razvoj družbene zavesti o nujnosti spoštovanja poslovne morale, poudarja avtor.

### Etični kodeksi

V Ameriki je praksa na področju vrednotenja etičnega ravnanja precej razvita, saj obstajajo različni etični kodeksi, ki so tako pomoč kot zrcalo za etično ravnanje. Za Kanado navaja županja mesta Mississauga, Ontario **Hanzel McCallion**, da so v veljavi kodeksi poklicne etike, ki jih imenujejo **Akt o konfliktnih interesih**, za vse poklice, ki pripadajo posameznemu združenju. Te smernice zagotavljajo prevzemanje odgovornosti za opravljanje svojega poklicnega dela. Smernice predvidevajo tudi sankcije v primeru kršitve – neetičnega ravnanja. To pomeni, da morajo biti vsi delavci neodvisni, nepristranski in odgovorni javnosti. Posledica nespoštovanja teh pravil je disciplinski ukrep, lahko celo odpustitev z delovnega mesta. Lahko se vprašamo, kako daleč smo še mi od takšnega etičnega ravnanja in prakse?!

### Poštenost se spleča, za uspeh ni treba ravnati neetično

Avtorja **K. Blanchard** in **N. V. Peale** v knjigi **Moč poštenega poslovanja** izpostavljata tri temeljna vprašanja, na katera si mora človek odgovoriti, ko presoja o etičnosti odločitve svojega ravnanja. Prvo vprašanje se nanaša na premislek o tem: **Ali je odločitev, oziroma dejanje zakonito?** Ali s tem kršim kakšna pravila in zakone? Drugo vprašanje zahteva premislek o tem: **Ali je dejanje oziroma odločitev uravnotežena?** To pomeni, ali bo dejanje oziroma odločitev, gledano kratkoročno in dolgoročno, nepristranska, ali bo dajala veliko prednost eni stranki pred drugo. Tretje vprašanje pa od nas zahteva premislek: **Kakšno mnenje bom imel o sebi, ko bom sprejel neko odločitev?** To zadnje vpraša-

nje se osredotoča na čustva in lastna moralno etična merila. Takšen **etični preizkus** lahko človeku pomaga, da se pravilno odloči. K temu etičnemu preizkusu pa avtorja dodajata še **pet načel etične moči**. Prvo načelo je **temeljna usmeritev**. To je tisto, za kar si človek vedno prizadeva; ravnanje po lastnih načelih. Drugo načelo je **ponos**, ko človek občuti zadovoljstvo, ki sledi doseženim rezultatom. Prevzetnost je negativna oblika ponosa, ki vedno ločuje od drugih in je znak človekove negotovosti vase. Tretje načelo je **potrpežljivost**. S potrpežljivostjo drugače gledamo na stvari in dogodke, ker imamo vero vase in v pravilnost svojega ravnanja. K potrpežljivosti sodi **vztrajnost**, kot četrto načelo. Peto načelo je **jasen pogled naprej**. To je sposobnost videti, kaj je v dani situaciji najpomembnejše. Včasih si je za to treba vzeti čas za premislek.

Kljub vsemu napisanemu, si bo morda kdo zastavil vprašanje, **ali je danes v kriznih časih in negotovosti za ohranitev delovnega mesta, ko je marsikdo na robu preživetja, moč še delati pošteno in etično pravilno?**

Ne glede na vse pomisleke je moralno etično ravnanje danes

nujno. Pri tem pa lahko vodstvo odigra pomembno vlogo v ustvarjanju pozitivnega delovnega okolja in zdrave delovne klime, ki pospešuje zdravo etično vedenje in odločanje. Odnos podjetja in vodstva do delavcev in strank pomembno vpliva na njihovo pripadnost podjetju. Kadar imajo delavci negativen odnos do podjetja, v katerem delajo, je velika verjetnost, da bodo delali v nasprotju z moralno etičnimi normami, pri čemer njihova delovna storilnost in odgovornost ne bo prav na visoki ravni.

Gospodarska prenova in prenova podjetja ne more biti uspešna brez osebne, profesionalne in etične prenove. Pregovor pravi, da **Rim ni bil zgrajen v enem dnevu**. Tudi prenova se ne more zgoditi čez noč. Lahko pa vsakdo začne že danes, s svojo osebno etično prenovo in prispeva k večjemu moralno etičnemu ravnanju ne samo v podjetju, temveč tudi v okolju, kjer živi.

#### Literatura:

- Zbornik, Toplak L. ur., Profesionalna etika pri delu z ljudmi, Univerza v Mariboru in Inštitut Antona Trstenjaka, Maribor 1996
- Blanchard K. in Peale N. V., Moč poštenega poslovanja, Mohorjeva družba, Celje 1990

## Mnenja zaposlenih



### Rosana Smogavec Vodusek

Četudi so Slovenske železnice veliko podjetje s številnimi težavami, želim, da bi si sčasoma s ciljem etičnega poslovanja tudi znotraj družbe odločno zastavili načrt in dosegli cilj uresničitve etične organizacijske kulture na vseh ravneh odločanja in sodelovanja.

Trenutne razmere temu niso najbolj naklonjene, vendar sem prepričana, da vzorno moralno ravnanje vseh zaposlenih, v prvi vrsti seveda vodij na vseh ravneh, dolgoročno prinaša ekonomske koristi in zanesljiv uspeh. Nujno je razviti nove pristope ravnanja z ljudmi, večje upoštevanje interesov in pomembnosti posameznika, slediti počutju delavcev in negovati človekovo dostojanstvo na delovnem mestu. Vse to se pomembno odraža v medsebojnih odnosih, sodelovanju, rezultatih našega dela in poslovanja ter graditvi dobrega imena podjetja.

Na splošno pa kot etično držo razumem tudi uporabo zoper krivico, diskriminacijo, neotesanost, nekultivirano povzpetništvo ter nasilje vseh vrst.



## Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (20)

# Sistem varnega upravljanja (3)

Nadaljujemo s predstavljanjem sistema varnega upravljanja v železniškem prometu, skladnim z Direktivo o varnosti na železnici 2004/49/ES. V tem prispevku bomo opredelili osnove sistema varnega upravljanja.

Poglavitno vsebino sistema varnega upravljanja opredeljuje Priloga III Direktive 2004/49/ES.

### 1. Zahteve za sistem varnega upravljanja

Vsi pomembni deli sistema varnega upravljanja se morajo dokumentirati in zlasti mora biti opisana porazdelitev odgovornosti v organizaciji upravljavca železniške infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu. Prikaže, kako uprava zagotavlja nadzor na različnih ravneh, kako so vključeni predstavniki na vseh ravneh ter kako je zagotovljeno nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja.

### 2. Bistveni elementi sistema varnega upravljanja

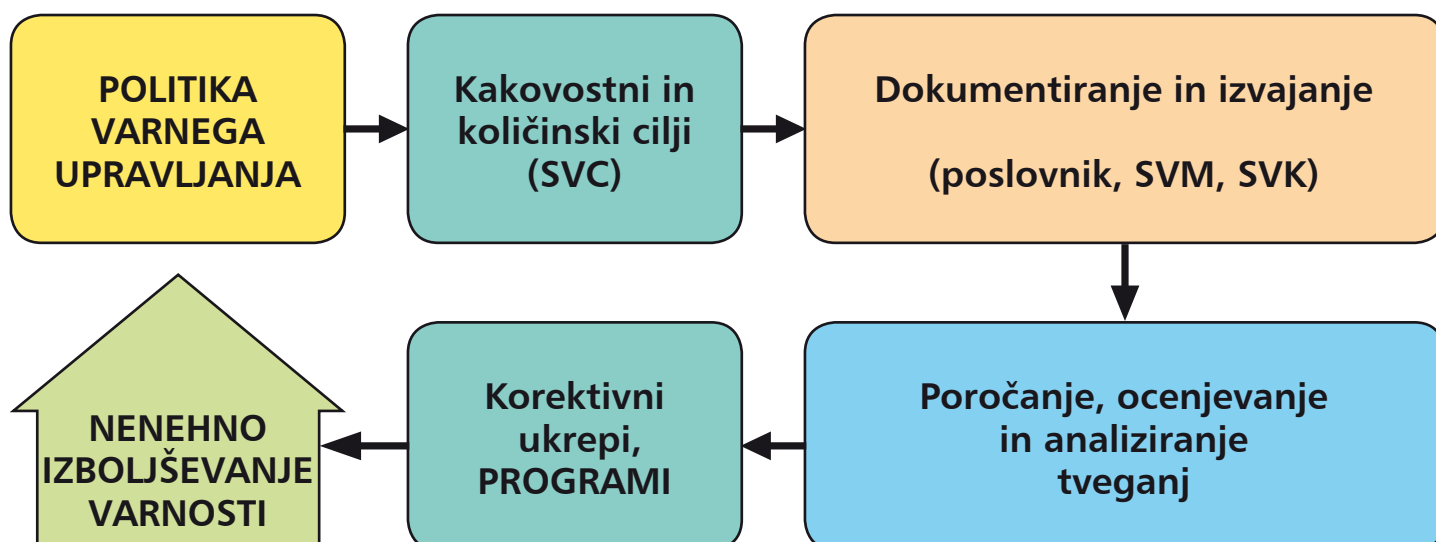
Bistveni elementi sistema varnega upravljanja so:

- (a) varnostna politika, ki jo je odobril izvršilni direktor organizacije in jo sporočil osebju;
- (b) kakovostni in količinski cilji organizacije v zvezi z ohranjanjem in povečevanjem varnosti ter načrti in postopki za doseganje teh ciljev;
- (c) postopki za izpolnjevanje obstoječih, novih in spremenjenih tehničnih in operativnih standardov ali drugih predpisanih pogojev iz TSI ali nacionalnih varnostnih predpisov ali drugih zadevnih predpisov ali odločb organa ter postopki za zagotovitev skladnosti s standardi in drugimi predpisanimi pogoji;
- (d) postopki in metode za oceno tveganja in izvedbo ukrepov za nadzor nad tveganjem, kadar sprememba obratovalnih pogojev ali novi material pomenita novo tveganje za infrastrukturo ali obratovanje;
- (e) zagotovitev programov za usposabljanje osebja in sistemov ohranjanja usposobljenosti osebja ter opravljanja nalog skladno s tem;
- (f) načrti za zagotovitev zadostnega pretoka informacij v organizaciji in, kadar je to primerno, med organizacijami, ki opravljajo dejavnosti na isti infrastrukturi;
- (g) postopki in oblike v zvezi s tem, kako je treba dokumentirati varnostne informacije, ter določitev postopka za nadzor konfiguracije ključnih varnostnih informacij;
- (h) postopki za zagotovitev, da se nesreče, incidenti in drugi nevarni dogodki prijavijo, preiščejo in analizirajo ter da se sprejmejo potrebni preventivni ukrepi;

- (i) priprava načrtov za ukrepanje in pripravljenost ter informiranje v nujnih primerih, ki jih potrdijo ustrezni organi oblasti;
- (j) določbe o periodičnih notranjih revizijah sistema varnega upravljanja.

Če na kratko povzamemo, sistem varnega upravljanja zajema politiko varnega upravljanja, ki jo določi vodstvo. Vodstvo prav tako določi kakovostne in količinske cilje. Sistem je treba dokumentirati, kar smo pri nas uredili s Poslovniki 925 in 926. Sledijo poročanje in analiziranje, korektivni ukrepi in programi, ki prispevajo k nenehnemu izboljševanju varnosti. Jasno je, da vse to teče v okviru procesov prevoznika in upravljalca, s katerimi realizirajo svoje storitve.

## Sistem varnega upravljanja kot proces



# Razvoj inovacije od ideje do novega tržnega produkta

Na Slovenskih železnicah je od marca 2010 v veljavi novo Navodilo o izumih iz delovnega razmerja družbe Slovenske železnice, d.o.o. (962). Navodilo - najdemo ga na intranetu SŽ, v rubriki Predpisi - v 7. členu omogoča, da področja na SŽ enkrat na leto prijavijo predlog tistih tem, kjer se pojavlja potreba po najnujnejšem izboljšanju kakovosti stanja in razpoložljivosti infrastrukture, varnosti in urejenosti prometa ter ekonomičnosti. Na podlagi tega se razpiše natečaj za zbiranje predlogov za izume na SŽ. Poleg izumiteljskega programa se izumiteljske dejavnosti na SŽ lahko razvijajo tudi na podlagi naključnega in samoiniciativnega pristopa zaposlenih na SŽ. Namen tega članka je teoretična in praktična predstavitev inovacijskega procesa od zamisli do novega tržnega produkta, s čimer se želi spodbuditi zaposlene na SŽ k prijavljanju čim več novih koristnih predlogov.

Donald Krause, svetovalec Zveze ameriških železnic, v svoji knjigi Umetnost vojne za poslovneže v točki II-14 pravi: »Pametne poslovneže zbira sveže informacije pri svojih sodelavcih, strankah in konkurentih.« Marsikatera zahteva stranke je namreč po svoji vsebini lahko tudi predlog inovacije, ki jo je mogoče v obojestransko korist razviti v nov tržni produkt. Prav tako pa lahko nekdanja konkurenta z novimi, skupnimi tržnimi produkti, postaneta uspešna poslovna partnerja. Zato so k sodelovanju s svojimi predlogi poleg zaposlenih na SŽ vabljeni tudi sedanje in prihodnje stranke ter poslovni partnerji SŽ.

Nigel Collin, svetovalec za spodbujanje kreativnosti v podjetjih, je prepričan, da s spodbujanjem ustvarjalnosti svojih

zaposlenih podjetje postane bolj tržno prilagodljivo, prehiti konkurenco in ustvarja dodatno vrednost pri svojem poslovanju. Po njegovem mnenju leži področje največje ustvarjalnosti v podjetju na presečišču treh področij kakovosti: vodenja zaposlenih, kulture podjetja in procesa obravnave inovacij (Shema 1).

Navedena tri področja ustvarjalnosti v podjetju lahko razvrstimo v pet ravni kakovosti. Kot je razvidno iz Tabele 1, bomo v podjetju ustvarili področje največje ustvarjalnosti šele takrat, ko bodo vsa tri področja ustvarjalnosti dosegla najmanj četrto raven! Pri tem je mentorstvo neformalna in neposredna oblika dlje časa trajajoče komunikacije med mentorjem, ki ima veliko znanja, modrosti ter izkušenj in

Shema 1: Področje največje ustvarjalnosti v podjetju  
(Vir: <http://www.nigelcollin.com>)

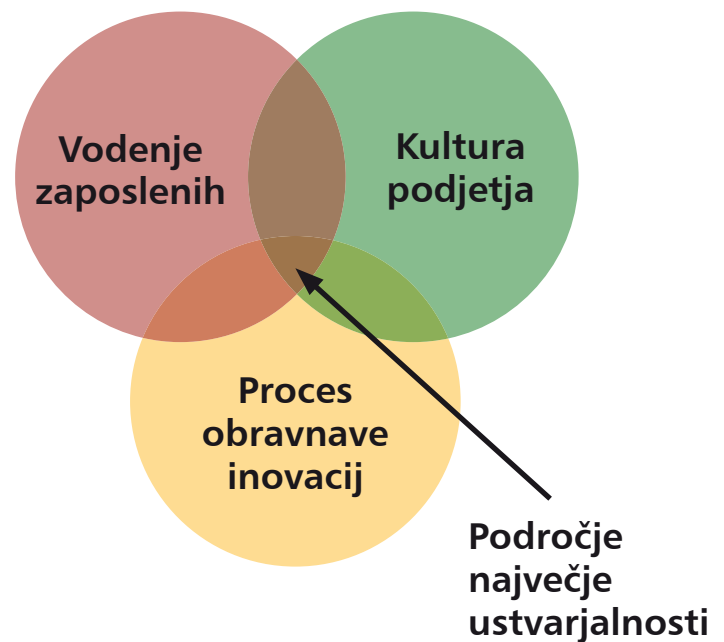


Tabela 1: Ravninski področji ustvarjalnosti v podjetju

Viri: <http://en.wikipedia.org/wiki/Mentoring>  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Coaching#Business\\_coaching](http://en.wikipedia.org/wiki/Coaching#Business_coaching)  
<http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>, str. 49  
<http://en.wikipedia.org/wiki/CMMI>

Raven	Kakovost vodenja zaposlenih	Kulturna raven podjetja (prof. Hajime Yamashina, Univerza Kyoto)	Kakovost procesa obravnave inovacij (po CMMI)
5	Poslovno mentorstvo (Business mentoring)	Zaposleni poznajo probleme, metodologije njihovega razreševanja in vključujejo vse potrebne osebe. Pripravljeni so se spopasti s katerim koli problemom, pa tudi če je za to treba spremeniti obstoječo organizacijo dela.	Optimizirani proces
4	Poslovni trening (Business coaching)	Zaposleni odkrijejo karte in prepoznajo probleme. Z osvojitvijo določenih znanj in metodologij se uspešno spopadejo z njimi.	Kvantitativno upravljani proces
3	Delegiranje nalog na podrejene s potrebnimi informacijami in pooblastili.	Zaposleni sprejmejo dejstvo, da problemi obstajajo, vendar nimajo zadosti znanja za spopad z njimi.	Standardizirani proces
2	Delegiranje nalog na podrejene brez potrebnih informacij in pooblastil.	Zaposleni nekako priznavajo probleme, vendar najdejo izgovore, zakaj jih niso sposobni odpraviti.	Upravljani proces
1	Vodenja ni. Delo usmerjajo običaji, navade in incidenti.	Zaposleni zanikajo, da problemi obstajajo ali jih ne želijo videti.	Proces je nepredvidljiv ali pa se sploh ne izvaja.

med njegovim manj izkušenim varovancem. To je proces neformalnega posredovanja strokovnega znanja, socialnega kapitala in psihosocialne podpore v zvezi s službenim delom, kariero ali osebnim razvojem. Poslovni mentor daje smernice lastniku posla pri njegovem delu. Profesionalni mentorji z veliko poslovnimi izkušnjami in uspehi dajejo svoj delovni čas na voljo, da bi pomagali drugim pri po-

slu. Poslovni trening pa je bolj formalna oblika sodelovanja od mentorstva. Poslovni trener pomaga spodbujati poslovno rast z ustvarjanjem strukturiranega, strateškega načrta za doseganje dogovorjenih ciljev. Dobremu poslovnemu trenerju ni treba imeti specifičnega poslovnega znanja in izkušenj z istega področja, kot oseba, ki jo trenira. Veliko podjetij spodbuja svoje izkušene višje in srednje

menadžerje, da opravljajo dela poslovnega trenerja in usposablajo mlajše člane svojih delovnih skupin. Nigel Collin meni, da pravi izziv pri spodbujanju ustvarjalnosti pri poslovanju ni iskanje ustvarjalnih ljudi ali učenje zaposlenih, da bi bili bolj ustvarjalni. **Najpomembnejše je znati voditi ustvarjalne ljudi, prisluhniti njihovim talentom, izrabiti njihovo genialnost in jih usmerjati h**

**konkretnim poslovnim rezultatom.** Collin svetuje vodjem v podjetjih, kakšen je najbolj primeren odnos do njihovih najbolj ustvarjalnih podrejenih sodelavcev: »Morate biti njihov mentor in trener. Vedeti morate, kako jih boste pooblašali, vodili, pridobili njihovo spoštovanje ... Zadnja stvar, kar bi želeli biti, je, da ste njihov šef.« Inovacijski proces je proces razvoja inovacije od ideje do tržnega produkta (inovacije, ki se je potrdila na trgu). V Tabeli 2 so prikazane štiri faze tega procesa s pripadajočimi definicijami in konkretnim primerom.

Za konec navedimo še eno misel Donalda Krauseja iz njegove knjige Zgled vodje (točka VI-36): »Podjetje, ki mu primanjkuje sredstev, ima pa znanje in je dobro pripravljeno, lahko se improvizirano in inovativnostjo pogosto porazi superiornega konkurenta.«

Viri:

- Revija SŽ Nova proga: <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/revijanovaproga>
- Marec - april 2010, strani 14-15: Zmagovale poslovne strategije
- April - maj 2010, strani 10-11: Optimiziranje poslovnih procesov na SŽ
- April - maj 2008, strani 23-25: Strategija sinjega oceana

Tabela 2: Štiri faze inovacijskega procesa

Viri: [http://sl.wikipedia.org/wiki/Inovacija#Inovacijski\\_proces](http://sl.wikipedia.org/wiki/Inovacija#Inovacijski_proces)  
<http://www.imamidejo.si/Inovativnost/Inovacijski-proces>  
 Revija SŽ Nova proga: <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/revijanovaproga>  
 April - maj 2008, strani 23-25: Strategija sinjega oceana  
<http://sl.wikipedia.org/wiki/Miramar>  
<http://sl.wikipedia.org/wiki/Nabrežina>  
<http://sl.wikipedia.org/wiki/Sesljan>

Faza	Definicija	Primer
1. Ideja	Ideja je rezultat najvišje umske dejavnosti, ki nakazuje uresničitev ali izvedbo česa. Ideja (še) ne rešuje problema niti ne pomeni, da je to pravi korak do rešitve določenega problema.	S hitrim in udobnim vlakom SŽ ICS (z nagibno tehniko) potovati iz Ljubljane do kopalšč ob stari slovenski morski obali. Vožnja naj ne traja dlje kot dve uri, kopalšča pa naj bodo v neposredni bližini železniške postaje, da bodo dostopna peš. V poštev za izbor pridejo žel. postaje Trst, Miramar, Nabrežina, Sesljan in Tržič.
2. Invencija	Invencija je nova zamisel, ki je obetavna in rešuje problem ali nerešeno potrebo, ni pa nujno, da se v prihodnosti pokaže kot uporabna. Je rezultat raziskovalnega dela. Nanaša se lahko na nov proizvod, storitev, proces ali sistem. Možna je zaščita in trženje pravice intelektualne lastnine, če je tehnično izvedljiva in funkcionalna.	Preoblikovanje nekdanjega tržnega produkta SŽ Casanova (vlak ICS na relaciji Ljubljana-Tržič-Benetke) v nov tržni produkt z nazivom Igo Gruden. To pomeni uvedbo vlaka ICS na relaciji Ljubljana-Tržič / Monfalcone, s postankoma na žel. postajah Nabrežina-razpotje / Bivio d'Aurisina in Sesljan-Vižovlje / Sistiana-Visogliano. Vožnja iz Ljubljane do Nabrežine bi trajala manj kot dve uri, kopalšča ob morski obali pa so oddaljena samo približno 400 metrov zračne razdalje od žel. postaje. Iz Nabrežine in Tržiča so dobre železniške povezave v smerih proti Trstu, Gorici, Vidmu, Palmanovi in Benetkam. Ta zamisel je bila objavljena v reviji SŽ Nova proga za april-maj 2008, na straneh 23-25 kot članek z naslovom Strategija sinjega oceana.
3. Potencialna inovacija	Potencialna inovacija je do uporabnosti dognana invencija, ki pa še ni dala nove koristi, ki bi bila potrjena na trgu. Je rezultat razvoja, ki se pojavi v obliki izdelave prototipa ali uspešno izvedene poskusne proizvodnje. Možna je zaščita in trženje pravice intelektualne lastnine, npr. patenta, preden je proizvod skomercializiran.	Uradna prijava predloga inovacije z naslovom Strategija sinjega oceana pri pristojni komisiji SŽ. Razširitev predloga z zamisljo o možnostih trženja na tržaškem potniškem koridorju na relaciji Trst-Tržič-Gorica-Videm-Čedad ter s povezavo s tržaškim letališčem Ronke. Med železniško postajo Tržič in letališčem Ronke namreč že vozijo avtobusi in taksiji, iz Ljubljane do Tržiča pa se lahko pripeljemo z nočnim vlakom EN Venezia.
4. Inovacija (nov tržni produkt)	Inovacija je uporabna novost, katere koristnost se je potrdila na trgu. Prinaša novo, večjo uporabnost v obliki dviga kakovosti, nižanja stroškov, dviganja ugleda podjetja, omejevanja konkurence itn. Je rezultat razvojno-raziskovalnega dela, pri katerem je za realizacijo na trgu potreben celovit poslovni pristop.	Predlog je v obravnavi. Tehnični pogoj za realizacijo zamisli je pridobitev varnostnih spričeval za vožnjo vlakov SŽ po območju Italijanskih železnic (Trenitalia). Po mnenju predlagatelja predstavljeni predlog kot nov tržni produkt ne pomeni konkurence, temveč možnost razširitve poslovnega sodelovanja med SŽ in Trenitalia.

Grad Miramar



# Smer EXIT

Leto je naokrog in čas je za Exit!

Sprva krajevni dogodek je v enajstih letih zrasel v sam vrh ne samo balkanskih, temveč tudi svetovnih festivalov. In vsako leto presega rekorde – z največjim obiskom, najboljšo organizacijo, da o nastopajočih sploh ne izgubljam besed. Število tistih, ki se vsako leto vračajo in s sabo pripeljejo še nove, se vsako leto le še povečuje ...

Festival Exit je bil proglašen za najboljši festival v Evropi, zato ne kaže zamuditi letošnjega, že enajstega po vrsti, ki bo tudi tokrat potekal na Petrovaradinski trdnjavi, in sicer od 8. do 11. julija.

## Nastopajoči

Med množico nastopajočih naj omenimo le nekaj najbolj »udarnih«, to so: Mika, Placebo, Missy Elliott, Faith No More, The Chemical Brothers, Ricardo Villalobos, David Guetta ... in številni drugi.

Več o nastopajočih, urnikih koncertov, seveda pa tudi o možnosti nastanitve, cenah itn. si lahko ogledate na spletni strani [www.exitfest.org](http://www.exitfest.org)

## Vlak

Za brezskrbno uživanje v dogajanju vam predlagamo, da se na festival odpravite z vlakom.

Iz Ljubljane vozijo vlaki ob 1.59, 8.15, 14.48 in 21.15 - do Stare Pazove, kjer prestopite na vlak v Novi Sad.

	<b>EN 241/413</b>	<b>MV 415</b>	<b>IC 211</b>	<b>IC 315</b>
Ljubljana	1.59	8.15	14.48	21.15
Stara Pazova	11.34	16.34	22.43	5.34

	<b>2402</b>	<b>3402</b>	<b>3406</b>	<b>B 1138</b>	<b>IC 344</b>
Stara Pazova	11.54	17.33	23.50	6.40	8.01
Novi Sad	12.45	18.29	0.41	7.38	8.46

Iz Novega Sada vozijo vlaki ob 5.02, 9.47, 13.45 in 21.08. Ob vnitvi je prav tako treba prestopiti v Stari Pazovi na vlak v Ljubljano.

	<b>B 341</b>	<b>2403</b>	<b>B 549</b>	<b>B 437</b>
Novi Sad	5.02	9.47	13.45	21.08
Stara Pazova	5.47	10.42	14.33	21.54

	<b>IC 210</b>	<b>MV 414</b>	<b>EN 412/MV 240</b>	<b>IC 314</b>
Stara Pazova	6.28	11.05	16.08	22.24
Ljubljana	15.17	20.39	2.10	7.23

## Popusti

Vozovnica City Star International je gotovo ena najugodnejših. S tovrstnimi vozovnicami potujejo tako posamezniki kot skupine - do največ petih oseb. Če skupaj potuje več kakor pet oseb, lahko kupite več vozovnic. Višina popusta je odvisna od števila potnikov. Prvi potnik plača polno ceno, drugi imajo 50-odstotni popust. CityStar International je vozovnica za povratno potovanje in velja mesec dni.



Petrovaradinska trdnjava

## Petrovaradinska trdnjava

Petra pomeni v grščini skala, vár izvira iz madžarščine in pomeni grad, medtem ko din pomeni v turščini vera. Z združitvijo treh besed je nastalo ime Petrovaradin, ki v dobesednem prevodu pomeni "grad na skali, trden kot vera". Petrovaradinska trdnjava - zgodovinski, arhitektonski, umetniški in turistični biser - je zaradi odlične akustike idealna lokacija za festival Exit. Trdnjavo je projektiral Sebastijan Voban. "Gibraltar na Donavi" so zgradili v letih od 1692 do 1780. Danes je priljubljena izletniška točka in prizorišče največjega festivala v Jugovzhodni Evropi. V trdnjavi se nahajajo Akademija umetnosti, Muzej mesta Novi Sad, Zgodovinski arhiv, konjeniški in strelski klub, pod trdnjavo pa katakombe, ki si jih lahko ogledate z vodnikom. Tu so tudi številni ateljeji znanih novosadskih umetnikov, ki vam bodo radi pokazali svoja dela.

## Novi Sad

Če vam bo ostalo kaj časa in energije, se podajte na odkrivanje Novega Sada, ki je za Beogradom drugo največje mesto v Srbiji, čeprav s številom prebivalcev ali velikostjo ne sodi med velemesta. Mesto je ravno prav veliko, da se ne izgubite, pa vseeno ponuja veliko za videti. Novi Sad je večinoma zgrajen v 19. in 20. stoletju, tako da nima oznake »starega« mesta, ima pa – šarm.

Ko se boste sprehodili po mestu in si ogledali njegove znamenitosti - Mestna hiša, Srbsko narodno gledališče, Miletićeva ulica, kjer je veliko trgovin s spominki in tradicionalno restavracijo Kod Lipe, Zmaj Jovina – zona za pešce od Trga Svobode do Dunavske ulice, Vladikin dvor, Trčika – stari novosadski tramvaj, preurejen v bar, in še ...) - bo tudi vas prevzel njegov šarm.

Dodatne informacije o Novem Sadu si seveda lahko tudi sami poiščete na spletu. Več na [www.novisadtourism.com](http://www.novisadtourism.com)



## Posebna počitniška ponudba za mlade – Sommerticket

Preživite počitnice malo drugače in se odpravite na potep in odkrivanje Avstrije z vlakom. Da pa bi lahko videli in doživeli Avstrijo v vsej njeni lepoti in da vaš žep ne bi trpel, smo v sodelovanju z Avstrijskimi železnicami za mlade iz Slovenije pripravili posebej ugodno ponudbo za letošnje poletje. **Za samo 39 oziroma 69 evrov** boste mladi poleti lahko potovali po Avstriji po dolgem in počez.

### Cena vozovnice ÖBB-Sommerticket:

Mladi do 20. leta: **samo 39 evrov** za dva meseca potovanj.

Mladi do 26. leta: **samo 69 evrov** za dva meseca potovanj.

### O vozovnici ÖBB-Sommerticket je treba vedeti še naslednje:

Namenjena je za mlade, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 20 oziroma 26 let.

Velja za potovanja po progah Avstrijskih železnic z vsemi vrstami vlakov v 2. razredu, razen s posebnimi.

Velja tudi za prevoz z ÖBB IC-avtobusi, ki vozijo med postajama Graz Hbf in Klagenfurt, ter na progah zasebne železnice RÖEB.

Z njo lahko mladi ob sobotah, nedeljah in praznikih potujete brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure naprej

(ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje).

Ponudba velja od 3. julija do 12. septembra 2010.

Pred nakupom predložite potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika ima pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku.

Kupiti jo je mogoče od 4. junija na mednarodnih potniških blagajnah. Z vozovnico ÖBB-Sommerticket boste imeli od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta.



**Reportaža**  
Rado Smerdel

# Z vlakom na Tabor v Rožu

*Rož, Podjuna, Zila*  
(Pavle Kernjak)

*Rož, Podjuna, Zila,*  
*venec treh dolin,*  
*moja domovina,*  
*narod moj trpin.*

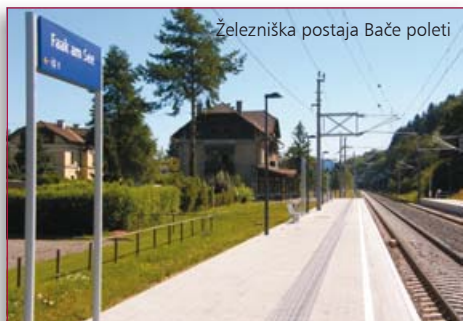
Rož, Podjuna in Zilja so tri doline na avstrijskem Koroškem, kjer živijo koroški Slovenci kot uradno priznana manjšina. Pavle Kernjak (1899-1979) je bil priznani koroški skladatelj samouk, organist in zborovodja. Najbolj je poznan po svojih pesmih Mojcej in Katrca, ki ju izvaja večina slovenskih pevskih zborov. Rož je dvajset kilometrov dolga in tri do štiri kilometre široka dolina reke

Drave med Gurami na severu in Karavankami na jugu. Železniška proga med železniškim predorom pod Karavankami in Beljakom prečka Zgornji Rož. Približno na polovici navedene razdalje leži železniška postaja Bače (Faak am See, 573 m), ki je odlično izhodišče za pohodniške in kolesarske ture v okolici. Z direktnimi vlaki je iz Ljubljane do Bač samo uro in pol vožnje, med enodnevnim izletom z vlakom pa lahko spotoma obiščemo še koroško mesto Beljak (Villach). V ta namen so pri Slovenskih železnicah po ugodni ceni na voljo povratne vozovnice Regio AS. Od železniške postaje Bače je dobrih 15 minut hoje do najbližje obale Baškega jezera (Faaker See). Jezero se poleti segreje do 27 stopinj Celzija, zato je v tem

času zelo primerno za kopanje in je tudi množično obiskano. Ob jugovzhodni obali jezera je več turističnih kampov za kopalce.

Na severovzhodu se nad Baškim jezerom dviga razgledni hrib Tabor (724 m), ki je do danes ohranil svoje izvorno slovensko ime, ki ga uporabljajo tudi nemško govoreči Korošci. Ime Tabor zelo verjetno izvira iz časov turških plenilnih vpadov na slovensko ozemlje. Takrat so slovenski kmetje na težje dostopnih razglednih vrhovih hribov, po navadi okrog cerkve, postavljali obrambna obzidja, kamor so se okoliški prebivalci zatekali pred turško nevarnostjo. Takšno preprosto utrdbo so imenovali tabor. Naloga tabora je bila tudi opozarjanje okoliških naselij na bližajoče se Turke. Prvi

tabor, ki je nevarnost opazil, je prižgal kres, ki je bil viden daleč naokoli. Ko so ta kres opazili bližnji tabori, so tudi ti prižgali svojega. Tako je bila še pravočasno opozorjena celotna dežela. Danes je hrib Tabor poraščen z gozdom, na vrhu pa sta dve lepi razgledišči, s katerih vidimo Baško jezero kot na dlani. Na prvem razgledišču je restavracija na prostem z žarom. Od tam je v jasnem vremenu lep razgled na Karavanke in Bače na jugu ter na Ojstrnik in Dobrač na zahodu. Drugo razgledišče je skrito v gozdu nekaj korakov nižje v smeri proti severu. Od tam vidimo na zahodu Dobrač in mesto Beljak, na severu Osojščico (Gerlitzten), spodaj pri jezeru pa Drobolje (Drobollach). Tik pod vrhom hriba je v gozdu adrenalinski park. Od železni-



Železniška postaja Bače poleti



Železniška postaja Bače pozimi



Cesta od železniške postaje do obale Baškega jezera



Pogled na Baško jezero s hriba Tabor

ške postaje Bače do vrha Tabora je po asfaltirani cesti skozi vasi Novo Brdo (Neuegg) in Pečnica (Petschnitzen) pet kilometrov, višinska razlika pa znaša 150 metrov. V toplih poletnih mesecih, ko je na relaciji med Ljubljano in Beljakom mogoč prevoz koles z vlakom, je od železniške postaje Bače priporočljiv vzpon na Tabor s kolesom. V pozni jeseni, zgodnji pomladi, pa tudi pozimi (če le ni preveč snega), se na Tabor povzpemo peš.

Južno od železniške postaje Bače se na severnem pobočju Karavank dviga še ena zanimiva razgledna točka: Stari grad (Altfinkenstein, 641 m). Nad istoimensko vasjo stojijo na strmi skali ruševine Starega gradu, ki je bil v zapisih prvič omenjen leta 1142. Grad je bil v srednjem veku nekaj časa

last Habzburžanov. Del grajskih razvalin je danes preurejen v areno s 1150 sedeži, v njej pa v poletni sezoni potekajo zanimive kulturne prireditve: <http://www.burgarena.at/>. Z gradu je lep razgled na Baško jezero. Južno nad gradom sta pri Bukovniku (Baumgartner) še ena razgledna točka in smučišče: <http://www.tiscover.at/baumgartnerhof>. Od železniške postaje Bače se do Starega gradu povzpemo s kolesom po šest kilometrov dolgi asfaltirani cesti mimo naselja Loče (Latschach). Višinska razlika znaša 68 metrov. V Ločah je sedež Slovenskega prosvetnega društva Jepa-Baško jezero. Pohoniki lahko navedeno razdaljo skrajšajo skoraj na polovico, če se napotijo do gradu po markirani poti skozi vas Podgorje

(Pögoriach). Za splošno orientacijo na izletu bo zadoščala že avtokarta Slovenije, v merilu 1:50.000 pa opisano območje

natančneje prikazuje Atlas Slovenije na strani 23.

*Prijeten izlet!*

Vozni red direktnih vlakov na relaciji Ljubljana–Bače (Faak am See) Vozni red velja od 14. 12. 2009 do 11. 12. 2010. Vlaki vozijo vsak dan.

Postaja		Vlak	
Ljubljana	Odhod	7.27	D 314
Bače / Faak am See	Prihod	8.55	
Ljubljana	Odhod	11.26	IC 310
Bače / Faak am See	Prihod	12.55	
Bače / Faak am See	Odhod	19.39	D 315
Ljubljana	Prihod	21.10	

Viri:

- <http://sl.wikipedia.org/wiki/Rož>
- [http://sl.wikipedia.org/wiki/Pavle\\_Kernjak](http://sl.wikipedia.org/wiki/Pavle_Kernjak)
- [http://sl.wikipedia.org/wiki/Tabor\\_\(fortifikacija\)](http://sl.wikipedia.org/wiki/Tabor_(fortifikacija))
- <http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/v-tujino/ugodno-v-tujino/regio-as>
- [http://de.wikipedia.org/wiki/Burgruine\\_Finkenstein](http://de.wikipedia.org/wiki/Burgruine_Finkenstein)
- <http://www.jepa.at/>
- <http://www.tiscover.at/baumgartnerhof>



Stari grad



Turistični kamp ob Baškem jezeru



Adrenalinski park na Taboru



Pogled s Starega gradu na vlak na železniški progi pri Bačah



Pogled na hrib Tabor iz kampa ob Baškem jezeru



Restavracija na prostem na Taboru

# 50 let paletizacije na železnici

Paleta in kontejnerji so srce logistike. Če smo lani zaznamovali štirideset let kontejnerizacije, se letos spominjamo začetkov paletizacije pred petdesetimi leti. Eden prelomnih dogodkov je bil IV. Mednarodni sejem embalaže v Ljubljani leta 1960, na katerem so železničarji predstavili delo s paletami.

## Začetki

Začetki paletizacije so hkrati začetki integralnega transporta in logistike. To je bil čas, ko so se začele uveljavljati standardne palete in zabojniki. Paleta je namreč omogočila oblikovanje transportnih enot, ki so bile primerne za vse vrste transporta in skladiščenja kosovnih pošiljk. Paleta so najprej začeli uporabljati v ZDA v prejšnjem stoletju. V Evropi so jih najprej začeli uporabljati v Švici, nato še v Zahodni Nemčiji in drugih zahodnoevropskih državah. Najboljša uporaba vagona je bila dosežena pri velikosti palete 800 x 1.200 mm, ker je širina

vagona 2.400 mm in ker je bilo mogoče palete nalagati na oba načina (2 x 1.200 mm ali 3 x 800 mm).

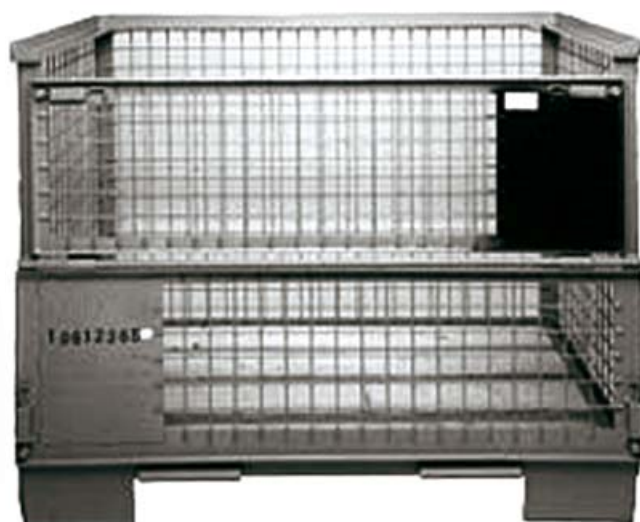
Korak k standardizaciji je bila odločitev Evropske konference ministrov za transport, decembra 1958, o enotni paleti, velikosti 1.200 x 800 mm. Razvoj so pospeševali mednarodni skladi. Prvi je bil sklenjen paletni sklad med tedanjo Zvezno republiko Nemčijo in Švico, 1. januarja 1960. Leto pozneje, 1. januarja 1961, so železnice ustanovile Evropski paletni pool (EPP). V okviru sklada so se uporabljale standardne ravne, od leta 1967 pa tudi boks palete. Paleta je bila standardizirana tudi pri nas, po standardu JUS M1.020. Uporabljala pa se je tudi paleta 1.000 x 1.200 mm kot standardna.

Težav je bilo veliko, vendar pot je bila začeta in vrnitve ni bilo. Jugoslovanske železnice (JŽ) so že leta 1958 odločile za uporabo palet. Tega leta je bilo v Ma-

dridu 17. mednarodno zasedanje železnic. Pomembna tema je bila paletizacija kosovnih pošiljk. Gradivo s tega srečanja je Direkcija železnic Ljubljana prevedla v slovenščino in je bilo objavljeno pod naslovom Nove metode za prevoz kosovnega blaga. To je v bistvu prvo obsežnejše gradivo o paletizaciji v slovenskem jeziku. Iz poročila zasledimo, da so železnice o paletizaciji razpravljale že leta 1952 v Stokholmu. Ocenjen je bil tudi napredek, ki je očitno. Vendar tudi železnice, ki so najbolj napredovale, niso imele dognanih stalnih rešitev, številni pa še niso imeli paletizacije ali so o tem šele razmišljali. To potrjuje tudi vprašalnik, ki je bil poslan 68-im železnicam, uporabne odgovore je dalo le 24 železnic, med njimi tudi jugoslovanske. Te so tedaj načrtovale uvajanje paletizacije.

Upravni odbor generalne direkcije JŽ je 27. februarja 1959 obravnaval Politiko mehanizacije in razvoja procesa dela

transportne mehanizacije na JŽ. Sklenil je pospešiti uporabo transportne mehanizacije, med katero je bilo tudi uvajanje paletizacije. Za začetek paletizacije štejeemo 1. julij 1960, ko je začelo veljatičasno navodilo, s katerim so opredelili način dela s paletami. Tedaj je bilo vključenih devet postaj na JŽ: Beograd, Zagreb zahodni in vzhodni kolodvor, Ljubljana Šiška, Sežana, Alipašin Most, Mostar, Novi Sad in Skopje. V Sloveniji so se v delo s paletami najprej vključile postaje Ljubljana Šiška in Sežana. Leta 1964 pa je bila ustanovljena tudi Jugoslovanska skupnost za paletizacijo (JŽP). To skupnost so JŽ pooblastile za izdajanje dovoljenj in žigosanje palet z znaki EUR in JŽ ter za preverjanje kakovosti palet. Uporabljali so kodeks UIC 435/2. To funkcijo so obdržali vse do razpada Jugoslavije. Železnice so urejale uporabo palet z Navodilom o rabi ravnih in boks palet na JŽ (št. 167) in Samoupravnim sporazumom o koriščenju rav-



Ravna in boks paleta



nih in boks palet na JŽ (št. 166). Jugoslovanske železnice so postale članice EPP leta 1967 in so na določen način postale glavni nosilec paletizacije na celotnem ozemlju države. Železnice v Sloveniji so pospeševale uporabo palet in so same nabavljale veliko število palet. V to so bile prisiljene tudi zaradi velikega primanjkljaja pri izravnavi palet. Paleta, odpeljane v druge republike, se niso vračale, saldo do drugih železnic pa je bilo treba izravnavati. Poleg palet je obstajal problem tudi z viličarji in klančinami. JŽ so na primer imele približno 1.100 postaj, toda leta 1967 le 37 motornih in 330 ročnih viličarjev. Stanje se je postopoma popravilo tako, da so leta 1981 imeli že 240 motornih in 1.091 ročnih viličarjev. Tudi gospodarstvo se je opremjalo z mehanizacijo in paletami. Tega leta so namreč dosegli promet 2.192.000 prispelih in 1.118.000 odpravljenih palet. Omeniti kaže, da sta glavna proizvajalca motornih viličarjev za celotno Jugoslavijo bila slovenska podjetja Indos in Litostroj. Večji skok prometa s paletami je bil dosežen po letu 1975, ko je bila opravljene

na reorganizacija poslovanja s paletami. Tako je bil promet s paletami leta 1974 le 666 tisoč palet, leta 1976 pa že 2.130 tisoč. Še večji napredek je bil dosežen na območju Železniškega gospodarstva Ljubljana, kjer se je promet povečal s sto tisoč na 817 tisoč palet. Takšno povečanje prometa je omogočilo, da leta 1976 ni bilo več negativnega salda do tujih železnic. V obdobju 1968-1974 so JŽ ugotovile negativni saldo od 152 tisoč palet, in so zato plačale 2,2 milijona tedanjih zlatih frankov.

Paletizacija je bila ena od prvih močnejših tržno usmerjenih akcij na železnici. Ta dejavnost se je tudi v Evropi tedaj komaj začela, in JŽ so s precejšnjo podporo slovenskih železničarjev to storitev predstavile na IV. Mednarodnem sejmu embalaže v Ljubljani, ki je bil od 3. do 8. septembra 1960 na Gospodarskem razstavišču. Na njem so - v improviziranem skladišču in na klančini - predstavili delo s paletami in viličarji. To je bila novost tudi za železničarje, tako da so organizirali obisk sejma tudi zanje. Transportni skladiščniki in vodje skladišč so

tako postali nekakšni nosilci te dejavnosti. Potem so leta 1964 organizirali »paletni vlak«, ki je potoval po vsej državi in podjetjem predstavljal delo s paletami in prednost mehaniziranega prekladanja tovora.

Paletizacija se je začela na nekaterih postajah, med njimi na postaji Ljubljana Šiška. Toda skladišče je bilo staro, in večji rezultati so bili mogoči šele, ko so odprli novo tovarno postajo in skladišče v Mostah 18. decembra 1961. Tovarno skladišče v Šiški so odstranili zaradi modernizacije postaje Ljubljana. Novo skladišče je imelo halo (99 x 67 m), razdeljeno na tri dele: predajnega za prevzem blaga 1.772 m<sup>2</sup>, tranzitnega 1.386 m<sup>2</sup> in oddajnega 1.772 m<sup>2</sup>. Opremljeno je bilo s sodobnimi tehtnicami, viličarji (4 motorni in 8 ročnih), zgrajeni so bili štirje skladiščni tiri, kar vse je pospeševalo delo s paletami.

### Nadaljnji razvoj

Po osamosvojitvi Slovenije je bil leta 1992 ustanovljen Slovenski paletni pool. Jugoslovanska skupnost za paletizacijo je bila izključena iz EPP. Do mednarodnega priznanja Slovenije in vključitve Slovenskih železnic v UIC so evro paleta izmenjevali z ÖBB, FS in HŽ, za kar so sklenili bilateralne sporazume. Slovenske železnice so se 1. septembra 1992 vključile v EPP, in sicer za ravne in boks paleta. To je omogočilo izmenjavo in mednarodno poslovanje s paletami. Nacionalni paletni komite je bil ustanovljen leta 1995 in deluje od 1. januarja 1996. Kmalu se je pridružil Gospodarski zbornici Slovenije, in tako povezal tudi proizvajalce, uvoznike in uporabnike palet, zlasti tudi zato, ker so se številni zavzemali, da bi prevzeli nadzor nad kakovostjo izdelave palet. Nacionalni paletni komite je tako prevzel koordinacijo dejavnosti na področju paletizacije in se tudi vključil v Evropsko združenje za paleta (EPAL).



Prvo navdilo o paletizaciji na železnici, izdano pred petdesetimi leti.

Zanimive so izkušnje Slovenskih železnic. Leta 1993 so Slovenske železnice prepeljale 445.431 ravnih in 8.553 boks palet. To je tedaj sestavljalo 2,6 odstotka prometa ravnih palet v EPP, ter 1,1 odstotka prometa boks palet. V Sloveniji se je leta 1993 ukvarjalo s proizvodnjo ravnih palet 16 proizvajalcev, boks paleta pa je proizvajal en proizvajalec.

Omeniti kaže tudi ustanovitev Evropske paletne organizacije (EPAL, sprva imenovan EPA) 15. marca 1993 s sedežem v Hagnu (Nemčija). Pomembno je bilo sodelovanje Slovenije pri začetku ustanavljanja EPAL-a, saj smo imeli pri tem pomembno vlogo.

Vidno vlogo pri paletizaciji so imeli številni železničarji, med njimi Zdravko Lavrič, ki je na začetku vodil vse dejavnosti. Tudi sedanjí predsednik Nacionalnega paletnega komiteja Ivan Kerrec je nekdanji železničar. Poleg njih je še več zaslužnih posameznikov.

Paleta prihodnosti naj bi imele inteligentno podlago. To bo omogočala identifikacija RFID. V povezavi z inteligentnimi viličarji in drugimi sestavinami inteligentne oskrbne verige bodo paleta še bolj pospeševale logistiko.

Eden prvih viličarjev iz leta 1966. Danes je razstavljen je na postaji Ljubljana Moste.



# Železniška konkurenca ne deluje

Na področju železnic obstaja akademska teorija, ki ji verjamejo tisti, ki živijo daleč od resničnega sveta, vsilili pa so jo politiki in ekonomisti na nacionalni ravni (Velika Britanija) in na ravni EU. Teorija pravi, da bo uvedba konkurence v železniškem prometu povzročila nižje cene, večjo izbiro in rast tržnega deleža železnice ter hkrati znižala vladne subvencije. To se ni zgodilo, niti se ne bo v prihodnosti. Namreč britanska vlada plačuje najvišje subvencije v železniškem prometu doslej. Nekaj novih železniških operaterjev v prostem dostopu skuša pridobiti določene prevozne poti. Do sedaj ni bilo novega operaterja, ki bi resno konkuriral nacionalnemu železniškemu operaterju. Politiki poudarjajo rast števila potnikov od privatizacije in uvedbe konkurence, vendar povezujejo dve popolnoma nepovezani zadevi. Na vseh evropskih železnicah so dosegli podobne stopnje rasti, toda ne po zaslugi privatizacije ali konkurence.

Načelo EU, ki je zapisano v uredbi EU 91/440, pravi, da je treba ločiti infrastrukturo in transportne dejavnosti zato, da bi omogočili pregledne cene za dostop do omrežja. To bi omogočilo operaterjem prosti dostop in vožnje vlakov ob isti uporabni kot velja za obstoječe operaterje. Uredba ne pravi, da je treba privatizirati železnice, temveč le, da je treba omogočiti prosti dostop novim udeležencem. Vendar pa to v praksi v Veliki Britaniji ne deluje in vodi do nepravilnosti. Prejšnji prometni minister Združenega kraljestva (pred volitvami, ki so bile maja, in pred spremembo vlade) Chris Mole je povedal: »Železniški operaterji v prostem dostopu preprečujejo glavnemu operaterju na kateri koli progi, da bi vozil tako hitro in pogosto, kot je to mogoče. Davkoplačevalce bremenijo s

tem, ko prevzemajo prevozne koncesijske operaterje in izčrpavajo razpoložljiva sredstva, saj za izboljšanje omrežja, ki ga uporabljajo, državi ne dajejo dela svojih dohodkov.« Namreč v Združenem kraljestvu velja koncesijski sistem za uporabo proge ali omrežja. Najemnik koncesije se strinja, da bo v določenem obdobju opravljal storitve po dogovorjenem voznom redu in prevoznih cenah, v zameno pa bo dobil subvencijo vlade ali plačeval premijo vladi. Ko operater v prostem odstupu začne opravljati storitev na prenatrpanem omrežju, prevzema promet in prihodke koncesijskega operaterja. Če zato koncesijski operater ustvari izgubo, se lahko umakne – kakor se je zgodilo na vzhodni obali – ali preprosto neha plačevati premije oziroma prejme višje subvencije vlade. Novi operaterji lahko sprožijo rast na trgu, vendar ne dovolj veliko, da ne bi ogrozili glavnega operaterja. Lahko ponudijo nižje prevoznine, toda pri tem je malo manevrskega prostora.

Uravnane prevoznine, ki jih določa vlada, lahko rastejo po stopnji inflacije z dodatkom enega odstotka. Neuravnane prevoznine rastejo v skladu z muhavostjo prevoznika. Januarja letos smo tako v Združenem kraljestvu videli prvo vozovnico vrednosti tisoč funtov (vozovnica za povratno potovanje v prvem razredu iz Newquayja v Kyle of Lochalsh je stala 1.068 funtov). Stanje postaja smešno. Dvesto zaposlenih v železniškem podjetju Network Rail v Readingu je za potovanje na konferenco v Convetryju najelo avtobuse po ceni 2.400 funtov, saj bi za prevoz z vlakom plačali 14.800 funtov. Privatizacija celotnega železniškega tovornega prometa v Združenem kraljestvu ni prinesla nobene rasti. V petih letih, do leta 2007, se je tržni delež že-

leznic povečal s 7,4 na 8,3 odstotka predvsem zaradi zaprtja rudnikov premoga. Tega zato uvažamo v velikih količinah in vozimo po železnici od luk do elektrarn.

Ista zamisel je bila vsiljena avtobusnim prevoznikom. Deregulacija je v kratkem času povzročila eksplozijo (nastanek) novih avtobusnih podjetij. Avtobusno prevoznništvo se je nato po naravni poti reformiralo v dve večji gospodarski družbi, Stagecoach in National Express. Enako se dogaja z železniškim prometom. Draga, potratna in destruktivna razdelitev železniškega tovornega prometa se je nemudoma zaustavila, ko je EWS kupil večino železniških podjetij in jih ponovno združil. Družbo EWS je nato kupil

DB Schenker, ki postaja največji železniški operater v Združenem kraljestvu. Tokrat smo pričali ponovni nacionalizaciji, toda s strani tujega-domačega operaterja! Prgišče operaterjev v tovornem prometu v Veliki Britaniji se bojuje med sabo za prevoze premoga, vendar ne morejo trditi, da so prispevali k rasti tržnega deleža v železniškem prometu. Ponovna koncentracija železniške ponudbe je zato smiselna in edina pot naprej.

Podpis sporazuma XRail v Zürichu, ki je bil 18. februarja 2010, je zelo pomemben. Sedem prevoznikov v železniškem prometu, SBB Cargo (Švica) CD Cargo (Češka), CFL Cargo (Luksemburg), DB Schenker (Nemčija, Danska, Nizozemska), Gre-



Osebe vlaka, ki vozi iz Münchna v Italijo. Posnetek je nastal v Innsbrucku.



Pred odhodom vlaka iz Innsbrucka

en Cargo (Švedska, Norveška), Rail Cargo Austria (Avstrija, Madžarska) in SNCB Logistics (Belgija) izvajajo poskuse od leta 2007, tako da vedo, da deluje. Z združevanjem ukrepov in prizadevanj vedo, da bodo s hitro ponudbo iz ene roke lahko povečali rast dobičkonosnih prevozov posameznih vagonovskih pošiljk (kar se ni zgodilo v Združenem kraljestvu že od leta 1990), povečali svoj tržni delež in pridobili tovor s ceste. Konkurent železniškemu prometu je cestni prevoz in ne druge železniške družbe.

Enako se dogaja v potniškem prometu. Mednarodni železniški potniški promet raste in pričakovati je, da bo rasel tudi v bližnji prihodnosti. Odličen primer je skupno sodelovanje med prevozniki DB (Nemčija), ÖBB (Avstrija) in Nord (Italija). Decembra lani so vpeljali novo storitev med Münchnom, Innsbruckom, Bolzanom in Verono, s povezavo do Bologne ali Milana. Vagoni so bodisi last DB ali ÖBB, vleko na celotni prevoznici poti pa zagotavljajo večsistemске lokomotive 189 družbe

Nord. Te bodo kmalu nadomestili z lokomotivami Taurus Avstrijskih železnic.

Cene vozovnic so zelo ugodne, potovanje iz Bologne v München stane od 39 evrov naprej. Otroci do 15. leta starosti, ki potujejo s svojimi starši ali stariji starši, potujejo zastonj. Rezervacije niso potrebne. Italijanske državne železnice FS ne sodelujejo, kar povzroča zaplete, saj ne prodajajo vozovnic za to storitev. Vozovnice je mogoče kupiti v spletu, na postajah in agencijah DB ali ÖBB, pri SAD (operater na Južnem Tirolskem) in pri družbi Nord, ali brez dodatka v vlaku. V vsakem vlaku je vagon jedilnik, v prvem razredu postrežejo celo ob seдеžu. Vlakospremno osebje govori nemško, italijansko in angleško. Vlaki ustavijo za kratek čas na Brennerju, kjer se zamenjajo strojevodje. Trenutno vozi šest vlakov na dan iz Münchna, po eden vozijo v Bolzano, Bologno, Milano in Innsbruck ter dva vlaka v Verono. Letos decembra bodo povečali število vlakov v Bologno na štiri vlake. Pomen te storitve je v tem, da

DB prvič sodeluje z zasebnim prevoznikom (Nord) in ne z nacionalnim operaterjem (FS), s katerim sicer tudi sodeluje pri številnih storitvah. Storitve ne sponzorira novinec v prostem dostopu, temveč velika državna podjetja, ki delajo skupaj kot en prevoznik, z enotno ponudbo v mednarodnem prometu, in se podajajo na rastočji trg visoko kakovostnih storitev potovanja z vlakom. Železnice tako bolje izkoristijo skupne vire, imajo nižje stroške in se lahko bolje uveljavijo na trgu s skupno ponudbo. Potniki so pridobili vlake višjega kakovostnega razreda, nižje cene in več priložnosti za potovanje in prihranek časa, kajti storitev presega druge možnosti na prevoznici poti. Takšne storitve tudi ustvarjajo trg. Po vsej Evropi se železniška podjetja gibljejo bližje skupaj. V tehničnem vidiku, večsistemске lokomotive odstranjujejo nekdanje ovire na mejah, ki so v schengenskem območju že izginile, in mednarodni železniški promet vstopa na trg, ki si ga lastijo letalski prevozniki.

Potovanje z letalom je postalo dokaj zoprno – letalski prevozniki resda navajajo nizke cene, vendar s smešnimi dodatki, in izbruh vulkana na Islandiji je pokazal, kako ranljiv je letalski promet. Z možnostjo gibanja v vlaku, brez varnostnih pregledov skozi rentgensko napravo, kot so na letališčih, in z visoko kakovostnimi storitvami so železnice že v prednosti. Še večje uspehe bodo dosegle s sodelovanjem. Železnica je dejavnost z visokimi fiksnimi stroški in nizkimi mejnimi stroški. Da bi železnice dosegle ekonomijo obsega, je treba sredstva čim bolj uporabiti in polno zaposliti. To je mogoče doseči le, če železnice delujejo kot en sistem. Razdrobljeni sistemi, ki si konkurirajo, ne morejo doseči take učinkovitosti. Enoten sistem je tudi boljši za stranke, ki pričakujejo storitve iz ene roke, tako v potniškem kot tovornem prometu. Zanimivo bo opazovati postopno ponovno združitev železnic zato, da bi pridobile posledice od prave konkurence – cestnega in letalskega prevoza.

# Mojca Božič: Prva linija zunanje podobe Slovenskih železnic

Kot majhen otrok sem veliko potoval z vlakom. Bili so pač drugačni časi, ljudje so uporabljali javni prevoz bolj pogosto kakor danes. Bilo je prijetno, bilo je preprosto lepo. Oče in mati, ki sta bila oba železničarja, sta imela z mano veliko potrpljenja. Zakaj je to tako, zakaj ni drugače ... Nato pa se je pojavil tisti stric s kleščami. Vedno sem hotel svojo karto dati sam, kar je običajno povzročilo veliko smeha in dobre volje med potniki, pa tudi zaposlenimi na vlakih. Očeta so tako ali tako vsi poznali, saj je bil nekoč tudi sam sprevodnik, pa tudi strojevodje so me običajno vzeli za svojega. Tako da sem, morda tudi po zahvali teh mož v uniformah, na koncu tudi sam pristal med železničarskimi vrstami in že več kakor dvajset let vozim vlake. Ja, spomini so res lepi. Se je pa v vseh teh letih marsikaj spremenilo. Tudi v vrstah »stricev s kleščami«. Sedaj so med njimi tudi dekleta, kar je resnično več kakor pohvalno in dokaz, da je družba storila korak naprej in da tabuji končno padajo. Kako je delo vlakovnega osebja videti danes, sem povprašal Mojco Božič, vodjo vlaka iz Sekcije za potniški promet Maribor, ki že vrsto let svoje delo opravlja na paradnem konju Slovenskih železnic, vlakom ICS 310 – Pendolino.

**Mojca, pozna se že vrsto let, saj sva velikokrat v isti posadki na vlakih ICS, pa vseeno nam zaupaj nekaj dejstev o sebi.**

Sem Mojca Božič, doma v štajerski prestolnici Maribor, delo vodje vlaka pa opravljam v Sekciji za potniški promet Ma-

ribor, ki je del poslovne enote Potniški promet. Da sem začela delati na železnici, pravzaprav ni nekega posebnega razloga ali vzroka. Po končani osnovni šoli sem se vpisala v takratno Železniško srednjo šolo, smer transportni komercialist. V tistem času se mi je ta poklic nekako zdel zelo primeren za žensko. No, na odločitev je vsekakor odločilno vplivala tudi takratna politika železnic, saj so vsem dijakom, ki so obiskovali njihovo šolo, dajali štipendijo in s tem tudi zagotovitev delovnega mesta, kar je v tistem času že počasi pomenilo privilegij. Ko sem končala šolo, sem začela najprej delati na tovorni postaji Tezno, kot transportna komercialistka. To je bilo 8. septembra 1986, še danes se spomnim na ta dan, čeprav ne vem natančno, zakaj (smeh). Pokrivala sem različna delovna mesta, od reklamantke do komercialistke na postaji Tezno, pa tudi na postajah Hoče in Šentilj. Leta 1993 pa sem, medtem ko sem bila na porodniškem dopustu, prejela odločbo o trajnem presežku. Takrat so se namreč začeli prvi zametki reorganizacij podjetja, katerim smo danes priča vsak dan. Po preteku porodniškega dopusta so me poklicali in mi ponudili mesto vodje vlaka, zato je leta 1995 sledila prekvalifikacija iz komerciale v promet. Najprej nisem vedela, kaj natančno me čaka, danes pa svoje odločitve ne obžalujem niti za trenutek. Svoje delo opravljam z veseljem, po daljšem razmišljanju pa sem se odločila, da svoje znanje tudi poglobim, zato sem se vpisala na študij logističnega inženirstva – smer poslovna logistika.

**Kako pa je videti tvoj delovni dan? Najbrž imaš kar nekaj opravil, preden z nasmehom sprejmeš potnike na vlak.**

Po prihodu v svojo enoto se najprej vpišem v tako imenovano knjigo sposobnosti, v kateri potrdim svojo navzočnost in psihofizično sposobnost za opravljanje službe. Nato sle-

di pregled novosti, brzojavk, odredb, morebitnih novih postopkov, seznanjanje z njimi in potrjevanje le-teh. Čas, namenjen za to, je petnajst minut. Sledi priprava pred vlakom, v kar je všteti komplet pregled garniture (sklopov, s katerimi upravljamo mi in za katere smo odgovorni, seveda), namestitve rezervacij in kar je zelo pomembno, dajanje informacij



potnikom. Vse morebitne tehnične motnje rešujemo skupaj s strojnimi osebjem, torej strojevodji, saj oni garnituro poznajo veliko bolje kakor mi, kar je seveda logično in razumljivo. Ta del priprave pred odhodom znaša za vlake ICS in IC trideset minut. Po odhodu vlaka iz postaje sledi pozdravni nagovor potnikom, v katerem na kratko predstavimo potek potovanja, povabimo jih v bistro na vlaku in obvestimo o tem, kam se lahko obrnejo ob morebitnih nejasnostih. Na mednarodnih vlakih ta nagovor poteka tudi v angleškem in nemškem jeziku. Nato sledi pregled vozovnic in podajanje morebitnih informacij, ki jih želijo potniki. Med potovanjem potnike pripravimo na pravočasen izstop na postaji ter sodelujemo s strojnimi osebjem pri postopkih za varno odpravo vlaka iz postaje. Na končni postaji sledi obvestilo potnikom v obliki informacij, ki so splošnega pomena (morebitna zamuda, vzrok zanjo, morebitne zveze ...). Sledi še končni pregled potniških prostorov po končani vožnji.

**Verjetno oba pozna tisti rek, da je delati z ljudmi zdaj na svetu. Kakšne so tvoje izkušnje na tem področju?**

Delo z ljudmi zna biti zelo naporno, se povsem strinjam. Po drugi strani pa je zelo zanimivo, saj se vsak dan srečujemo z zelo, zelo različnimi značaji potnikov, od zelo prijaznih, pa tudi do takšnih, ki so zjutraj jezni sami nase, popoldne pa na ves svet. V celoti gledano pa so potniki zelo korektni do nas, saj se zavedajo, da se med potovanjem lahko pojavijo težave, pa naj bo to motnja v delovanju vlaka, delo na progi, kakšni neljubi izredni dogodki, skratka, ljudje razumejo, da osebje na vlaku nima kekega velikega vpliva na to. Vsekakor pa smo v vsakem, tudi bolj »težavnem« primeru, do potnika prijazni in profesionalni, saj

se zavedamo, da opravljamo storitveno dejavnost, in smo torej odvisni od števila potnikov. Lahko rečem, da smo nekakšna prva linija zunanje podobe Slovenskih železnic v javnosti, saj si potniki prvo mnenje ustvarijo prav v stiku z zaposlenimi.

**Kako pa rešujete neprijetne, konfliktne situacije?**

No, vsem je najbrž jasno, da se v morju situacij, s katerimi smo soočeni vsak dan in glede na oster tempo, v katerem živijo ljudje danes, lahko pojavijo tudi bolj ostre, neprijetne situacije, v katerih pa moramo delovati povsem profesionalno. To pa žal včasih pomeni, da moramo preslišati in preprosto »požreti« marsikatero žaljivko na naš račun. Običajno pomaga pogovor s potnikom, ki ima pritožbo, in nastalo situacijo rešimo na vlaku. Največkrat zadostuje, včasih pa žal tudi ne ...

**Je že res, da nekateri vidijo napake drugih, sami pa imajo to srečo, da so »nezmotljivi«. Sto ljudi, sto čudi. Tempo tega časa očitno resnično vpliva tudi na nas, ljudi. Pri svojem delu pa tudi prestopate meje železniških uprav. Kakšno je sodelovanje na tej ravni?**

Naša Sekcija pokriva večino Štajerske, kar pomeni, da prestopamo tudi meje železniških uprav držav, na katere Slovenija meji na našem koncu. Sodelovanje je večidel na ustreznih ravni, z osebjem drugih uprav sodelujemo brez težav, jezik v nobenem primeru ni ovira. Pri predaji vlaka se medsebojno obvestimo o stanju vagonov ali garniture, predamo informacije o potnikih, koliko jih je, kam okvirno potujejo ... Iste informacije prejmemo od osebja tuje železniške uprave, ko prevzamemo vlak od njih. V našem turnusu večinoma sodelujemo z osebjem ÖBB, izkušnje so v redu.

**Vstopamo v glavno turistično sezono v letu, na vlaku bo veliko tujcev, vsaj izkušnje prejšnjih let kažejo na to. Kakšne so priprave na ta del leta?**

Pred glavno sezono imamo poučevanje o postopkih, kjer stvari večinoma samo ponovimo, saj jih tako ali tako že poznamo. Osvežitev znanja pa ne škodi. Pred časom smo imeli tudi tečaje angleškega in nemškega jezika, kar je bilo zelo dobrodošlo, saj se večina potnikov sporazumeva v teh dveh jezikih, vsaj za silo. Se pa najdejo tudi primeri, ko potnik ne govori nobenega tujega jezika, temveč samo svojega domačega, prihaja pa iz kakšne zelo oddaljene dežele. Takrat pa pride v poštev splošni »mednarodni« jezik, to je mahanje z rokami, dopovedovanje, ki ga dotični seveda niti pod razno ne razume in podobni »neuradni« postopki, ha, ha. Je pa zanimivo, da se vse take situacije zadovoljivo rešijo za obe vpleteni strani, tako za potnika kot za nas. Na koncu si nekako dopovemo vse, potnik dobi vse želene informacije in vsi smo zadovoljni. Pa še veliko smeha je poleg.

**Kje vidiš prednosti svojega poklica in kje težave, oziroma slabe plati?**

Načeloma v svojem delu vidim samo prednosti, saj ga drugače niti ne bi opravljala. Delo je dinamično. Seveda moraš biti tip človeka, ki mu to ustreza. Pripravljen moraš biti žrtvovati kakšen dan z družino, kakšne praznike, ko se vsi veselijo, ti pa torbo na ramo, pa v službo. Res je, da smo si »operativci« svoje delo izbrali sami, imam pa občutek, da je včasih delo služb, ki smo na terenu oziroma mobilni, kot na primer naša ali pa vaša služba (Vleka), premalo upoštevano, ali drugače povedano, nekateri bi se nas na vsak način radi znebili, saj smo menda strošek. Ja, kdo v tem siste-

mu pa ni? No, to je bilo tako, za premislek. Drugače pa največjo pomanjkljivost ne vidim v delu, temveč bolj v pomanjkanju kakovostnih delovnih sredstev, vagonov, s katerimi bi lahko še bolj kakovostno opravljali svoje delo. Je pa bil velik napredek uvedba prenosnih terminalov. Zadetek v polno! Marsikateri postopki so se s tem ne samo poenostavili, temveč tudi zelo približali potnikom oziroma uporabnikom naših storitev. Dajanje informacij je veliko bolj ažurno, saj imamo vse podatke dobesedno na dosegu roke.

**Mojca in prosti čas. Ima ta enačba kakšno rešitev, ali je zadeva bolj v oblakih.**

Če ga ni, si ga pa vzamem. Prosti čas – dobra knjiga, dobra glasba (rock, da ne bo kakšnih nesporazumov) in pa motor, motor, motor ... Kawasaki 750, usnjeni kombinezon, čelada, cesta ... Kdor tega ni poskusil, preprosto ne ve. Svoboda! Za krmilo posadim moža, on ima na skrbi smer, tehniko, relacijo, jaz pa preprosto uživam in se pustim razvajati. Prevozila sva že kar nekaj kilometrov in ugotovila, da je naša mala dežela prelepa. Toliko je krajev, za katere ljudje sploh ne vedo. Resnično škoda! Sem pa tudi »uradni sponzor« sinu, ki tekmuje v downhillu, to je tisti disciplini, ko se sin z gorskimi kolesom z vso hitrostjo spusti z vrha Pohorja med drevesi in koreninami, materi, ki ga čaka v dolini, pa gredo vsi lasje pokonci. Groza in strah! Drugače pa povsem dobro funkcioniramo. Družina je moja služba, hvala bogu, sprejela, tako da večjih težav ni.

**Imaš za konec kakšno misel za bralce?**

Preprosto. Podarite ljudem nasmehe! Nič ne stane, je pa neprecenljiv in pove več kakor tisoč besed.

**Lepo! Mojca, hvala za tvoj čas.**

# Tehniški muzej Slovenije v Bistri pri Vrhniki

Vas zanima, s kakšnimi avtomobili so se včasih vozili, kako so naše babice pekle kruh, s čim so tkale obleke ali kako so lovili ribe? Odgovore na ta in še mnoga druga vprašanja boste našli v največjem slovenskem muzeju, ki se nahaja v idiličnem okolju le dvajset kilometrov zunaj mestnega vrveža.

Osrednje zbirke Tehniškega muzeja Slovenije domujejo v nekdanjem samostanskem kompleksu v Bistri pri Vrhniki. Naselje in samostan nosita ime po bistri vodi kraških izvirov, ki dajejo okolju poseben čar. Bistra je svojo kulturno, politično, gospodarsko in družbeno vlogo v minulih stoletjih zamenjala kar trikrat: od leta 1260 do razpustitve v letu 1782 je bila kartuzija, po prenovi leta 1826 je služila kot graščina, od leta 1951 pa je v njej urejen Tehniški muzej Slovenije.

Danes si v Bistri med samostanskimi zidovi in mnogimi hodniki lahko ogledate stalne zbirke s področja kmetijstva, prometa, gozdarstva, lesarstva, lovstva, ribištva, tekstila, tiskarstva in

elektrotehnike. Vašo pozornost bo zagotovo pritegnila zbirka Titovih avtomobilov, Slovenski lovski muzej ter delujoče naprave na vodni pogon. Sveže vzdušje pa vam bo v vročih poletnih mesecih pričarala bistra voda, ki teče prav skozi muzej. Poleg stalnih zbirk sta na ogled dve občasni razstavi. Gostujoča razstava Sto let brnenja na našem nebu predstavlja brata Rusjan in njuno letalsko delo ter je na ogled do 3. decembra. Razstava z naslovom Rod Štefe in Arpada: Ris v Sloveniji obiskovalce popelje skozi življenje in zgodovino risov na Slovenskem ter osvetli vzroke, ki so privedli do njihovega izumrtja ter ponovno naselitev sredi 70. let preteklega stoletja. Posebna pozornost je namenjena dejavnikom ogrožanja v današnjem času in ukrepom, ki bi jih morali sprejeti. Razstava je ogled do 3. decembra. Pridite in se pripravite, da je ris prav posebna mačka!

Če vas zanima več kakor le ogled zbirk, se pridružite sobotnim delavnicam in nedeljskim prikazom delovanja starih strojev, tehnik ter načinov dela z orodji,

ki so jih naši predniki uporabljali pri vsakdanjih opravilih, ali pa se pridružite posebnim prireditvam. Ob nedeljah v muzeju potekajo številne demonstracije različnih obrti (julija si lahko še ogledate ulivanje črk, pletenje košar in klekljanje, avgusta pa prikaz predenja na kolovrat in ročno tkanje na statvah, tiskanje na tiskarski stroj Tiegla, tiskanje grafik, ročno stavljenje črk in izdelovanje klobuka iz polsti ter trenje lanu). Vsako nedeljo ob 16. uri prikažemo tudi poizkuse Nikole Tesle.

Če želite, da vaši otroci preživijo del počitnic na ustvarjalen, poučen in zabaven način, se nam lahko pridružijo na delavnicah, ki jih pripravljamo v sodelovanju z Železniškim muzejem Slovenskih železnic. Otroci bodo spoznali muzejske zbirke, se udeležili kreativnih delavnic in demonstracij, raziskovali gozdno učno pot ter se igrali v muzejskem parku. Program ponujamo za otroke od 7. do 12. leta v obliki celotedenskega paketa v terminih: 5.–9. julij, 19.–23. julij, 2.–6. avgust in 16.–20. avgust. Za prijave in informacije smo dosegljivi na

telefonskih številkah 01 750 66 72, 041 957 146 ali po elektronski pošti programi@tms.si. Prav posebno pester program pripravljamo septembra in oktobra. Pridite na prikaz mlačve žita z lokomobilo, dan inovatorjev, dneve strojništva, dneve fizike in še številnih programov, katerih pestrost vas bo zagotovo očarala.

V okviru Evropskega projekta Central European Science Adventure (CESA) bo med 19. oktobrom in 10. decembrom potekala interaktivna igra za šolske skupine. Med igro bodo otroci, stari od 10 do 14 let, spoznivali znanstvenike in izumitelje, se učili, logično sklepali, tekmovali v iznajdljivosti in kreativnosti ter se primerjali z velikani fizike, matematike, kemije ... Otroci iz šestih držav (Avstrija, Slovenija, Madžarska, Češka, Poljska in Slovaška) bodo tekmovali v veliki Znanstveni dogodivščini, v kateri ne bo štel zgolj znanje, vendar tudi pogum, timsko delo in iznajdljivost. Na spletni strani [www.cesa-project.eu](http://www.cesa-project.eu) je v sedmih jezikih že dostopen Leksikon več kakor tristo znanstvenikov in izumiteljev, ki smo ga pripravili skupaj s partnerji projekta.

Ali ste vedeli, da se na izlet v Bistvo lahko odpravite tudi s Slovenskimi železnicami s posebno avtobusom z ljubljanske železniške postaje? Izlet je namenjen predvsem šolskim skupinam. Več informacij je dostopnih na spletni strani Slovenskih železnic [www.slo-zeleznice.si/potniki/na-izlet/izleti/obisk-v-ljubljani](http://www.slo-zeleznice.si/potniki/na-izlet/izleti/obisk-v-ljubljani).

## Muzej pošte in telekomunikacij v Polhovem Gradcu

V Polhograjski graščini je odprta prenovljena enota Tehniškega muzeja Slovenije, Muzej pošte in telekomunikacij, ki je od leta 1985 do 2008 deloval v Starološkem gradu. Projekt

Muzej pošte in telekomunikacij (foto: Blaž Zupančič)





Verižni eksperiment

je rezultat dolgoletnega sodelovanja med Ministrstvom za kulturo Republike Slovenije, Pošto Slovenije, Telekomom Slovenije in Tehniškim muzejem Slovenije. Za krajanje Polhovega Gradca je imela preselitev muzeja prav poseben pomen, saj se je v njihov kraj vrnil poštni rog. Ta je bil nekoč last družine Tomšič iz Polhovega Gradca, ki je imela od leta 1869 zakupljeno pošto v Polhovem Gradcu.

V Muzeju pošte in telekomunikacij so na ogled prenovljene in dopolnjene stalne zbirke ter občasne razstave s področja zgodovine pošte, telekomunikacij in Polhograjske graščine ter Živin kotiček.

V zbirki Zgodovina pošte je prikazan razvoj pošte od prazgodovine do danes. Ogledate si lahko makete poštnih vozov, rekonstrukcije poštnih uradov, odlomke filmov in animirane filme na temo pošte, unifor-

me poštarjev iz različnih obdobj, različna poštna prevozna sredstva (kočija moped, kolo), predstavitev idejnega očeta poštne znamke Lovrenca Koširja ter zgodovino pošte 18. in 19. stoletja.

Med tehniškimi dosežki prve polovice 19. stoletja sta na razvoj pošte odločilno vplivala gradnja železnic in izum električnega telegrafa. Železnica je postala glavno prometno sredstvo za prevoz pošte, uveljavili pa so se posebni poštni železniški vagoni, imenovani ambulance. S časom je pošta izgubila tudi pravico do prevažanja potnikov, ki so se preusmerili na železnico.

V zbirki Zgodovina telekomunikacij je posebna pozornost namenjena telegrafistkam in telefonistkam. Razvoj telefonije in telegrafije je namreč prispeval k ustvarjanju novih delovnih mest, ki so jih zasedle predvsem ženske. Na ogled so tudi stari telefonski aparati, teleprinterji, telefotografije in druge naprave za pošiljanje sporočil na daljavo. Obiskovalci lahko preizkusijo delovanje Morsejevega aparata, po telefonu poslušajo, kako so telefonirali v preteklosti, si ogledajo delovanje induktorskega ter avtomatskega telefonskega aparata, omrežne

vodnike in orodje, ki so ga uporabljali monterji na omrežnih sistemih.

Živin kotiček je namenjen mladšim in vedoželjnim obiskovalcem muzeja, ki se v otroškem kotičku med igranjem in na raznih delavnicah spoznavajo z zgodovino pošte in telekomunikacij ter preizkušajo delovanje ročne telefonske centrale.

Od 29. junija do 2. julija in od 3. do 6. avgusta bodo v muzeju med 10. in 13. uro potekale kreativne delavnice za otroke. Izdelovali bomo poštne kape, štampljke in poštne robove, barvali pobarvanke ter ustvarjali še marsikaj zanimivega. Po dogovoru pripravimo za otroke tudi prav posebno rojstnodnevno dogodivščino.

Muzejski dislocirani enoti sta urejeni še na gradu Bogenšperk, kjer sta na ogled Valvazorjeva grafična delavnica in Slovenska geodetska zbirka, ter v oglednem depoju v Soteski pri Dolenjskih Toplicah.

Več informacij o delavnicah, prireditvah in razstavah v Tehniškem muzeju Slovenije lahko dobite na naši spletni strani [www.tms.si](http://www.tms.si).

Tehnični muzej Slovenije

## Tehniški muzej Slovenije

Bistra pri Vrhniki, 1353 Borovnica  
Tel. +386 (0)1 750 66 70, 750 66 72  
[www.tms.si](http://www.tms.si), [info@tms.si](mailto:info@tms.si)

Odpiralni čas:

torek-petek: 8.00-16.00 (julij, avgust: 10.00-18.00)

sobota: 9.00-17.00

nedelja in prazniki: 10.00-18.00

V zimskih mesecih (od 4. decembra do 1. marca) je muzej zaradi neogrevanih prostorov za obiskovalce (razen za vnaprej dogovorjene skupine) zaprt.

## Muzej pošte in telekomunikacij

Polhov Gradec 61, 1355 Polhov Gradec

Tel: +386 (0)1 364 00 83

[www.tms.si](http://www.tms.si), [ajda.kozjek@tms.si](mailto:ajda.kozjek@tms.si)

Odpiralni čas Muzeja pošte in telekomunikacij v

Polhovem Gradcu:

torek-petek: 10.00-17.00

nedelja in prazniki: 10.00-17.00



Prikaz starih obrti



V delu jame, ki se imenuje Raznožka, se ob dežju pojavi manjši slap.



Med vrnitvijo proti površju



Eden izmed kapnikov v galeriji Stojan in prijatelji



Pred vhodom v Žirovcovo jamo



V delu jame, ki se imenuje Raznožka



Jamarka si ogleduje rov z blatnimi usedlinami.



Krajši postanek raziskovalne ekipe



Čudovito okrašena galerija Stojan in prijatelji se konča v manjši blatni kamriči.

## Jamarji Jamarskega kluba Železničar ra

Konec maja letos je bila na tiskovni konferenci na Inštitutu za raziskovanje krasa ZRC SAZU v Postojni razglašena desetisoča registrirana jama v Sloveniji. Številka deset tisoč je bila podeljena Žirovcovi jami, severozahodno od Ulovke nad Vrhniko, ki jo je registriral JK Železničar, in pomeni posebno priznanje klubu, predvsem pa jamarju Milanu Ferranu, ki se je prebil in prekopal (dobesedno) v to veliko jamo.

Pred leti je bilo v okolici Ulovke oziroma Zaplane znanih le par ne prav velikih in ne ravno globokih jam. Tam velikih jam po zagotovilih nekaterih strokovnjakov tudi naj ne bi bilo. Raziskave zadnjih let pa kažejo ravno nasprotno. Vendar se najprej malo povrnimo v preteklost in pogledimo, kaj in kako je privedlo do tega za jamarje izjemnega dogodka.

Jamarska skupina je bila pod okriljem železnice oziroma njenega Planinskega društva ustanovljena že davnega leta 1955. Sprva se je imenovala Speleološka sekcija PD Železničar, po dobrih desetih letih pa se je preimenovala v Jamarsko sekcijo PDŽ. Kot samostojno društvo jamarji uspešno delujejo od leta 1978 naprej pod imenom Jamarski klub Železničar. V vseh teh letih se je v jamarskih vrstah zvrstilo več kakor 350 članov, nekateri pa so bolj ali manj dejavni že vseh petinpetdeset let.

Danes imamo v Sloveniji dve bolj ali manj identični zbirki podatkov o jamah – to je dva jamska katastra. Enega vodijo na Inštitutu za raziskovanje krasa ZRC SAZU v Postojni, drugega pa pri Jamarski zvezi Slovenije (JZS) v Ljubljani. V Katastru JZS se zbirajo podatki o jamah, v Postojni pa se po predhodnem preverjanju dodeljujejo nove katastrske številke. Kot zanimivost omenimo, da že vrsto let vodi ljubljanski Kataster JZS dolgoletni član in

nekdanji predsednik JKŽ doc. dr. Miha Čekada.

Sicer pa ima slovenski jamski kataster, kot tudi vsa slovenska jamarja, bogato in dolgo tradicijo. Ko je bilo pred natanko stotimi leti v Ljubljani ustanovljeno Društvo za raziskovanje podzemnih jam – v bistvu predhodnik vseh današnjih petdesetih jamarskih skupin v Sloveniji, so kmalu začeli zbirati in urejati pisne rezultate terenskega dela. Ta prvi kataster je vodil Albin Belar, sicer bolj znan kot seizmolog. Do leta 1955, ko je bila ustanovljena naša jamarska skupina, je fond katastra narastel na 1.000 enot, tisoč jamo pa je registriral prav ustanovni član in načelnik nekdanje Speleološke sekcije PDŽ pokojni mag. Dušan Novak, in sicer Brezno na Malem Snežniku (pred leti je sredi zime prav v to brezno padel planinec). Čast podelitve okrogle številke smo doživeli še ob registraciji Jame pod Debelim vrhom v Julijcih (kat. št. 4.000), ki je trenutno najgloblja znana jama (- 410 m) v masivu nariva Slatenske plošče, katere najvišji vrh je Triglav.

Eden večjih uspehov jamarjev – železničarjev je med drugim tudi odkritje in raziskovanje Brezna pod gamsovo glavico ali na kratko Gamsove jame na Fužinskih planinah v Bohinju, ki je bila desetletja najgloblja znana jama v tedanji Jugoslaviji. V fond slovenskega jamskega katastra smo doslej prispevali približno desetino gradiva oziroma drugače povedano: odkrili smo desetino vseh doslej znanih jam v Sloveniji. Ogromno dela pa smo jamarji – železničarji opravili pri raziskavah v že znanih jamah (Postojnska jama, Predjamski splet ipd.), kjer smo odkrili in izmerili desetine kilometrov do nedavna neznanih podzemskih rogov in dvoran; še mnogo kilometrov pa čaka

na odkritje in izmero (npr. Škocjanske jame).

Treba pa se je tudi zavedati, da je odkrivanje neznanega podzemlja izjemno početje, včasih tudi nevarno. Jamarjem se namreč na eni sami nekoliko zahtevnejši »akciji« - kot pravimo našim odpravam v podzemlje, dogodi toliko stvari, kot se jih navadnim smrtnikom ne zgodi v vsem življenju.

Pa se povrnimo nazaj k Žirovcovi jami. Milanu Ferranu, ki je sicer doma iz Koštabone v Istri, poročil pa se je na Vrhniko, je mesto, kjer je iz neprehodne razpoke pihljalo, pokazal domačin iz Mizendola. Po številnih »kopaških« akcijah se je Milanu ob asistenci številnih članov JK Železničar pa tudi drugih, uspelo prebiti v obsežne galerije in rove z vodnimi tokovi okoli sto metrov pod površjem. Odkritja so bila fascinantna. Jama je polna nekaj deset metrov visokih oziroma globokih prelomov in razpok ter daje izjemno »divj« vtis. Kapniškega okrasja je razmera malo saj je jama razvita pretežno v dolomitih. Dolžina do danes izmerjenih rogov je več kot štiri kilometre, raziskave pa še trajajo – tako v jami kot nad njo.

Sicer pa to ni prvo Milanovo veliko jamarsko odkritje v teh krajih. Že pred leti se je na povsem identičen način prebil v obsežno podzemlje le tri kilometre vzhodnjeje. Tista jama je dobila ime Ferranova buža (jamam v Istri namreč pravijo buže). Sprva so bili rovi ozki in tesni, zato so se začeli pojavljati dvomi o smiselnosti kopanja, potem pa so se pojavile prve dvorane in nekaj pozneje še podzemni potok, za katerega se še danes ne ve, od kod priteka, z barvanji pa je bila dokazana njegova zveza z izviri na Vrhniki. Posebnost te jame je nenavadno velika dvorana, ki je visoka prek sto metrov in ima več kakor trideset





V galeriji Stojan in prijatelji



Jamar Andrej Hliš se prebija skozi eno izmed mnogih ožin v jami.

## ziskujejo desettisočo slovensko jamo

metrov v premeru, vanjo pa pada omenjeni potok v petdesetmetrskem slapu. Ferranova buža je dolga več kakor dva kilometra in pol in je z globino 364 metrov daleč najgloblja jama v bližnji in daljni okolici, razvita pa je v kuclju, ki mu take prevotljenosti nikakor ne bi mogli prisoditi – med Ku-

renom in razglednim stolpom na Planinci nad Vrhniko.

In kaj nam bo prinesla prihodnost na jamarskem področju? Pred kakimi tridesetimi leti, ko je slovenski jamski katarster vseboval okrog 3.500 enot, so strokovnjaki sodili, da je v Sloveniji kakih deset tisoč jam, danes pa menijo, da jih

je vsaj še štirikrat več. Vrstijo se namreč nova in nova, tudi tako velika odkritja, da jemljejo sapo. In tako nič ne kaže, da bo dela tudi jamarjem, ki delujejo v okviru Jamarskega kluba Železničar, v prihodnosti zmanjkalo.

Foto: Peter Gedei

## Šesti šahovski turnir SŽ

Petega junija je bil odigran šesti šahovski turnir cikla za pokal Slovenskih železnic, ki se ga je udeležilo 65 igralcev. To je bil tudi zadnji turnir pred poletnim premorom, ki bo trajal do sredine septembra. Da bo še hud boj za končno prvo mesto, se je pokazalo tudi tokrat, ko smo na šestem turnirju dobili še petega zmagovalca.

Dušan Čepon je z dobrimi igrami nanizal sedem zmag in dva remija (8 točk), kar je zadostovalo za prvo mesto s pol točke naskoka pred drugouvrščenim mednarodnim mojstrom Leonom Mazijem, ki je doživel edini poraz prav proti zmagovalcu in s 1,5 toč-

ke prednosti pred tretjevrščenim Dušanom Zorkom, ki je zbral 6,5. Grenkobo poraza, poleg zmagovalca, ni okusil le še četrto uvrščeni Fide mojster Damjan Plesec, ki je tokrat s premalo agresivno igro odigral celo pet remijev in s tem zapravlil možnost za še boljšo uvrstitev. Med prvo deseterico je treba omeniti Matjaža Kodelo, ki se je kot šestnajsti nosilec uvrstil na peto mesto. S tem je nadaljeval z odličnimi predstavami na letošnjem ciklu in si tako priboril kar precej ratinških točk.

V skupnem seštevku, kljub temu, da še ni zmagal na nobenem letošnjem turnirju, je trenutno vodilni Dušan

Zorko, ki pa je s konstanto dobrimi predstavami osvojil največ točk. Na drugem se nahaja zmagovalca dveh letošnjih turnirjev Damjan Plesec, vendar z odigranim turnirjem manj. Železničarji ob odsotnosti najboljšega, Zvonka Mesojedca, le stežka posegajo po vidnejših uvrstitvah. Tudi tokrat je bilo tako. Lepo število točk (pet) sta osvojila Andrija Petrovič in Ivan Korderman, kar je zadostovalo za dvaindvajseto oziroma sedemindvajseto mesto. Naslednji turnir bo 18. septembra 2010, več pa si lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com)

Vlastimir Đurđević

**Vrstni red 6. turnirja:** 1. Dušan Čepon 8 točk, 2. Leon Mazi 7,5, 3. Duša Zorko, 4. Damjan Plesec, 5. Matjaž Kodela, 6. Metod Logar, vsi 6,5 točke, 7. Petar Tunjič, 8. Severin Mejak, 9. Primož Petek, 10. Boštajn Jeran, vsi 6 točk

**Skupni vrstni red:** 1. Dušan Zorko 564 točk, 2. Damjan Plesec 476, 3. Boštajn Jeran 468, 4. Matjaž Kodela 451, 5. Mirko Tunjič 437, 6. Marjan Oberč 404, 7. Jože Skok 390, 8. Leon Mazi 374, 9. Zlatko Jeraj 356, 10. Branko Sindičič 355 točk



Z leve: Dušan Zorko, Dušan Čepon in Leon Mazi.

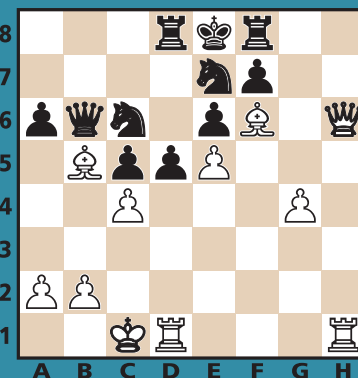
## ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

### Primer 13

Nič hudega sluteč je črni v zadnji potezi s kmetom napadel belega lovca, toda na potezi je beli, ki spretno izkoristi slab položaj nasprotnikovega kralja.

**Hector : Klajko (Toulouse, 1989)**



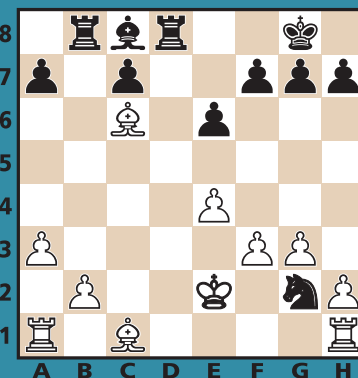
Rešitev:

1. Dxf8+ Kxf8 2. Th8+ Sg8 3. Tgx8+ Kxg8 4. Th1 in beli neubranljivo matira v naslednji potezi 5. Th8

### Primer 14

Črni je pozicijo pripravil tako, da lahko z dvema različnima potezama v nadaljevanju privede do kapitulacije belega.

**Panzer : Wells (Hastings, 1989)**



Rešitev:

1. ... La6+ 2. Kf2 Txb2+ 3. Lxb2 Td2+ ( 3. Kg1 Td1# ) 4. Kg1 Se3 in beli ne more več preprečiti mata ... Tg1  
1. ... Txb2+ 2. Lxb2 La6+ ( 2. Kf1 Td1# ) 3. Kf2 Td2+ 4. Kg1 Se3 in beli ne more več preprečiti mata ... Tg1



Deževni začetek Španke Toura 2010



Restavracija  
Lisička



Sprejemni  
odbor  
v Kopru

### Španka Tour, drugič

Lani je angleška potovalna agencija PTG Tours na pobudo in ob strokovnem sodelovanju velikega angleškega poznavalca in ljubitelja Slovenskih železnic Phila Wormalda ter, seveda, ob vsestranskem sodelovanju in razumevanju SŽ za posebne, marsikomu celo čudne želje angleških ljubiteljev – pri tem je še posebno veliko vlogo imela Ana Tušar iz mednarodnega potniškega prometa – organizirala enotedensko potovanje za ljubitelje železnic pod imenom Španka Tour. Posebnost letošnjega potovanja je, da je prvenstveno namenjeno ljubiteljem ameriških dizel lokomotiv in užitkom, ki jih doživljajo ob poslušanju hrumenja njihovih motorjev. Druga posebnost pa je, da jih popelje tudi na tire, kjer potniški vlaki ne vozijo, ali pa potnike vozijo zgolj motorniki.

Kot kaže, je bilo lansko potovanje zelo uspešno, saj se je na letošnjo ponovitev, razširjeno na voznje do Reke, Bakra (kamor potniški vlak ni pripeljal že 50 let) in Karlovca ter do Bruck an der Mura, Zeltwega, Pliberka in Beljaka (tako daleč naši dizli še niso vozili po Avstriji) prijavilo skorajda sto potnikov, ali za tretjino več kot lani. Žal je prvi del letošnjega potovanja nekoliko skazilo deževno vreme, ki pa vseeno ni pokvarilo razpoloženja udeležencev potovanja. Velika zasluga za to gre tudi Robertu Rozmanu ter vsem drugim članom spremniškega osebja, ki so se res nadvse potrudili, da bi izpolnili vse želje in pričakovanja potnikov na vlaku.

Bakar, kjer potniškega vlaka ni bilo 60 let ...



... in Ljubačna, kjer ga še nikoli ni bilo.



Ozalj, deževni fotostop ...



... in fotostop v soncu v Repentaborju



Proti oblakom in Gorskem Kotarju



Kamnik, luč na koncu predora



Beg pred množico



Vsi za enako sliko, enaka slika za vse



Debatna pod dežniki



Poletje, ki to ni ...



Kosilo



Iz Karlovca proti Sloveniji



# Podarite doživetja!

20 EUR  
DARILNI BON



Slovenske železnice



**PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO**  
**- Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.**

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru.

Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic.

Več informacij dobite na telefonski številki 01 29 13 391 in spletni strani [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si).



Inženir in izumitelj Alexander Friedmann je leta 1868 na Dunaju prejel cesarski patent, ki potrjuje njegov izum »parne črpalke za napajanje kotlov«, naprave, ki jo danes imenujemo injektor. Ker ta nima gibljivih delov, temveč le sistem šob, je precej zanesljivejši in cenejši od na primer batnih črpalk. Uveljavil se je na večini staroavstrijskih parnih lokomotiv, prav tako v Belgiji, Franciji, Nemčiji in Rusiji. Tovarna z imenom izumitelja, ustanovljena na Dunaju leta 1874, je izdelovala številne vitalne dele armature za parne lokomotive vse do zatona parne vleke. Najbolj znana je prav po injektorjih tipa ASZ, ki jih je dobavljala v najrazličnejših velikostih, primernih tako za male ozkotirne kot za najmogočnejše ekspresne lokomotive.