

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Velikan na naših tirih

V Ljubljani že preizkušajo
prodajni avtomat za vozovnice

Proizvodnji Divača priznanje občine

Kadri

Ustvarjalna moč pozitivnih misli in duha

Tujina

P. sek

Železniška konkurenca ne deluje (2)

SŽ so ljudje

Ivan Nemeč: Prometnik je zaščitni
znak železniške postaje

Zgodovina

Idrijska železnica



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 zeleni naslov.**

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

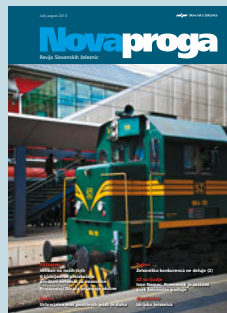
E-pošta: szexpress.info@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, 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 12.000 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. septembra 2010.



Avtor:
Miško Kranjec



Aktualno

Velikan na naših tirih

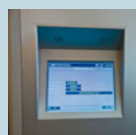
2



Aktualno

Proizvodnji Divača priznanje občine

4



Aktualno

V Ljubljani že preizkušajo prodajni avtomat za vozovnice

5



Kadri

Ustvarjalna moč pozitivnih misli in duha

8



Tujina

Železniška konkurenca ne deluje (2)

18



SŽ so ljudje

Ivan Nemeč: Prometnik je zaščitni znak železniške postaje

22



Zgodovina

Idrijska železnica

24



1

Uvodnik

Marino Fakin
Odgovorni urednik

Poletje na železnici ima prav poseben čar. Medtem, ko se druge gospodarske dejavnosti umiri in nekako počiva, se železnica ne ustavi, deluje brezhibno in vlaki, tako kot vse leto, vozijo po voznom redu ter prepeljejo potnike in tovor, tja kakor so namenjeni. Slovenske železnice v tem času prepeljejo več turistov in organizirajo zanimiva potovanja z vlaki, v tovornem prometu pa poskrbijo za nemoteno oskrbo gospodarstva s surovinami in drugim blagom.

Železničar(ka) je železničar(ka) tudi na dopustu in zagotovo se je kdo odločil za popotovanje z vlakom, si ogledal kakšno postajo v Sloveniji ali tujini, primerjal naše in tuje železnice ali celo obiskala kakšen železniški muzej. Verjamem tudi, da je po dopustu marsikoga pričakalo veliko novih nalog in delovnih izzivov. Teh se lahko sedaj, ko smo si nabrali novih moči za delo, lotimo s še večjo vneto.

Da imamo v Sloveniji pravo bogastvo v ljudeh, naravi in gospodarstvu, nas velikokrat spomnijo tujci, ki pridejo k nam bodisi na dopust ali poslovno. Veliko tujih turistov se želi popeljati z vlakom, ki jih popelje v preteklost, v čas pred sto in več leti. Nostalgijo na vlaku lahko doživimo na muzejskem vlaku, ki vozi na Bohinjski progi. Muzejski vlak in Bohinjska proga sta namreč prava turistična magnetna in morda bi bilo za razmisliti, ali ne bi bilo smiselno razviti še več podobnih – do turistov, kolesarjev in prebivalcev prijaznih – prevoznih storitev.

Poslovno zanimanje za slovenske logistične potenciale ni poenoteno v poletnem času, kar seveda ne preseneča, saj se Slovenija in Slovenske železnice nahajajo na križišču pomembnih evropskih transportnih poti, imata prost dostop do morja in razvito gospodarsko zaledje. Pričakovati je namreč, da se bodo potrebe po prevozu tovora in razvoju logističnih storitev na širšem območju še povečevale. Ker verjamemo, da se nam lahko obetajo nove poslovne in razvojne priložnosti, nestrpno pričakujemo poročilo usmerjevalnega odbora, ki se ukvarja s prestrukturiranjem slovenske logistike oziroma proučuje možnosti za ustanovitev logističnega holdinga Slovenskih železnic, Luke Koper in Intereurope. Odbor bo svoje zamisli in načrte predstavil sredi septembra.

Prihodnost je za pogumne, zgodovina pa je najboljša učiteljica, zato morda ne bo odveč, če se ozremo tako po pozitivnih kot negativnih zgledih iz preteklosti. Ker sta v središču našega delovanja ter pozornosti poslovna uspešnost, bo morebitno tesno sodelovanje med prej omenjenimi podjetji dobrodošlo. Če bi vprašali uporabnike, bi nam odgovorili, da si želijo takšno logistiko in železniški prevoz, ki sta do uporabnika prijazna, in železnico, ki ponuja kakovostne in konkurenčne storitve. Logičen odgovor, ki se sliši zelo enostavno. Formula za uspeh je na dlani, toda za njeno uresničitev se je treba potruditi.

Poslovni rezultati v tovornem prometu so tudi poleti bili zelo spodbudni in celo nad načrtovanimi. Zanimiv tovor smo na Slovenskih železnicah prepeljali avgusta. Šlo je za zelo zahteven prevoz za potrebe slovenskega elektrogospodarstva, namreč za izredno pošiljko čistiljivih mer, tristo ton teži in 12 metrov dolgi transformator, iz Avstrije v Divačo. Da je pri tem logističnem zaloga bilo veliko nevarnosti in izzivov, so nam povedali sodelavci, ki so organizirali prevoz.

Potniški promet je poletna meseca izkoristil za pripravo na jesen in začetek novega šolskega leta ter potnikom konec avgusta ponudil brezkontaktno čip kartico, ki je nadomestila vse abonentske vozovnice. Nadaljnje posodobitve se obetajo z napovedanim razvojem spletne prodaje in uvedbo prodajnih avtomatov za vozovnice. Zaenkrat preizkušajo testni avtomat na ljubljanski železniški postaji, kmalu pa naj bi ga postavili tudi na celjski železniški postaji.



Tristo ton tovora za nov prečni transformator v Divači

Velikan na naših tirih

Četrti, zadnji del pošiljke za nov prečni transformator, ki ga bodo vgradili v razdelilno transformatorsko postajo (RTP) v Divači, je avgusta iz avstrijskega Weiza v bližini Gradca prek Šentilja, Maribora in Zidanega Mosta prispel na cilj. Dobrih 300 ton teška in 12 metrov dolga pošiljka je bila vpeta v posebno, 32-osno in dobrih 63 metrov dolgo vlakovno kompozicijo, največje te vrste v Evropi, ki vsebuje tudi naprave za vertikalne in bočne premike tovara med vožnjo. Gre za najtežji

torov, ki so ga kdaj koli peljali po naših tirih.

Omenjene naprave so prišle še posebej prav na 219 metrov dolgem Jelenjskem viaduktu pri Borovnici, kjer je tovor in ograjo mostu ločevalo le nekaj centimetrov. Jože Zidar iz Prometno planske službe Slovenskih železnic, ki je pred prevozom in med njim zelo uspešno poskrbel, da je vse potekalo brez težav, je dejal, da potencialne nevarnosti pri prevozu takšnega tovora pretijo vsak milimeter in vsako sekundo prevoza, zato je med prevozom prepoveda-

na vožnja vlakov po sosednjih tirih. Po štirih dneh vožnje pri hitrosti do največ 55 kilometrov na uro je tovor prispel do divaške železniške postaje, kjer so ga z dvigalom naložili na drugo, 215 ton težko prikolico, in ga po cesti prepeljali v RTP.

Naročnik prvega tovrstnega prečnega transformatorja pri nas, v skupni vrednosti 51 milijonov evrov, je Elektro Slovenija (Eles). Transformator bo izboljšal današnje stanje na področju obremenitev slovenskega elektroenergetskega omrežja in omogočil večji nadzor nad

pretoki električne energije proti Italiji. S poskusnim delovanjem bo začel konec tega leta. Eles se je projekta sicer lotil že pred dvema letoma, saj je bilo treba temeljito pripraviti traso prevoza (širjenje usekov, merjenje kritičnih mest, prestavitve signalov ipd.). Prečni transformator je sestavljen iz štirih enot – dva generatorja in dva transformatorja –, ki so jih iz Siemensove tovarne v Weizu v Divačo prepeljali postopoma, od junija do avgusta letos. Izdelava transformatorja je trajala približno dve leti in pol.





300-tonski tovor tik nad tiru (foto: Branko Ramovš).



Ogromna vlakovna kompozicija s šestnajstimi osmi na vsaki strani tovora (foto: Branko Ramovš).



Na Jelenjskem viaduktu je slo zelo tesno.



Potencialne nevarnosti pri prevozu takšnega tovora: pretijo vsak milimeter in vsako sekundo prevoza.



Prečkanje Drave (foto: Peter Škofič).



Počasi in previdno iz predora (foto: Peter Škofič).



Približevanje železniški postaji (foto: Peter Škofič).



Na železniški postaji v Divači so tovor preložili na 300-kolesno in 215 ton težko prikolico ter pot do razdelilne transformatorske postaje nadaljevali po cesti (foto: Tadej Sanabor).

»Zgled, kako lahko kolektiv sodeluje z okoljem.«

Proizvodnji Divača priznanje občine

Ob praznovanju petega občinskega praznika, ki je potekalo 7. julija, je župan občine Divača **Matija Potokar SŽ** – Centralnim delavnicam, d. o. o., proizvodnji Divača

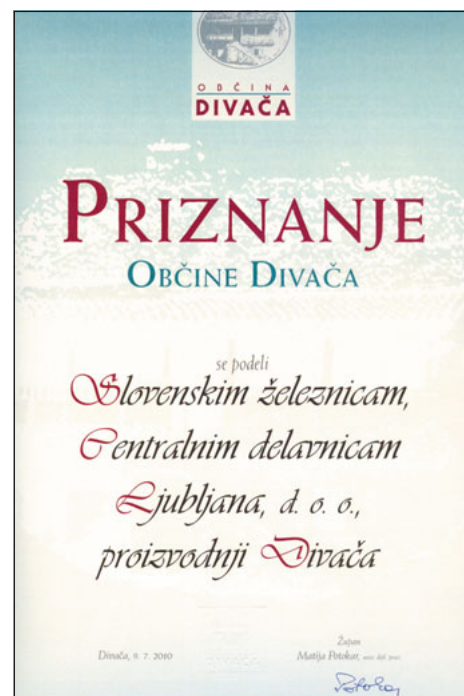
podelil občinsko priznanje. Izrazil je veliko zadovoljstvo nad prispevkom Centralnih delavnic k razvoju lokalnega okolja: »Centralne delavnice Divača so zgled vsem pod-



Direktor Centralnih delavnic Dušan Žičkar (na sredini), ob njem župan občine Divača Matija Potokar (desno) in šef proizvodnje Divača mag. Slavko Hočevnar (levo).



Dobitniki občinskih priznanj.



jetjem in družbam, kako lahko kolektiv sodeluje z okoljem, v katerem opravlja svojo dejavnost. Ne samo, da so v tem podjetju zaposleni domačini iz Divače in okoliških vasi, temveč je bila večina možnih štipendij namenjenih otrokom delavcev oziroma domačinov. Številni občani uživajo zaslužno pokojnino kot dolgoletni delavci Centralnih delavnic.« Šef proizvodnje Divača, ki je ena izmed petih proizvajalcev Centralnih delavnic, mag. Slavko Hočevnar je ob tej priložnosti dejal, da so prijetno presenečeni in hkrati ponosni, da je občina priznanje podelila tudi njim in jih tako prepoznala kot dobrodošlega partnerja.

Tudi direktor Centralnih delavnic Dušan Žičkar je bil zaradi prejetega priznanja vidno zadovoljen in počaščen. Povedal je, da to pomeni potrditev dobrega dela in odličnih odnosov z lokalnim okoljem. »Tudi v prihodnje se bomo trudili za naše skupno dobro in tesnejše sodelovanje z občani, ki so naši zaposleni. Dobro počutje in kakovostno življenje prebivalcev se namreč odražata tudi v njihovem delovnem okolju,« je še dejal.

Centralne delavnice so v občini Divača sodelovale pri številnih projektih. Med njimi so zgraditev gasilskega doma, nogometnega igrišča, ograje ter igral za otroški vrtec, ureditev parka v sklopu železniške postaje, izdelava parkovnih klopi in pomoč pri večjih občinskih prireditvah ... V občini tako rekoč ni bilo dogodka, prireditve, izvedbe projekta ali kakšne druge dejavnosti, pri katerih Centralne delavnice ne bi sodelovale.

Med prvimi uporabniki je največ mladih potnikov

V Ljubljani že preizkušajo prodajni avtomat za vozovnice

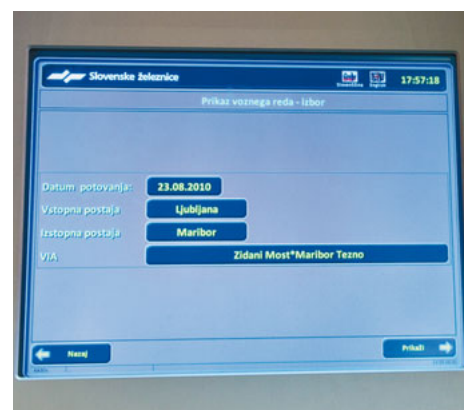
Slovenske železnice posodablajo prodajo vozovnic in načrtujejo uvedbo prodajnih avtomatov. Prvi, preizkusni prodajni avtomat, že deluje na ljubljanski železniški postaji, v postajni zgradbi, kmalu pa bo takšen avtomat tudi na celjski železniški postaji. Na avtomatu je trenutno mogoče kupiti večino vozovnic za notranji promet, razen abonentskih vozovnic in vozovnic za vlake ICS. Za zdaj je vozovnice mogoče plačati z gotovino, v prihodnje pa jih bo tudi s plačilnimi in kreditnimi karticami. Na avtomatu lahko potniki pogledajo tudi vozni red vlakov. Avtomat ima do uporabnika prijazen vmesnik v slovenskem in angleškem jeziku.

In kako so prodajni avtomat sprejeli potniki? Že na podlagi spletne ankete je bilo zaznati, da bo uvedba avtomata dobrodošla novost in da jo bodo potniki dobro sprejeli. Velik delež sodelujočih v anketi je



tudi izrazil namero, da na njem kupi vozovnico. Praksa je to tudi potrdila. Med uporabniki prevladujejo mladi, ki pravijo, da se tako izognejo morebitni vrsti pred blagajno.

Izsledki preizkusnega obdobja, ki bo trajalo do konca leta, bodo rabili za nadaljnje odločanje o možnostih uporabe avtomatov na drugih postajah in nekaterih postajališčih. V prihodnje se tako obeta možnost, da bi potniki vozovnice, ki jih bodo naročili in plačali po spletu, lahko prevzemali kar na avtomatu. Slednje so potniki označili za dobrodošlo dopolnitev potniške ponudbe.



Edini ohranjeni kretniški stolp na progi od Dunaja do Trsta

100 let kretniške postavljalnice v Celju

Elektromehanične varnostne naprave, kakor jih ponekod poznamo še danes, so prišle v široko uporabo ob prelomu 19./20. stoletja. Takrat je tudi Južna železnica opremljala z njimi svoje proge in s tem uvedla novo arhitekturno kvaliteto – tipski »kretniški stolp« ali kretniško postavljalnico, kot bi rekli danes. Postopoma jih je gradila v smeri od Dunaja proti Trstu. Tako so na primer z njimi leta 1905 opremili obe postaji ob vznožju Semmeringa, Gloggnitz oziroma Mürzzuschlag, kmalu nato pa je bilo na vrsti Celje.

Stolp v Celju je srečno ključeval času in se ohranil – edini na vsej progi od Dunaja do Trsta. Zgrajen je bil med letoma 1906 in 1909. Datiranje izhaja iz dovoljenja za gradnjo, ki ga je zanj izdalo železniško ministrstvo zastopniku deželnega glavarstva v Gradcu leta 1905, in z razglednic, na katerih je leta 1910 že videti ta stolp. Novi stolp oziroma njegova elektromehanska signalnovarnostna naprava je takrat sodila med najsodobnejše na Južni

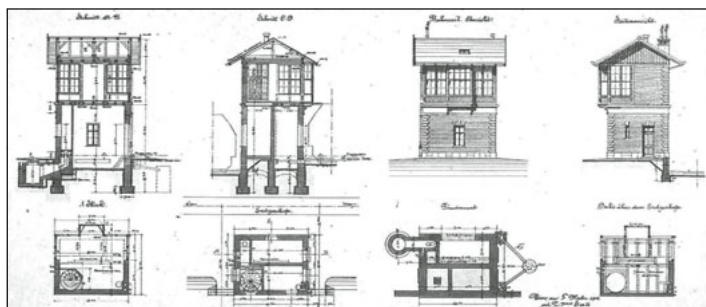
Ob prenovi celjske postaje v devetdesetih letih prejšnjega stoletja in razbohotenih novogradnjah v bližnji okolici bi stolp skoraj padel kot »žrtev napredka«, vendar se ga je z usmerjeno akcijo posrečilo ohraniti in razglasiti za tehniški spomenik. Ob 150-letnici železnic na Slovenskem leta 1996 je bila njegova zunanost lepo obnovljena, dobil pa je tudi novo streho. Zanj so se dejavno zavzeli celjski ljubitelji železnic, ki odtlej zanj skrbijo – ob velikem razumevanju in pomoči zadevnih železniških služb. Njegova elektromehanska naprava je v celoti obnovljena in je povezana z delujočimi likovnimi signali, ki izvirajo iz istega obdobja. V objektu je zdaj tudi historični prometniški bločni aparat, s katerim so nekoč iz prometnega urada dajali povelja, kako ravnati s kretnicami in signali. Napravi sta povezani in delujeta. Obnovljena je tudi vsa notranost postavljalnice. Oprema prav tako izvira iz tistega časa. Stolp je že postal lokalna znamenitost in obiskovalci niso redki, prihajajo tudi šolski

železnic so se, kot že tolikokrat doslej, ponovno izkazali in so 11. junija priredili prav ganljivo proslavo ob 100-letnici

tega očaka. Nam preostane le še to, da se pridružimo čestitkam in mu zaželimo še na mnoga leta!



Obnovljeni kretniški stolp 2 na železniški postaji Celje se kot tehniški spomenik lokalnega pomena vodi v zbirnem registru dediščine pod evidenčno številko EŠD 3057 (Foto: Mladen Bogić)



Načrt kretniškega stolpa na postaji Mürzzuschlag iz leta 1904 iz knjige Kubinsky-Pawlik-Slezak: Architektur an der Semmeringbahn, Slezak, Wien, 1992

železnici. Sodi med najstarejše celovito ohranjene primerke tehnične arhitekturne dediščine v srednji Evropi, kar mu daje izjemno historično pričevalno vrednost in značaj tehniškega spomenika.

razredi, da se na otipljiv način srečajo s stoletjem tehniške zgodovine.

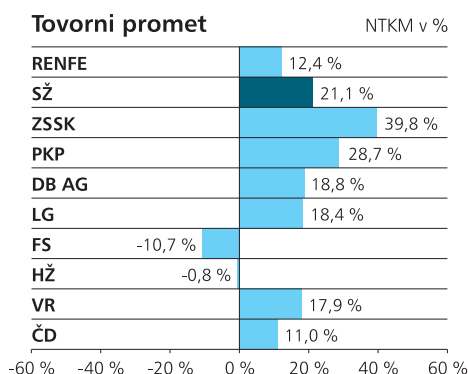
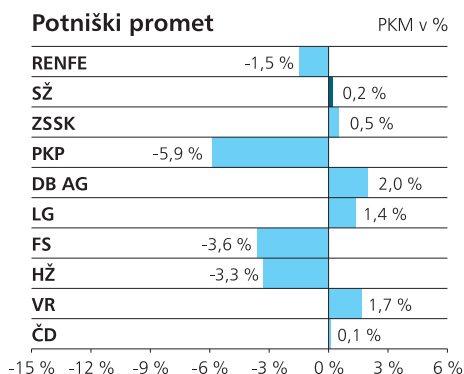
Ker doslej ni bilo mogoče natančno določiti leta zgraditve, velja, da je bil stolp dograjen leta 1910. Celjski ljubitelji



Od leve proti desni: podžupan mestne občine Celje Stane Rozman, vodja oddelka za elektrotehnične dejavnosti Slovenskih železnic Miran Udovič, (zadaj) predsednik Društva ljubiteljev železnic Železna cesta Ljubljana Jože Trpin, vodja sekcije Slovenskih železnic za tovarni promet Celje Marjan Murko, predsednik Društva ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje Rudi Ljubej, ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic prof. Mladen Bogić in vodja SVTK Celje Vladimir Tomšič (foto: Anton Galun).

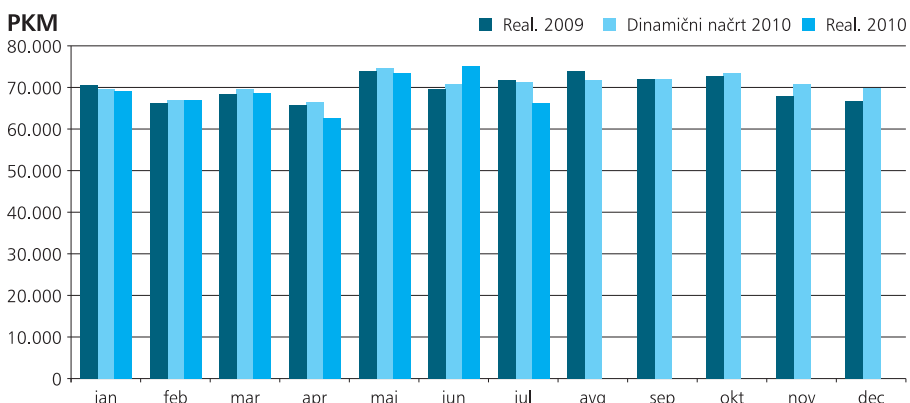
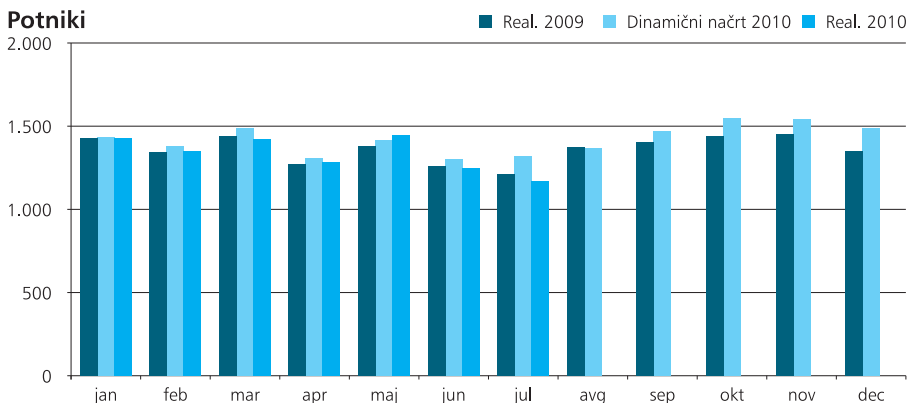
Obseg dela evropskih železnic

Januar-junij 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

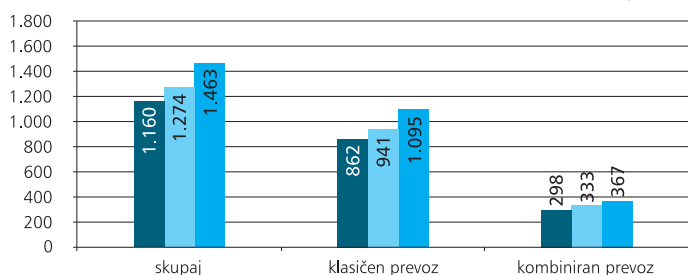


2010 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

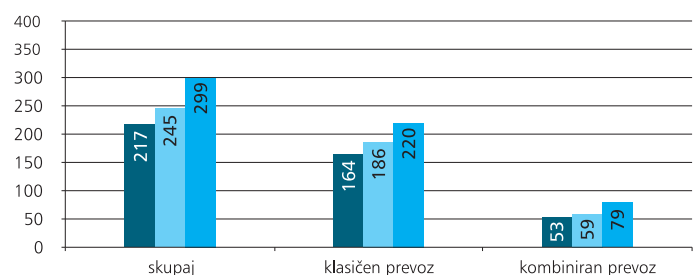
Prepeljano blago

v 000 ton



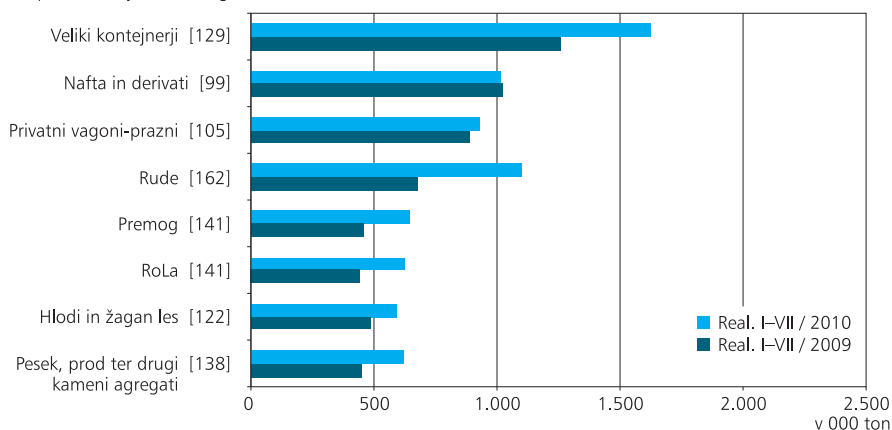
Opravljenno delo

v mio NTKM



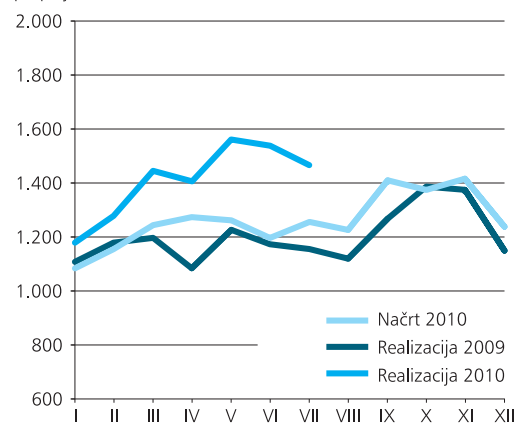
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



*Smo to, kar je naša globoka želja, ki nas vodi.
Kakršna je naša želja, takšna je naša volja,
kakršna je naša volja, takšna so naša dejanja,
kakršna so naša dejanja, takšna je naša usoda.*

Upanišade

Pozitivna energija vodi k zmagam

Ustvarjalna moč pozitivnih misli in duha

Ste že kdaj razmišljali, kakšno moč imajo naše misli na naše vedenje, delovanje, čustvovanje – na potek našega življenja? Še niste? Nemalokrat smo presenečeni ob spoznanju, da imajo naše misli veliko večjo moč, kakor si to lahko predstavljamo. Znana je **Descartova misel**: »*Mislím, torej sem!*«

To njegovo misel bi lahko predrugačili, da smo to, o čemer mislimo. V skladišču ali shrambi imamo tisto, kar vanj/o shranimo. Podobno je z našim duhom. V njem je to, s čimer ga napolnjujemo. Pregovor namreč pravi: »Česar polno je srce, o tem usta rada govore!« Naše govorjenje je odraz naših misli, misli so odraz naše notranjosti, nas samih, naše življenjske naravnosti in drže, tega, kar v resnici smo, o čemer razmišljamo, s čimer polnimo svojega duha. S svojimi mislimi dejansko ustvarjamo svojo resničnost. Naše misli – naše želje, so eliksir življenja – življenjska energija.



Foto: Dreamstime.com

Misel je kot majhno seme, iz katerega lahko zraste veliko drevo. Misel se rodi v naših možganih, ko o njej premišljujemo, se ob njej ustavljamo, jo negujemo in ji dajemo poleta in energije. Tako se misel utrjuje v naših možganskih celicah. Če damo mislim prosto pot, lahko od preproste zamisli pridemo do velikih ustvarjalnih dosežkov /inovacij/, ki lahko spreminjajo svet na bolje, spreminjajo delovni proces; lahko pa misel vodi tudi v destrukcijo in do uničujoče pogube človeka. Misli, ki jih gojimo o sebi in bližnjih, vplivajo na naše zdravstveno stanje, počutje in energijsko raven. Dobra misel navdihuje, spodbuja in opogumlja! Slaba misel ruši, boli in ne prinese nič dobrega. Če dovolimo, da skrbi in strahovi prevladujejo v naših mislih, se zgodi, da postanejo prevladujoči del naših miselnih vzorcev. Prevladujoči del naših miselnih vzorcev pa vpliva na naše vedenje in naše delovanje. Če nas obvladujejo strahovi in bojazni, nam le-ti jemljejo zupanje v lastne moči in sposobnosti, zaradi česar v življenju ne moremo biti uspešni in srečni.

Učimo se iz življenjskih dogodkov

Ljudje pogosto ne razumejo, zakaj se nam v življenju dogajajo določene stvari. Pri tem pa se ne zavedamo, da ravno s svojimi mislimi ustvarjamo in ustvarimo prav to, česar se bojimo. **Martin Kojc** v svoji knjigi **Pot k sreči** piše, da je: »*vsak trn v našem življenju temeljni kamen za našo srečo*«. Ob vsaki

težavi se lahko odzovemo na dva načina. Lahko tarnamo in se jezimo na ljudi okrog nas, na politike, delodajalca ipd. in iščemo odgovornega krivca za bolečino in doživeto krivico. Lahko pa temeljito premislimo in skušamo najti odgovor v sebi, zakaj se nam je nekaj zgodilo, kakšno sporočilo ima to za nas in tako spreminjamo svoj pogled na življenje in izboljšamo svojo življenjsko naravnost. Način odzivanja je torej odvisen od naših vzorcev mišljenja in čutenja, ki se oblikujejo v najzgodnejšem obdobju našega življenja in se utrjujejo v življenju. Ker so ti vzorci tako trdovratno zakoreninjeni v naši psihični strukturi – osebnosti, jih le s težavo spreminjamo. Bolečí življenjski dogodki /trnje/ pa nam »sporočajo«, da so te naše miselne predstave sveta in dogodkov napačne. Lahko trdovratno vztrajamo pri svojih prepričanjih, mnenjih in svojem »prav«, ali pa »prenovimo« svojega duha in spremenimo način razmišljanja ter tako spremenimo svoja napačna stališča.

Pogosto se ujamejo v past negativnega razmišljanja in iskanja izgovorov lastnega vedenja: »*Saj vsi tako delajo!*«,

»*Kako naj grem mirno mimo tega, če se mi je zgodila krivica?*«; »*Zakaj bi bil pošten, če "oni zgoraj" kradejo?*« itd. Krivica nas prizadene in boli, vendar če "negujemo" in ujkamo svojo bolečino, ostajamo ujetniki lastne bolečine in se ne moremo dvigniti na višjo stopnjo zavesti in osvoboditi tistega, kar nas vleče navzdol. Sebi ne dovolimo, da bi se iz situacije nekaj naučili in stopili na višjo stopnjo zrelosti. Vsi dogodki v našem življenju imajo nek namen. Tudi iz krivice se lahko učimo, kako drugemu postavljati meje, kako ohraniti lastno vrednost in samospoštovanje, kako konstruktivno braniti svoje pravice ipd.

Spreminjanje mišljenja

Prvi korak k spremembi v razvojnem procesu je želja po večji kakovosti svojega življenja. To željo lahko prebudijo ravno ponavljajoči se življenjski dogodki, ko se v napačni življenjski drži »z glavo zaletavamo v zid« in vztrajamo pri svojem »prav«, pri tem pa nismo sposobni razširiti svojega duha. Ti boleči zbudljaji trnja nam sporočajo, da trmasto vztrajanje ni smiselno. Gre za nekakšno



Helena Jus, glavna inženirka PE TP, Služba za logistiko

Da rastemo in se pozitivno oblikujemo, je temelj za uspeh in zadovoljstvo. Iz negativnih dogodkov moramo vedno izveči nekaj pozitivnega, si v mislih prebrati pozitivno misel in jo vzeti za svojo resnico. Tako naše misli vplivajo na uspešnejše soočanje z življenjskimi izzivi, premagovanje ovir, počutje, dobro voljo ..., doma, povsod, tudi v službi.

osveščanje in ozaveščanje realnosti življenja in naše države. Gre za pomembno novo spoznanje. Pomoč ali ovira pri premagovanju življenjskih ovir in preprek so naše misli. Če smo pozitivno naravnani, bomo v težavah in ovirah poskušali najti nekaj pozitivnega, črpati iz dobrih izkušenj in doživetij, ki so nam bile v pomoč pri reševanju dosedanjih težav. Če pa smo negativno naravnani, se bomo jezili in kritizirali, bentili in preklinjali, pri čemer so lahko tudi dejanja in vedenje destruktivna ali celo ogrožajoča za naše bližnje. Pri tem nemalokrat zapademo v psihološko igro, v kateri smo v vlogi žrtve in druge krivimo za naše negativno stanje in slabo počutje.

Odgovorni za svoje vedenje

Nemalokrat se izkaže, da smo za svoje vedenje in dejanja odgovorni le sami. Ne okoliščine, ne politiki, ne drugi ljudje niso odgovorni za naše destruktivno vedenje. Če nas je nekaj »spravilo iz tira«, je to naš problem, in odgovornost za način našega odziva je na naši strani. Dogodek torej »kliče« po spremembi pri nas samih.

Polnimo svojega duha s pozitivnimi mislimi

Vsak dan poslušamo in bemo o mnogih negativnih dogodkih, ki se dogajajo po svetu in okrog nas. Polno glavno imamo slabih novic. Vse te informacije vplivajo na nas in naše misli, na naše razmišlja-

nje. Svojega duha tako polnimo s slabimi, negativnimi informacijami. Ob vsem tem ne moremo ostati ravnodušni. To vpliva na nas, na naše misli, razmišljanje, odzivanje, vedenje in tudi na delovanje. Zato je nujno, da sproti čistimo duha vseh slabih informacij, negotovosti, bojznosti in sovraštva. Pomembno je, da poskrbimo, da svojega duha napolnimo predvsem s pozitivnimi mislimi, s pozitivno energijo, s spodbudnimi besedami. Mislimo torej o tistem, kar nas pomirja. Gre za **psiko higieno**, kjer se očiščujemo vsega negativnega in napolnimo s tem, kar nas dela bolj plemenite, boljše, bolj optimistične, kar v nas prebujata veselje in voljo do življenja. Skrbeti moramo za to, da so naše misli ubrane, spokojne, konstruktivne, da se ne predajamo strahu, zaskrbljenosti in drugim negativnim mislim in občutkom. **Norman V. Peale** je nekje zapisal: »Če na stene svojega spomina pripenjamo pozitivne dogodke in doživetja, bomo oddajali v medsebojnih odnosih pozitivno energijo.« Če bomo torej krepili duha z opogumljajočimi besedami, bomo tudi mi izžarevali in oddajali veselje, zadovoljstvo, optimizem.

Vsak dan lahko preberemo kaj spodbudnega, kar nas bo napolnilo z optimizmom, veseljem in upanjem in v nas prebudilo željo po ustvarjanju, po premagovanju ovir, po napredovanju. To spodbuja našo življenjsko držo k pozitivni naravnosti, nas polni z energijo in povečuje našo voljo do dela. Posledično tudi



Janez Volkar, strokovni sodelavec
koordinatorski
PE TVD, Služba za SGS

Ne prepustimo se mišljenju, da ničesar ne moremo proti ničemu, da smo premajhni, prešibki in nemočni za življenje po svoji meri. Zastavimo si dosegljiv cilj in z motivacijo ter naporji nas bo življenje pripeljalo vsaj v bližino cilja. Če pa dosežemo cilj, bo notranje zadovoljstvo toliko večje. Če hočemo in verjamemo, zmoremo veliko!

krepi naše psihično in fizično zdravje.

Moč misli in uspešnost podjetja

Lahko si predstavljamo, da bi bilo v podjetju čutiti drugačno energijo, če bi se zaposleni združili in v skupne napore pri reševanju trenutne situacije v podjetju usmerili vse tisto, kar je v nas dobrega. Če bi na delo prihajali bolj motivirani in manj zaskrbljeni glede prihodnosti, bi to vplivalo na tok mišljenja in drugo kulturo v podjetju. Strah in negotovost, zaskrbljenost in apatičnost ovirajo ustvarjalnost in spontanost za nove zamisli in rešitve. Negativna naravnost je kakor stres, ki zatira ustvarjalnost duha in onemogoča doseganje boljših delovnih rezultatov.

Če bomo razmišljali, da zmoremo, da zmagujemo, da smo sposobni, bomo tudi zmagovali in bomo uspešni. Te besede seveda niso magične besede, s katerimi spremenimo neuspeh v uspeh. Pač pa gre za razumevanje temeljne zakonitosti, da so vsi naši uspehi in dosežki povezani z našimi mislimi. Če verjamemo v uspeh, če verjamemo v svoje sposobnosti, potem cilj tudi dosežemo.

Spremembe so odvisne od tega, ali bomo prebudili potenciala, ki jih imamo v sebi, koliko verjamemo v svoje sposobnosti in od naše skupne pripravljenosti združiti moči, znanje in izkušnje za doseganje boljših rezultatov podjetja, za naš boljši jutrišnji svet!

Kaj lahko storimo?

Odgovoriti si moramo na tri pomembna vprašanja: **kaj hočemo?** Imeti moramo jasen cilj. Ustvariti pozitivno klimo v podjetju in združiti napore za doseganje skupnih ciljev. Drugo vprašanje je: **zakaj to hočemo?** Vsi smo odgovorni za boljše delovne rezultate podjetja, za našo skupno prihodnost, za doseganje skupnega dobrega, za preživetje. Tretje vprašanje je: **kako bomo to dosegli?** Največji kapital podjetja je v glavah zaposlenih! Če torej skupno združimo napore, znanje in izkušnje, lahko »**premikamo gore!**« Pri tem je potrebna zavest vseh in vsakogar, da je vsakdo osebno odgovoren za svoj prispevek k spremembam, za uspeh podjetja. Potrebna je sprememba mišljenja, da stari utečeni vzorci vedenja in delovanja niso več ustrezni. Potrebne so prilagoditve novim razmeram in zahtevam trga. Ta proces spreminjanja mišljenja je morda še najtežji. Kajti samo nove zamisli in delovanje lahko ustvarijo nove, ugodnejše razmere. Potrebna je torej nova naravnost, nov življenjski in delovni slog, ki vključuje vero /prepričanje/ v uspeh tega, kar delamo, za kar si moramo vsi iskreno prizadevati.

Nekje sem prebral misel **Emersona**, ki pravi: »*Postanemo to, o čemer razmišljamo ves dan.*« Če bomo torej tudi mi ves dan razmišljali, kako ne gre, kako smo neuspešni, kako nam vsi delajo krivice, kaj vse hudega se nam dogaja, skratka, razmišljali samo negativ-



Magda Šinkovec Mali, samostojna
strokovna sodelavka
Varnost in zdravje pri delu

Zame je pomembno, s kakšnimi mislimi začnem dan in kako se naravnam, ko se zbudim. Zjutraj najprej preberem nekaj spodbudnih misli in o njih premissljam. Tudi čez dan se jih spomnim, še posebej ko se znajdem v težavah. Pravijo, če misliš samo slabo o stvareh, k čemur je človek po naravi nagnjen, tudi priklješ slabo.

no, potem bomo »prepojeni« z negativizmom, kar bo naše misli in duha oviralo k pozitivni naravnosti, k ustvarjalnosti, k veselju in volji do vsega dobrega. Skratka, postali bomo del splošne družbene miselnosti o nesmiselnosti prizadevanja za dobro, za zmagovanje, za življenje!

In o čem ves dan razmišljate vi? Misli imajo globoko sugestivno moč. Misli, ki blagodejno vplivajo na naše počutje, nam vlivajo moč za premagovanje vsakodnevnih delovnih in življenjskih naporov, osmišljajo in napolnjujejo naše življenje v pozitivnem smislu. Pomagajo nam ohranjati notranje ravnesje in zaupanje v dobro, v življenje. Pomagajo nam torej živeti življenje v pravem pomenu te besede.



Foto: Robert Ladislav Horvat

V spomin

Kancijanu Kušarju Kociju

Tridesetega junija smo se na pokopališču Stožice poslovili od dolgoletnega člana in prijatelja

Kancijana Kušarja Kocija. Kancijan je nadvse ljubil naravo in gore, zlasti Vogar, kjer je prizadevno pomagal pri obnovi in dograditvi planinskega doma.

Spominjali se ga bomo po nepozabnih izletih in srečanjih železničarjev planincev, ki jih je organiziral v Sloveniji in Jugoslaviji. V planinskem društvu je bil izredno dejaven, med drugim je bil tajnik, gospodar društva, gospodar Vogarja in vodja izletniške sekcije.

Za delo v društvu je prejel številna priznanja, med njimi častni znak Planinskega društva Železničar Ljubljana, pisno pohvalo PZS, srebrni častni znak PZS, srebrni in zlati častni znak Planinske zveze Jugoslavije ter leta 1999 svečano listino Planinske zveze Slovenije.

Radi se ga bomo spominjali!

Planinsko društvo Železničar Ljubljana



*Niti zbogom nisi rekel,
niti roke mi podal,
a v srcu mojem,
Ti za vedno boš ostal.
Prazen dom je in dvorišče,
moje oko zaman te išče,
ni več tvojega smehljaja,
utihnil je tvoj glas,
bolečina in samota sta pri nas.
Zato pa pot me vodi tja,
kjer sredi tišine spiš,
a v srcu mojem Ti živiš.*



ZAHVALA

Mnogo prezgodaj in povsem nepričakovano se je končala življenjska pot mojega ljubečega moža in vašega sodelavca Jožeta Lavriha, 1952–2010. Ob boleči izgubi se iskreno zahvaljujem vsem, ki ste mi ob njegovi smrti stali ob strani, izrekli sožalje, darovali cvetje, sveče, denarne prispevke in ga v tako velikem številu pospremili na njegovi zadnji poti. Zahvaljujem se tudi Jožetu Župancu za poslovilni govor.

Vsem iskrena hvala!

Franciška Lavrih

Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (21)

Sistem varnega upravljanja (4)

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

Sistem varnega upravljanja se uveljavlja s politiko varnosti, ki je navedena v nadaljevanju. Poleg nje se uporablja tudi politika kakovosti in druge politike, ki jo podpirajo.

Politika sistema varnega upravljanja je zapisana v Poslovniku sistema varnega upravljanja. Nekoliko se razlikuje pri prevozniku in upravljavcu. Tukaj bomo navedli splošni pristop, ki velja za oba.

Okvirni kakovostni in količinski cilji na področju varnosti prometa so:

1. Doseganje ravni varnosti prometa upoštevajoč za-

konske in druge zahteve ter doseganje skupnih varnostnih ciljev (SVC), metod (SVM) in kazalnikov (SVK).

2. Izboljšanje ali vsaj ohranjanje petletne ravni varnosti prometa, merjene s številom in težo izrednih dogodkov, za katere je odgovorna železnica.
3. Doseganje ciljev, ki so predvideni v poslovnem in drugih načrtih, zlasti glede vzdrževanja vozil in opreme, vključevanja pogodbenikov in dobaviteljev pri materialih in storitvah, izobraževanja in usposabljanja strokovnih in izvršilnih železniških delavcev ipd., ki se merijo z opredeljenimi kazalniki poslovanja.

Varnostno politiko, cilje, ukrepe in programe določa poslovodstvo Slovenskih železnic. Izvajajo in jo podrobneje razdelajo poslovne enote, področja in službe, CD, ŽGP in drugi, vsak pri procesih dela, za katere je odgovoren.

Politika sistema varnega upravljanja opredeljuje glavne poudarke in zavezo vodstva ter vseh izvajalcev za varno upravljanje železniškega prometa. Dopolnjena je s kakovostnimi in količinskimi cilji, s katerimi se

merijo uspešnost, učinkovitost in izboljševanje, kot temeljni cilji in namen sistema varnega upravljanja.

Varnostno politiko in cilje sprejme generalni direktor SŽ.

Kako to praktično poteka?

Politika in cilji so temelji za delovanje sistema varnega upravljanja. V praksi se to odraža v letnem poslovnem načrtu, drugih načrtih in programih, projektih, izvajanju procesov dela in nadzora, poročilih o doseženih ciljih in kazalnikih ter ukrepih. Vodstvo postavlja cilje, inicira projekte in programe, zagotavlja potrebne vire ter občasno pregleda rezultate in sprejema ukrepe za izboljšanje. Strokovne službe izdelujejo potrebne predpise, načrte in programe, dajejo navodila in usmeritve ter nadzirajo izvedbo. Pomembno nalogo ima notranji nadzor, ki preiskuje izredne dogodke, poroča o njih in ureja bazo podatkov o sistemu varnega upravljanja.

Prav tako je pomembna zainteresirana javnost in mediji. Vsak večji izredni dogodek namreč sproža tudi reakcije javnosti, ki je neposredno in posredno zainteresirana, da železniški sistem deluje varno in učinkovito.

Politika sistema varnega upravljanja

1. Varnost prometa je prioritarna naloga v okviru delovanja vodstva in zaposlenih na Slovenskih železnicah.
2. Vodstvo in zaposleni so s svojim delovanjem in odločitvami zavezani k upoštevanju zakonskih in drugih zahtev za varen in učinkovit železniški promet ter izboljševanje v okviru poslovnega načrtovanja, izvajanja procesov in projektov, nadzora, analiz in ukrepanja za povečanje kompetentnosti, usposobljenosti in odprave motenj v delovanju.
3. Program ukrepov za povečanje varnosti in zmanjšanje tveganj v železniškem prometu je dokument vodstva, s katerim opredeljuje in spodbuja ključne dejavnosti na področju varnosti prometa.
4. Z načrti in programom izobraževanja ter usposabljanja strokovni in izvršilni delavci v železniškem prometu povečujejo svojo ozaveščenost, kompetentnost in odgovornost za doseganje ustrezne varnosti prometa in zmanjševanje tveganj.
5. Poslovne enote - izvajalci temeljnih procesov dela ter CD in ŽGP opredelijo lastne cilje, ukrepe oziroma programe, kazalnike in pooblastila sistema varnega upravljanja po ravneh vodenja in izvajanje procesov dela.
6. Spodbujajo se zainteresirane strani in javnost za izboljšanje varnosti na področjih, za katera so odgovorni drugi nosilci.



Foto: Robert Ladislav Horvat

Devet korakov uvajanja informacijske varnostne politike

Na SŽ se izvaja projekt z naslovom *Uvajanje informacijske varnostne politike v družbi Slovenske železnice, d. o. o.* V okviru projekta se za meritev kakovosti in učinkovitosti ter s tem posledično tudi informacijske varnosti ključnih poslovnih procesov na SŽ uporablja Integrirani model stopenj razvoja zrelosti procesov (CMMI).

Končni cilj projekta je doseči najmanj stopnjo CMMI = 3 (Standardizirani proces) z željo po napredovanju na CMMI = 4 (Kvantitativno upravljani proces) in nato na CMMI = 5 (Optimizirani proces). V letošnji januarjski številki Nove proge je bila na straneh 21–22 predstavljena Politika informacijske varnosti Slovenskih železnic, v majski pa način optimiziranja poslovnih procesov na SŽ po modelu CMMI. V tem članku je prikazana metoda devetih ko-

rakov (prirejena za SŽ) uvajanja informacijske varnostne politike v podjetju, ki jo priporoča ameriško podjetje Tripwire.

1. korak: Zagotovite, da bo uvajanje (in izvajanje) informacijske varnostne politike v podjetju jasno vodeno od zgoraj navzdol, kot je prikazano na organizacijski Shemi 1. Naloge in pooblastila varnostnega foruma in glavnega inženirja za informacijsko varnost so prikazane v Tabelah 1 in 2. Za člane varnostnega foruma so po položaju določili glavnega inženirja za informacijsko varnost, druge pristojne osebe, ki so odgovorne za varnost v podjetju ter vodje ključnih poslovnih procesov. Direktor za informacije naj bo predsednik, direktor za informacijsko tehnologijo pa podpredsednik varnostnega foruma. Direktor za informacije (CIO) je član najožjega vodstva

Tabela 1: Naloge in pooblastila varnostnega foruma
Vir: najboljše prakse

1.	Opravlja dela in naloge projektnega sveta strateškega projekta uvajanja informacijske varnostne politike na SŽ.
2.	Odloča o najpomembnejših zadevah v zvezi s Politiko informacijske varnosti podjetja.
3.	Koordinira delo med organizacijskimi enotami, ki jih vodijo člani Varnostnega foruma.

podjetja in je odgovoren za učinkovito izvajanje poslovnih procesov podjetja (sodeluje že v fazi priprave poslovne strategije podjetja) in posledično za učinkovit pretok informacij znotraj podjetja, direktor za informacijsko tehnologijo (CTO) pa je odgovoren za učinkovito delovanje informacijske tehnologije.

2. korak: Izdelajte seznam združenih poslovno-informacijsko-varnostnih ciljev podjetja.

3. korak: Razvijte teoretično idealne indikatorje, po katerih se bo merila stopnja doseganja postavljenih poslovno informacijsko varnostnih ciljev.

4. korak: Dokumentirajte tokove ključnih poslovnih podatkov v podjetju. Prvi pogoj je, da je pri vseh ključnih poslovnih procesih dosežena stopnja kakovosti najmanj CMMI = 3 (Standardizirani proces). To v praksi pomeni, da so procesi (in tokovi podatkov) dokumentirani na standarden, pregleden in razumljiv način. Na teh diagramih nato označimo tokove in skladišča občutljivih podatkov in informacij ter pripadajoča poslovno-informacijsko-varnostna tveganja. Na SŽ je pri tem treba upoštevati priporočila Kodeksa informacijske varnosti, ki je izdelan po standardu ISO 27002.

5. korak: Jasno določite in razdelite nadzorne pristojnosti, vloge in odgovornosti za zagotavljanje informacijske varnosti na treh ravneh: lastnik poslovnega procesa, skrbnik računalniške aplikacije in uporabnik računalniške aplikacije. Posebno pozornost je treba nameniti kontroli dostopov do računalniških aplikacij in podatkov. Vodja (lastnik) poslovnega procesa je odgovoren za učinkovito, nemoteno in

Shema 1: Predlog za dodelitev vlog pri uvajanju in izvajanju Politike informacijske varnosti SŽ
Vir: Prirejeno za SŽ po shemi na strani 6 publikacije <http://www.tripwire.com/register/?resourceId=9854>

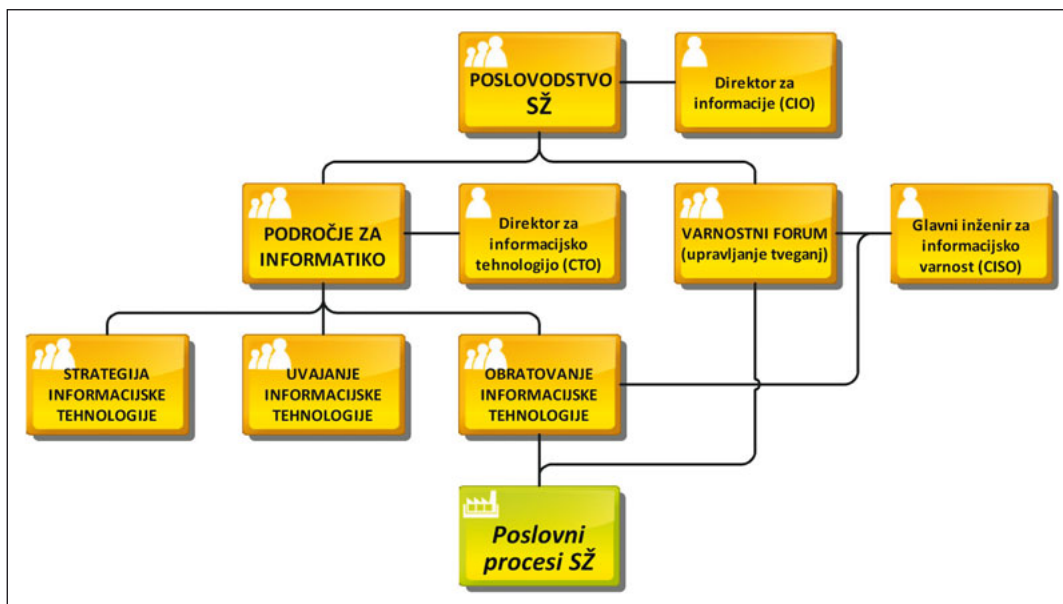


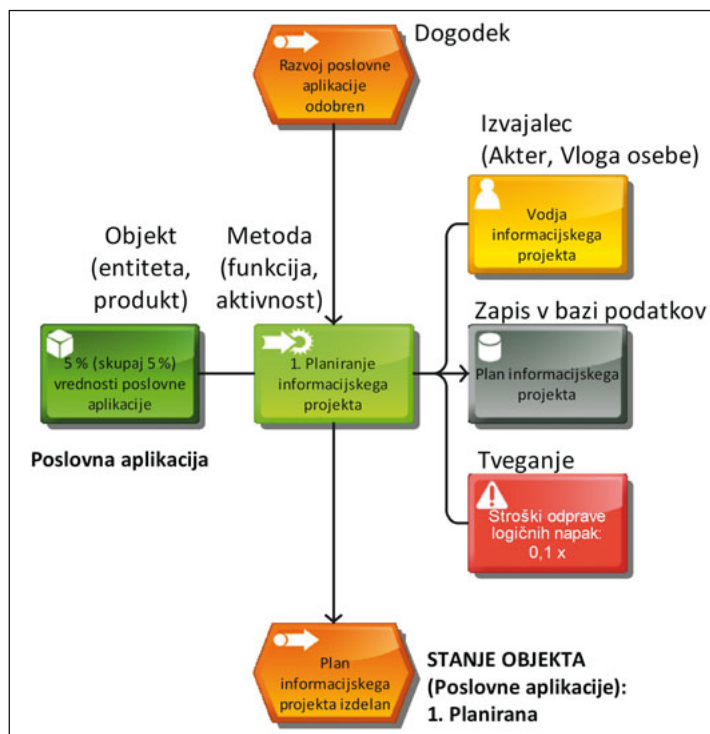
Tabela 2: Naloge in pooblastila Glavnega inženirja za informacijsko varnost

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>, stran 57

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

Shema 2: Primer standardne dokumentacije poslovnega procesa na 1. hierarhični ravni: Detajl (1. faza) procesa Razvijanje in vzdrževanje poslovnih aplikacij

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



varno izvajanje procesa, skrbnik računalniške aplikacije je odgovoren za optimalno, neprekinjeno in varno delovanje poslovne računalniške aplikacije, uporabnik računalniške aplikacije pa za brezhibno varovanje podatkov, ki se obdelujejo. Skrbnik aplikacije je hierarhično podrejen Direktorju za informacijsko tehnologijo, uporabnik aplikacije je podrejen vodji (lastniku) procesa, slednji pa je podrejen Direktorju za informacije.

6. korak: Določite načine izvajanja kontrolnih testov za merjenje informacijske varnosti v soglasju z vodji (lastniki) poslovnih procesov. Zato je ključnega pomena, da so vodje procesov člani varnostnega foruma. Po priporočilih Kodeksa informacijske varnosti SZ je treba izvedbo kontrolnih testov informatizirati, tako da je stopnja informatizacije najmanj enaka 5.

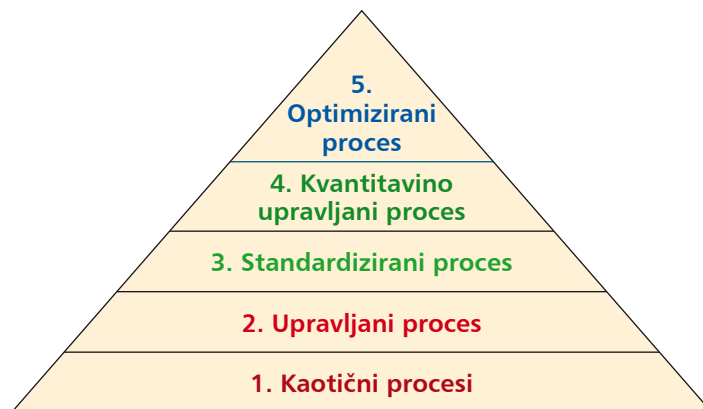
7. korak: Načrtujete in redno izvajate kontrolne teste.

Na koncu še enkrat poudarimo tri ključne pogoje za uspešno uvajanje in izvajanje informacijske varnostne politike v podjetju:

1. Natančno morajo biti določene naloge in pooblastila varnostnega foruma (Tabela 1) in glavnega inženirja za informacijsko varnost (Tabela 2). Uvajanje in izvajanje informacijske varnostne politike v podjetju mora biti jasno vodeno od zgoraj navzdol, kot je prikazano na organizacijski Shemi 1.
2. Pri vseh ključnih poslovnih procesih mora biti dosežena stopnja kakovosti najmanj CMMI = 3 (Standardizirani proces). V nasprotnem primeru namreč ni mogoče ugotoviti dejanskega toka ključnih podatkov in določiti poslovno informacijsko varnostnih tveganj.
3. Vodje (lastniki) ključnih poslovnih procesov morajo biti člani varnostnega foruma.

Shema 3: Ravni kakovosti procesov po CMMI

Vir: Prirejeno po <http://en.wikipedia.org/wiki/CMMI>



Periodično in po potrebi preverjate, ali so testi za merjenje informacijske varnosti učinkoviti.

8. korak: Redno poročajte o rezultatih kontrolnih testov informacijske varnosti.

9. korak: Registrirajte vsako opaženo spremembo nadziranega informacijskega okolja ter nemudoma ustrezno ukrepajte.

Vir:

- Revija SZ Nova proga: <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/revijanovaproga>
- Januar-Februar 2010, strani 21-22: Politika informacijske varnosti Slovenskih železnic
- Maj 2010, strani 10-11, Optimiziranje poslovnih procesov na SZ
- <http://www.tripwire.com/register/?resourceid=9854>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Chief_Information_Officer
- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>

21 Sloanovih metod z realnimi primeri in poslovnimi idejami

Oblikovanje novih poslovnih zamisli

V prejšnji številki Nove proge je bil v članku na 16. in 17. strani predstavljen proces razvoja inovacije od zamisli (nove poslovne zamisli) do inovacije (novega tržnega produkta). Proces ima štiri faze: 1. zamisel, 2. invencija, 3. potencialna inovacija in 4. inovacija. Kot je razvidno iz diagrama življenjskega cikla zamisli na spletni strani »Imam idejo!« (www.imamidejo.si), se do faze invencije »prebijete« petnajst odstotkov novih zamisli, do potencialne inovacije osem odstotkov in do inovacije dva odstotka zamisli.

Za uspešno uveljavitev na trgu moramo torej ustvariti kar 100 (sto!) novih zamisli (poslovnih zamisli), ki jih vrednotimo, izbiramo in razvijamo, da bi na koncu dobili dva uspešna tržna produkta, ki bosta podjetju prinašala dobiček! Na drugačen način povedano: če imamo v obravnavi manj kot petdeset novih zamisli, je zelo verjetno, da nam iz njih ne bo uspelo oblikovati niti enega samega uspešnega

tržnega produkta. Zato je za uspešno poslovanje vsakega podjetja zelo pomembno, da pristojna služba zbira in ocenjuje čim več novih zamisli, vodstvo pa zaposlene spodbuja k prijavljanju obetavnih poslovnih zamisli, ki bi jih bilo mogoče razviti v uspešne nove tržne produkte. Na SŽ bo proces zbiranja in obravnave novih zamisli (poslovnih zamisli) določalo navodilo, ki je že v pripravi in je v 45. členu veljavnega Navodila o izumih iz delovnega razmerja družbe Slovenske železnice, d. o. o. (Navodilo 962) opredeljeno takole: »Tehnične in druge izboljšave (male izboljšave), ki niso varovane s pravicami industrijske lastnine, so urejene v posebnem navodilu o malih izboljšavah, ustanovljenih v delovnem razmerju v družbi Slovenske železnice, d. o. o.«

V tem članku je predstavljenih enaindvajset metod, s katerimi si lahko avtor pomaga pri oblikovanju nove poslovne zamisli, ki jo bo nato lahko samostojno ali pa s pomočjo strokovnih služb razvil do ino-

Zamisel je rezultat najvišje umske dejavnosti, ki nakazuje uresničitev ali izvedbo česa. zamisel (še) ne rešuje problema niti ne pomeni, da je to pravi korak do rešitve določenega problema.

Vir: <http://www.imamidejo.si/Inovativnost/Inovacijski-proces>

vacije, to je do novega tržnega produkta.

Paul Sloane je strokovnjak za inovativnost, ustvarjalnost in lateralno razmišljanje pri poslovanju ter je avtor več strokovnih knjig. Je vodja oddelka za inovacije v britanski fundaciji za kakovost (British Quality Foundation). Fundacija je odgovorna za promocijo modela poslovne odličnosti EFQM v Veliki Britaniji. Paul Sloane pravi, da **zagotavljanje neprestane inovativnosti pri poslovanju ni enostavna stvar, uporaba vedno iste metode pa kmalu ne bo več zagotovila uspeha**, zato priporoča enaindvajset metod za oblikovanje novih zamisli. Spodaj naštetje Sloanove metode so dopolnjene s primeri oblikovanja novih poslovnih zamisli na področju trženja v potniškem in tovornem prometu SŽ:

1. Uporabite uspešno zamisel nekoga drugega. Primer: Avstrijske železnice so uvedle tržni produkt z nazivom ÖBB Intercitybus. To je avtobus, ki ima status, usklajen vozni red in udobje vlaka Inter City. Avtobus porabi za pot med železniškima postajama Celovec in Gradec dve uri (vlak Inter City zaradi daljše trase železniške proge na tej relaciji vozi 2 uri 43 minut). ÖBB Intercitybus vozi tudi iz Celovca v Beljak, Videm in Benetke. Na podoben način bi lahko pri SŽ z direktni-

mi avtobusi InterCity povezali Ljubljano z zamejskimi pokrajinskimi središči Trst, Gorica in Videm ter z železniškim križiščem Tržič (Monfalcone) in tržaškim letališčem Ronke (Ronchi dei Legionari).

2. Vprašajte stranke. Poenostavite in informatizirajte proces anketiranja strank. Ne sprašujte jih samo o njihovem zadovoljstvu z obstoječimi storitvami, temveč tudi o njihovih željah po novih tržnih produktih. Anketo izvedite v najbolj primernem času (ne takrat, ko vlak zamuja!), da boste dobili reprezentativne vzorce.

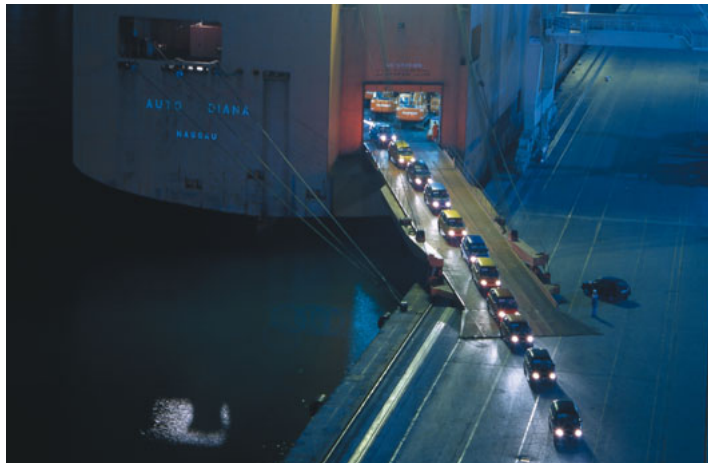
3. Opazujte stranke. Ne sprašujte jih, samo opazujte. Mnenje posamezne stranke je namreč lahko tudi subjektivno. Na katerih relacijah, v katerih časovnih terminih in dnevih želi na vlak vstopiti na primer zelo veliko (ali celo preveč) kolesarjev ... Temu prilagodite svojo ponudbo.

4. Uporabite vsebino pritožb. Poenostavite in informatizirajte proces zbiranja in analize pritožb strank. Težave strank so lahko vir novih poslovnih zamisli.

5. Kombinirajte ponudbo. Vozovnico lahko dopolnite s turističnim prospektom, napitkom in toplim obrokom na vlaku, popustom za uporabo taksija na cilju potovanja ali pa kar s celotnim turističnim paketom, všteto s prenočiščem.



Avtovlak na železniški postaji Malence-Gornja Bela (1.191 m)



Pretovor avtomobilov v Luki Koper (vir: Luka Koper)

6. Odstranite. Kaj bi lahko odstranili posameznemu tržnemu produktu, da bi bil še boljši? Na primer neprepričljivo opravičevanje potnikom zaradi zamude vlaka zaradi »višje sile«. V takšnih primerih je bolje priznati subjektivno krivdo.

7. Vprašajte svoje zaposlene. Spodbujajte in nagradajte jih, da bodo prijavljali čim več koristnih predlogov in inovacij. V podjetju razpišite teme, kjer je največja potreba po izboljšavah (to na SŽ omogoča 7. člen veljavnega Navodila 962). Informativirajte proces zbiranja in obravnave koristnih predlogov in inovacij, v obravnavo vključite najsposobnejše strokovnjake v podjetju, tako da bodo predlagatelji dobili strokoven in utemeljen odgovor v razumnem časovnem roku.

8. Načrtujte. V svoj poslovni načrt vključite konkretne nove

prodekte in storitve, ki jih želite uvesti. Pristojnim zaposlenim nato poimensko določite število inovativnih rešitev, ki jih morajo oblikovati, in pripadajoče časovne roke.

9. Uporabite metodo »viharjenja možganov«.

10. Proučite patente s področja vašega poslovanja. Ali bi lahko odkupili kakšno uporabno licenco? Morda je kakšnemu patentu potekel rok in bi zamisel lahko uporabili brezplačno.

11. Sodelujte s sorodnimi podjetji in ustvarite nova »tržna mostička«.

Primer 1: med železniškima postajama Böckstein (1.172 m) na Solnograškem in Malence-Gornja Bela (Mallnitz-Obervelbach, 1.191 m) na Koroškem skozi 8.371 metrov dolg Turski predor redno vozi avtovlak Avstrijskih železnic (ÖBB), saj ce-

stne povezave v bližini ni. Morda bi lahko SŽ v sodelovanju z ÖBB v poletni sezoni vožnjo tega avtovlaka podaljšali do avtomobilskega terminala v Luki Koper?

Primer 2: Nemške železnice (DB) so leta 2009 v Beljaku in Trstu zgradile avtomobilska terminala. V poletni sezoni vozijo avtovlaki DB na relaciji Nemčija-Beljak-Trbiž-Videm-Trst. SŽ bi morda lahko Nemškimi (DB) in Avstrijskimi (ÖBB) železnicam ponudile zgraditev novega avtomobilskega terminala na desetem železniškem koridorju v bližini meje z Republiko Hrvaško z namenom, da se do tja podaljša vožnja avtovlakov iz Beljaka ali Trsta? Več informacij o obeh primerih najdemo v članku **Tržni most Alpe-Adria** (Nova proga, Februar-marec 2009, stran 22).

12. Minimizirajte ali maksimizirajte. Konkurirajte z najnižjo ceno prevoza ali z najbolj kakovostno poslovno ponudbo.

13. Izvedite odprti javni natečaj. Razpišite nagrade za najbolj izvirne in uporabne zamisli o novih tržnih produktih.

14. Uporabite metodo »lateralnega razmišljanja«.

15. Opazujte konkurenco na inteligen način. Majhna podjetja so običajno najbolj inovativna. Morda lahko odkupite kakšno njihovo uspešno tehnično in/ali poslovno rešitev ali pa kar podjetje v celoti?

16. Uporabite outsourcing za nekatere storitve. Avtobusne prevoze na manj donosnih relacijah lahko pogodbeno dodelite zanesljivim in kakovostnim lokalnim prevoznikom.

17. Po metodi »odprtih inovacij« si s sorodnimi zavezniki podjetji izmenjujte poslovne zamisli in inovacije.

18. Prilagodite obstoječi tržni produkt novemu načinu uporabe. Primer: potniško vlakovno kompozicijo lahko na določenih relacijah uporabimo na način kot potovalne agencije uporabljajo svoje avtobuse za izvedbo izletov in ekskurzij. Prednost vlaka je prostor za več potnikov, možnost prevoza ve-

čjega števila koles, bife, jedilnica, ležalnik in spalnik, ki lahko nadomesti prenočevanje v hotelu. SŽ imajo že bogate izkušnje z uspešno izvedbo podobnih izletov za angleške ljubitelje železnic.

19. Poizkusite z metodo sistematičnega reševanja problemov TRIZ.

20. Prenovite zastareli ali že ukinjeni tržni produkt. Primer najdemo v članku **Strategija sinjega oceana** (Nova proga, April-maj 2008, strani 23-25).

21. Za izmenjavo idej in informacij uporabite spletne socialne mreže, kot je na primer Facebook. Slovenske železnice najdemo na naslovu <http://www.facebook.com/grem.z.vlakom>.

Na koncu navedimo še nasvet avtorjem, katerih izboljšav v podjetju naj se najprej lotijo, da bodo pri svojem delu najbolj uspešni in zadovoljni, za podjetje pa najbolj koristni. Brian Tracy, mednarodni strokovnjak za vodenje, osebnostni razvoj in osebnostno motivacijo, v svoji knjigi Vrhunsko vodenje (High Performance Leadership) na strani 261 pravi: »Moje najljubše vprašanje v zvezi z razvijanjem človekovih potencialov je naslednje: Kaj lahko storite vi in samo vi, kar bo, če boste to dobro opravili, odločilno pripomoglo k napredku vašega podjetja? Katera je tista stvar, ki jo lahko opravite le vi? Če je ne naredite vi, je ne bo nihče. Toda če jo naredite, to odločilno vpliva na uspeh podjetja, oddelka, vašega življenja ...«

Viri:

- http://en.wikipedia.org/wiki/Paul_Sloane
- <http://www.innovationtools.com/Articles/EnterpriseDetails.asp?a=473>
- http://www.oebb.at/pv/en/All_about_Travelling/OeBB_Intercitybus/index.jsp
- http://www.oebb.at/pv/en/Travelling_to_the_Austrian_Federal_States/Carinthia/Tauern_motorail/index.jsp
- <http://www.dbautozug.de/site/dbautozug/en/terminals/austria/villach.html>
- <http://www.dbautozug.de/site/dbautozug/en/terminals/italy/triest.html>
- <http://www.luka-kp.si/slo/medijski-koticek/fotogalerija>



Kontejniski terminal v Luki Koper (vir: Luka Koper)



Odkrijete bisere Jantarjeve poti

Jantarjeva pot se razteza od obrobij slovenske prestolnice proti severovzhodu in združuje številne turistične bisere Slovenije, ki vas bodo očarali na sto in en način! Ste za raziskovanje vinske tradicije in kulture? Za kolesarska popotovanja po slikoviti pokrajini? Za sproščanje v sodobnih wellness centrih? Za dogodivščine, ki vam bodo pognale adrenalin po žilah? Ali preprosto za občudovanje bogate kulturne dediščine in živahnega mestnega utripa? Spodnjih sedem namigov za naj doživetja vas bo zagotovo prepričalo o raznoliki in kakovostni turistični ponudbi Jantarjeve poti.

Namig 1: Vinski hrami

Stara trta in Hiša Stare trte, Maribor: Guinnessova rekor-

derka, najstarejša trta na svetu in hram vinske tradicije in kulture Maribora, Štajerske in Slovenije.

Dveri-Pax, Jarenina: Najso-dobnejša pridelava izvrstnih, mednarodno priznanih vin – v poslopju 200-letne grajske pristave z degustacijami v stari benediktinski vinski kleti!

Zlati grič, Slovenske Konjice: Moderno vinsko klet v idilični krajini s starimi zidanicami na grebenih dopolnjujeta slikovito igrišče za golf in restavracija z razgledom na vinograde.

Namig 2: Dragocene zapaščine

Žička kartuzija, Slovenske Konjice: Edinstven pomnik življenja menihov iz leta 1165, v katerem pripravljajo tudi degustacije zeliščnih napitkov in namazov.

Lent, Maribor: Najstarejši del mesta s Staro trto, vožnja na tradicionalnem splavu, znameniti Festival Lent in vinsko-kulturni Festival Stare trte.

Stari grad, Celje: Ena najbolj obiskanih turističnih točk pri nas! Na gradu – nekoč v lasti znamenitih Celjskih grofov – se odvijajo številne prireditve, na

njem pa se je mogoče tudi poročiti!

Namig 3: Za zdrav duh v zdravem telesu

Gorska wellness centra Bol-fenk in Bellevue, Mariborsko Pohorje: Ugodje, sprostitev in aktivna rekreacija na 1050 metrih nadmorske višine, v srcu pohorskih gozdov!

Terme Snovik, Kamnik: Najvišje ležeče terme pri nas v idilični zeleni dolini med Kamnikom in Vranskim; njihova lega omogoča planinarjenje, kolesarjenje, sprehode in igranje golfa v bližnji okolici.

Thermana, Laško: Zdravilna energija termalne vode združena z vrhunskim znanjem: sodobni in medicinski wellness programi temeljijo na blagodejnosti vode iz laških termalnih vrečev.

Namig 4: Adrenalin v krvi

Adrenalinsko sankališče Zlodejevo, Rogla: Vožnja po 1.360 m dolgi vijugasti progi je zabavna, tudi kadar dežuje ali sneži! Lahko se peljete počasi ali pa adrenalinsko hitro! Odločitev je vaša ...

Pustolovski park Betnava, Maribor: Prava naravna telovadnica, ki se nahaja v najlepšem mariborskem gozdu, ponuja akcijska doživetja kot v filmu!

Adrenalinski park Pohorje, Mariborsko Pohorje: Orjaška gugalnica, steber pogumnih, plezalna steza ... za hitro ukrepanje, premagovanje strahu in fizični napor!

Namig 5: Na kolesarske (avan)ture!

Dravska kolesarska pot: Po naravnih lepotah ter kulturni



Festival Maribor
(foto: Dejan Bulut)

Jesenske prireditve v Mariboru

- Festival Stare trte, od 17. do 26. septembra
- Splavarski krst, 17. in 18. septembra
- Festival Maribor, od 3. do 12. septembra
- Borštnikovo srečanje, od 15. do 24. oktobra
- Martinovanje v Mariboru, 11. novembra

Lent, Maribor
(foto: Jurij Pivka)



Kužno znamenje,
Maribor
(foto: Marko Petrej)



raznolikosti ena najlepših kolesarskih poti v Evropi. Slovenski del vodi skozi mesta Dravograd, Maribor, Ptuj in Ormož.

Pohorska kolesarska transverzala: Odkrivanje neokrnjene narave in kulturnih znamenitosti od Sv. Bolfenka na mariborski do vznožja Kremžarjevega vrha na koroški strani Pohorja!

S kolesom na goro in skozi njo: Koroški labirint 350 kilometrov gozdnih cest in kolovozov po dolinah ter med njimi, na gore in okoli njih ter po ... opustošenih in skrivnostnih rudarskih rovih podzemlja Pece!

Adrenalinski park Pohorje
(foto: Dušan Vrban)



Splavarjenje, Maribor
(foto: Bogdan Zelnik)



Namig 6: Narava

Arboretum Volčji potok: Prečudovite parkovne površine dopolnjujejo številne prireditve in razstave – ne zamudite spomladanskih razstav tulipanov in ... dinosavrov!

Botanični vrt Univerze v Mariboru Pivola: Rastlinski svet Pohorja in severovzhodne Slovenije, pa tudi Azije, Afrike, Amerike in Avstralije.

Krajinski park Logarska dolina: Ena najlepših evropskih alpskih ledeniških dolin! Sprehod po dolini spomni na stoletno sožitje ljudi in narave. Odlično izhodišče za pohode na vrhove Kamniško-Savinjskih Alp ali v zanimivo okolico!

Namig 7: Maribor – evropska prestolnica kulture 2012!

Vinska kultura: Stara trta s Hišo Stare trte, Vinagova klet, Vinoteka Maribor, posestvo Meranovo, vinske ceste, izvrstna vino in kulinarika ...

Kulturna dediščina: Lent, Slomškov trg s Stolnico, Glavni

Vlak 5000 Jantarjeva pot vozi iz Ljubljane v Maribor. Iz Ljubljane odpelje ob 12.50, v Maribor pa pripelje ob 15.41.

trg s Kužnim znamenjem, Grajski trg z Mariborskim gradom, sinagoga, SNG Maribor, Umetnostna galerija, Muzej NO ...
Mestne dogodivščine: vožnja po Dravi s splavom ali ladjico, ogled mesta z vlakcem ali s kolesom, razgled na mesto iz gondole, spoznavanje mesta v spremstvu turističnega vodnika ...

Šport, rekreacija, sprostitve: kolesarske in pohodniške poti, adrenalinska doživetja, Mariborsko Pohorje – največji smučarski center pri nas, mestni in gorski wellness, golf ...

Naravni biseri: pohorski pragozd, Lovrenško, Črno in Ribniško jezero, slapa Veliki in Mali Šumik, mestni vinski griči, Mestni park, Botanični vrt UM – Pivola, Botanični vrt TAL 2000 ...

Zavod za turizem Maribor



Festival Stare trte, Maribor
(foto: Marko Petrej)

Okolica Kungote
(foto: Karmen Razlag)



www.maribor-pohorje.si



Gorska rečica Lobnica, Pohorje
(foto: Jurij Pivka)

Železniška konkurenca ne deluje (2)

Članek o železniški konkurenci, ki je bil objavljen v prejšnji Novi progi, je sprožil nekaj zanimivih odzivov.

Težko je oceniti, kaj lahko prinese nov udeleženec na trgu. Za železnico je značilno, da ima zelo visoke fiksne stroške, vključno s stroški delovne sile, ki je ni mogoče »vklopiti in izklopiti« in ki se mora usposabljanje dlje časa, rezervna delovna sila pa je draga in je ni na pretek. Železnica ima tudi zelo nizke mejne stroške, saj na primer dodatni vagon v vlaku ne povzroči bistvenih dodatnih stroškov. Zaradi tega so stroški previsoki, tako da morajo železnice voziti ob polni obremenitvi vlaka, kar omejuje razpoložljivi trg na prevoze masovnih tovorov in tovorov v razsutem stanju ter zahteva dolgoročno predvidljiv promet, kot je

na primer prevoz premoga za elektrarne. Železnica tudi ne prevaža devetdeset odstotkov tovarov, to je fevd cestnih prevoznikov, ki lahko prepeljejo posamezne tovarne enote ali pošiljke veliko bolj fleksibilno. Dejstvo je, da se novi ponudniki na trgu železniških prevozov tovara niso usmerili na prevoze posameznih pošiljk, temveč tekmujejo za manjše deleže na trgu prevozov masovnih tovorov.

Vstopiti na železniški trg je težko. Vsak operater, ki to namerava, mora pridobiti licenco, varnostno spričevalo, organizirano mora imeti vzdrževanje vozil, ustrezen vozni park, šolano in izkušeno osebje, in tako naprej ... kar pomeni veliko in dolgoročno naložbo, ki jo je treba pognati, preden se kolo zavrti po tirih.

V železniškem prometu trenutno ni skrivnosti niti inovacije, ki bi prispevala k znatni prednosti pred drugimi konkurenti. Lokomotive dobavlja peščica globalnih proizvajalcev, prav tako tovarne in potniške vagone. Stroški osebja in pristojbine za dostop na tise so enaki za vse operaterje. Nov konkurent ne more voziti hitreje od obstoječih operaterjev niti ne more združiti vlakovnih poti in ne more voziti daljših vlakov, kot to dovoljujejo predpisi, ali težjih vlakov, kot jih dovoljuje osna obremenitev. Zaradi prezasedenosti železniškega omrežja je le redko mogoče vpeljati dodatne vlake ravno takrat, ko si to želijo novi operaterji. Torej, kaj je mogoče storiti? Odgovor je videti takšen: bolje se je treba odzvati na potrebe strank, biti bolj di-

namičen in prožen. Videti je, da so pozornost velikih nacionalnih operaterjev v njihovih prizadevanjih za večjo konkurenčnost odvrnile druge zadeve, kot so prevozi dnevnih migrantov, ki imajo prednost pred prevozom tovarov, nejasna struktura stroškov in politično vmešavanje.

Uporabniki si želijo bolj dinamičen železniški prevoz, uporabniku prijaznega in bolj prožnega ponudnika, več vlakovnih poti, nižje prevozne cene – na primer prevoznine v cestnem prometu so ostale na isti ravni ali pa se znižujejo, medtem ko se cene v železniškem prometu nenehno povečujejo – ter ponudnika, ki bi imel več posluha za potrebe uporabnikov oziroma svojih strank in več posluha za zahteve trga, vendar se to ne dogaja.

Mnenja in izkušnje strank s konkurenco na železnici

Massimiliano de Lindegg
GRUPPO EUROFER S.r.l., Italija,
Venezia Marghera

Odprtje trga za konkurenco v železniškem tovarnem prometu nam je omogočilo uresničitev nekaterih prevozov, ki jih sicer ne bi mogli organizirati brez zasebnih železnic. Prav tako je konkurenca prinesla več možnosti in konkurenčne, nižje cene. Konkurenca med ponudniki železniškega prevoza blaga je najboljši argument za izboljšanje storitev, vendar bo tudi razkosala trg. Toda v slednjem ne vidim nobenih težav. Malo in specializirano železniško podjetje lahko ponudi storitev natančno glede na potrebe stranke, velik nacionalni železniški prevoznik pa najprej stremi k temu, da optimizira svoje stroške. Ob načrtih za ustanovitev močnega logističnega igralca, ki bo povezoval Slovenske železnice, Luko Koper in Intereuropo, se poraja dvom, da gre bolj za nov monopol kakor za dejansko priložnost za konkurenčnost.

Irmtraut Tonndorf, vodja stikov z javnostjo
Hupac Intermodal SA, Chiasso, Švica

Prepričani smo, da je odprtje trga močno izboljšalo njegovo delovanje. Še posebej dobre izkušnje imamo v tranzitu čez Alpe. Prednosti, ki smo jih zaznali, so zlasti možnost uvedbe integrirane mednarodne vleke z enim pristojnim železniškim podjetjem za celotno relacijo od izvora do cilja, kar pomeni manj težav z izvedbo, višjo kakovost in boljše storitev, nato hitrejši odziv na trgu – dva meseca namesto v enem ali dveh letih – in sprememba razmišljanja – uporabniško usmerjen pristop namesto monopolističnega vedenja –, kreativne rešitve, boljše sodelovanje z namenom, da se izboljšajo ravni storitev in da se razvijejo nove možnosti, ter nadzor nad cenami, kajti železniška podjetja so prisiljena, da preverijo svoje postopke, da bi bila bolj učinkovita, namesto da enostavno zvišujejo prevoznine.

Klas Ekman, transportni menedžer
IKEA AB, Švedska

Konkurenca v železniškem tovarnem prometu je še vedno omejena. Na trgu je navzočih samo nekaj zasebnih družb, vendar se njihovo število povečuje. Učinek odprtega trga je zato omejen. Na trgu tudi ni vse odvisno od cene, operater mora ponuditi pravo storitev in kakovostno izvedbo. Sicer verjamemo v konkurenco in menimo, da je večja ponudba dobrodošla. Ta bo izboljšala tako učinkovitost kot tudi prinesla nove možnosti za železniški prevoz.

Goran Dražović
U. S. Steel Serbia, d. o. o.

Menim, da je v vsakem primeru povezovanje podjetij, ki opravljajo različne vrste transportnih in logističnih storitev, pridobitev za uporabnike teh storitev. S takšno povezavo bo stranka dobila celovito storitev na vsej prevozniki poti.

Britansko kemično podjetje

Na trgu železniških prevoznih storitev ni veliko prave konkurence. V notranjem prometu opravlja prevoze posameznih vagonov le DB Schenker. Vlakovnim putem močno konkurirajo cestni prevozniki. Nekateri vlakovne poti so bile celo zmanjšane ali ukinjene, tako da smo bili prisiljeni dati tovor na cesto. Železniške prevoznine so se na splošno povečale, medtem ko so prevoznine v cestnem prevozu ostale na relativno isti ravni ali pa so se zmanjšale. Če ne najdemo kupcev, ki so daleč od naših proizvodnih obratov in potrebujejo velike količine, vsaj dvajset do trideset tisoč ton na leto, se ni vredno ozirati na železniški prevoz.

Da bi železnice uspele, morajo po konkurenčni ceni zagotoviti večji obseg storitev oziroma vlakovnih poti ter se hitreje odzvati na potrebe strank in njihova povpraševanja. Tega ne morejo zagotoviti manjši, lokalni operaterji. Obsežno sodelovanje med nacionalnimi in

mednarodnimi operaterji, ki je hkrati bližje kupcem, lahko zagotovi obseg, zmogljivosti in vlakovne poti, ki lahko zadovoljijo nihajoče in spreminjajoče se zahteve strank, ter prispeva k ekonomiji obsega z združevanjem tovorov v vlake z največjo možno obremenitvijo.

Politiki, vodilna podjetja, okoljevarstveniki in celo navadni ljudje - vsi si želijo, da bi se več tovora vozilo po železnici. Nobena druga panoga nima toliko podpore javnosti. Za uresničitev dobrih namenov pa bo treba sprejeti bolj odločne usmeritve, dolgoročno vizijo in

finančno podporo države, še zlasti Bruslja. Preprost način, ki »prepušča železnico tržnim silam«, in zmedena zakonodaja ne bosta prispevala k spremembi načina prevoza, ki si ga vsi zelo želijo.

SBB in DB združujejo moči v čezmejnem potniškem prometu

Devetega julija so Švicarske (SBB) in Nemške železnice (DB) v Baslu podpisale memorandum o soglasju za oblikovanje nove skupne družbe za razvoj potniškega prometa med obema državama. Med obema državama vozi vsak dan 35 vlakov, s katerimi so lani prepeljali 4,5 milijona potnikov. V zadnjih treh letih so je število potnikov povečalo za tri odstotke na leto, v prvem letošnjem četrtletju pa celo za sedem odstotkov. Prepričani so, da lahko še povečajo promet in pridobijo več

potnikov iz cestnega in zračnega prevoza. Novo podjetje bo v 60-odstotni lasti SBB in s sedežem v Švici. Nova ureditev naj bi se začela veljati leta 2014 z novimi visokokakovostnimi vlaki, ki so last švicarskih železnic in ki bodo nadomestili predvsem sedanje nemške vlake ICE. Izboljšave infrastrukture in novi vlaki bodo skrajšali prevozne čase. Število potnikov iz Münchna naj bi se podvojilo, prevozni čas do Züricha pa se bo skrajšal na tri ure in trideset minut.



Josef Meyer s sodobnimi podstavnimi vozički Leila

Standardni podstavni voziček tovornega vagona je Y25 in je bil uveden pred petdesetimi

leti. Pokazal se je kot zelo uspešen, izdelujejo ga v velikih količinah, je zanesljiv in dobro znan.

Podjetje Josef Meyer Transport Technology AG iz Rheinfelda v Švici (www.josef-meyer.ch) je začelo izdelovati naravnega naslednika – podstavni voziček Leila.

Leila pomeni Leichtes und Lärmarmes Güterwagendrehgestell (lahki postavni voziček z nizko ravnijo hrupa za tovorne vagon). Voziček vsebuje številne pametne rešitve, je 10 do 25 odstotkov lažji od obstoječih vozičkov (odvisno od vrste), ima elektronski nadzor zavor, zaščito pred zdrsom koles, merilec temperature in povezavo med osmi v obliki črke X. Vse to zelo zmanjšuje obrabo koles,

vozička in tirnic. Voziček lahko vozi 160 kilometrov na uro in zavira do popolne ustavitve na običajni zavorni poti. Poleg tega je tih kakor sodobni potniški vagoni.

Z zmanjšanjem trenja med kolesom in tirnico podstavni voziček zmanjšuje moč, ki je potrebna za premik vagona. Prav tako lahko nadomesti podstavne vozičke Y25 na starejših vagonih. Eden od učinkov novega podstavnega vozička je zaradi manjše obrabe nižji strošek njegove uporabe. Vendar pa ima tudi slabo stran – stane več kakor Y25!



95 milijard ameriških dolarjev za železnice

Puščavska železnica

Združeni Arabski Emirati, med katere sodi tudi mesto številnih presežkov Dubaj, je na pragu novega gradbenega presežka. V naslednjih osmih letih nameravajo zgraditi tisoč petsto kilometrov železnic, ki bodo povečale konkurenčnost regije in vzpostavile varen, zanesljiv in do okolja prijazen način potniškega in tovornega prometa.

Združeni Arabski Emirati so trenutno še brez železniških tirov, a nameravajo z novim železniškim omrežjem, ki bo potekalo od meje s Savdsko Arabijo na zahodu do meje z Omanom na vzhodu, stanje »v kratkem« spremeniti. Zato so leta 2009 ustanovili podjetje Union Railway Company (URC), vanj pa povabili strokovnjake iz osemnajstih držav, da bi skupaj ustvarili sodobno želez-

niško omrežje, ki bo koristilo potrebam industrije in družbe. »Emirati pomenijo izjemno priložnost, saj so brez železniške tradicije. Ustvarimo lahko edinstveno logistično omrežje, ki bo popolnoma prilagojeno industriji in družbi. Imamo priložnost, da se povežemo s sosednjimi državami, in na ta način povečamo logistične zmožnosti držav Perzijskega zaliva,« je na železniški konferenci Bližnjega

vzhoda maja letos dejal predsednik uprave URC Richard Bowker. Pri tem Bowker še zlasti opozarja na pazljivo uvedbo regulatornih dokumentov. Emirati imajo po njegovem mnenju tudi priložnost, da regulacijo prilagodijo potrebam družbe, industrije in okolja ter tako ne ustvarjajo nepotrebnih ovir. Številni primeri slabe prakse po svetu jim lahko rabijo kot pomoč, da podobnih napak pri uvajanju regulacije ne bi storili tudi sami. Železnice morajo postati ključno prevozno sredstvo in prevzeti primat cestam, ki so premalo zanesljive, nevarne in škodljive za okolje.

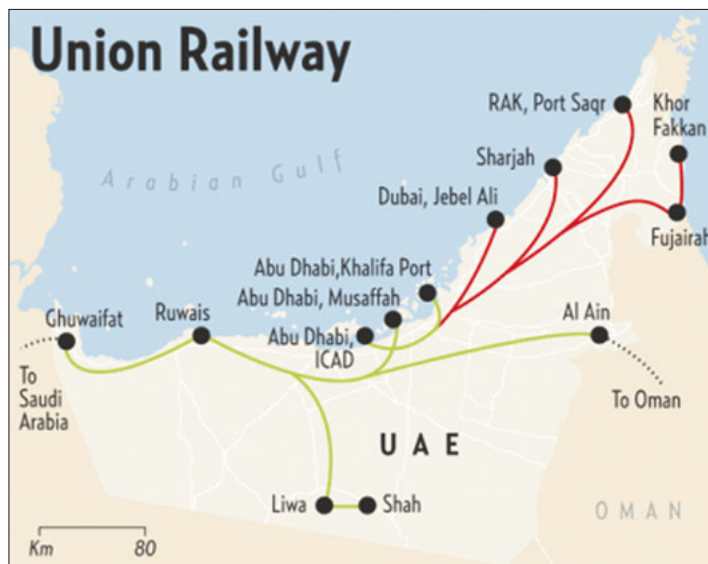
Prvi vlak naj bi po novih železnicah vozil že čez tri leta, ko bo dokončana dobrih 260 kilometrov dolga železniška povezava med nahajališčem žvepla Shah na jugu države in pristaniščem Ruwais. Pričakujejo, da bodo na leto prepeljali okrog 7,5 milijona ton zrnčastega žvepla, ki z ladjami potuje na različne konce sveta.

Železniško omrežje bo namenjeno potniškemu in tovornemu prometu. Potniški vlaki bodo na novih, večinoma dvo-tirnih progah med mesti Abu

Dhabi, Dubaj, Sharjah, Port Saqr in Al Faqn vozili s hitrostjo do 200 kilometrov na uro, tovorni vlaki pa do 120 kilometrov na uro. Hkrati pomeni projekt tudi velik in zahteven gradbeni podvig. Zaradi slojev slanosti prsti na nekaterih obalnih območjih bodo potrebni posebni nekorozivni materiali, veliko preglavic pri gradnji pa bodo povzročale tudi do 200 metrov visoke sipine v puščavi Liwa. Puščavski teren je za gradnjo izredno zahteven in nestabilen.

Prve lokomotive na novih progah bodo imele dizelske motorje, pozneje pa jih bodo nadomestili z električnimi, saj naj bi se slednje po besedah Richarda Bowkerja finančno izplačale šele pri velikih obremenitvah omrežja. Trenutno sicer potekajo še zadnji dogovori v zvezi z varnostnimi standardi, prihodnjo infrastrukturo, pripravljajo pa se tudi dokončna dolgoročna strategija. Novembra letos naj bi URC objavil prvi javni razpis.

Viri:
• International Railway Journal, avgust 2010
• Zemljevid: Gulfnews.com



Zemljevid prihodnjih železniških poti v Združenih Arabskih Emiratih (vir: Gulfnews.com).

Kari živi za železnico

Kari Erjavec sodi med tiste ljudi, ki nimajo sreče z zaposlitvijo – že dalj časa je brez službe. Hkrati pa sodi tudi med tiste, ki jim železnica pomeni največ na svetu – kaj bi dal, da bi mu zdravstveno stanje dopuščalo postati železničar. Ta želja se mu ob vsej delavnosti ne more izpolniti, zato živi svoj ustvarjalni vzgib pri domači železniški maketi. Ljubezen do železnice pa ga je pripeljala tudi k nam in postal je najbolj zvest in vnet prostovoljni pomočnik, kar jih pomni naš železniški muzej.

Na svojo maketo je upravičeno ponosen, saj je kljub omejenemu prostoru, ki je na voljo v

njegovi sobi, v petih letih oblikoval nenavadno bogato železniško industrijsko pokrajino s 15 mostovi, rudnikom, žago, kontejnerskim terminalom ... Kljub skromnim finančnim sredstvom, ki so mu na voljo, je na njegovi maketi toliko lokomotiv in drugih vozil, da že zmanjkuje prostora na tirih. Kajpak je dal osrednji poudarek kurilnici za parne lokomotive, ki ima tudi okretnico, prav kakor naš muzej. Ali je treba posebej poudariti, da Kari najraje kupuje vozila, ki so historično ali kako drugače povezana z našimi železnicami? In da ob tem nabira znanje in se razvija v pravcatega poznavalca?



Kari pri svoji maketi



Kari čisti tise pred rotundo muzeja.

Kari je svoje posebno poslanstvo našel v sodelovanju z muzejem. Skoraj vsak dan nas obišče in – tudi zunaj našega delovnega časa – obhodi območje ter nam sporoča svoja opažanja. Ko pa je vreme primerno in je razpoložen, resno poprime za orodje ter opravlja čistilna in negovalna dela, odstranjuje plevel, čisti lokomotive in podobno. Vse to so dela, ki so kdaj zelo neprijetna in

umazana in ki bi jih sicer morali naročiti in plačati, kar je v danih razmerah nemogoče. Kari to ve in ne pričakuje plačila, kar nas spravlja v nemajhno zadrego. Zato se mu želimo oddolžiti na ta način in pokazati, kako zelo cenimo njegov prispevek in njegovo pripadnost. V zadoščenju bi nam bilo, če bi Kari čutil, da mu »ljubica železnica« ljubezen vrača.

Mladen Bogić



Kari na 116-002

DLŽ vabi na prireditve

Društvo ljubiteljev železnice Železna cesta vabi člane društva in nečlane na sestanke društva, ki so vsako prvo in tretjo sredo v mesecu, ob 17. uri, v prostorih Železniškega muzeja Slovenskih železnic, na Parmovi 35 v Ljubljani. Šestega oktobra bosta mag. Tadej Brate in Branko Kovač predavala o gozdni železnici v Krpatih, v Romuniji. Tretjega novembra bo predavanje o železniških progah v Bolgariji.

Vse, ki jih zanima železnica tirne širine 5 col in 7 1/4 cole, pa društvo vabi 11. in 12. septembra v Gradec, kjer bodo na ogled vozila tirne širine. Več o tem na spletni strani <http://www.dbc-graz.at/>

Trinajstega novembra bo 32. boljši sejem modelne železnice v dvorani krajevne skupnosti Vir pri Domžalah. Več o tem najdete na spletni strani <http://dlz.weebly.com/sejmi.html>.

Ivan Nemeč: Prometnik je zaščitni znak železniške postaje

Kaj se dogaja, preden vlak odpelje s postaje? Kdo so sodelavci z rdečo kapo na glavi, ki resno pogledujejo na kazalce na uri in proti lokomotivi, dvignejo loparček, se pozdravijo s strojevodjem in vlak lahko odpelje. Iz lastnih izkušenj lahko povem, da so prav v redu punce in fantje. Delo, ki ga opravljajo, je pač zahtevno in ne dovoljuje napak. Kot vse izvršilne službe na Slovenskih železnica, tudi delovno mesto prometnika zahteva človeka. Običajno za vse »izvršilce« rečemo, da poznamo njihovo delo, ker jih pač vidimo. Pa vam lahko zagotovim, da ni tako. Tudi sam sem v izvršilni službi, kjer se veliko srečujem in sodelujem s prometniki, pa se še vedno najde kaj, kar mi je novo.

Kdo so prometniki in kaj počnejo, sem vprašal Ivana Nemeča, ki na postaji Ljubljana opravlja dela in naloge prometnika – operativnega pomočnika. Ivan je iz Marnege pri Hrastniku, rojen pa je v Sedražu pri Laškem. Šolal se je na Železniški srednji šoli v Mariboru ter se pozneje še prekvalificiral za gradbenega tehnika. Na železnici dela od leta 1987, najprej je služboval v Brežicah, nato nekaj mesecev v Brestanici, tri leta v Dobovi, tri mesece v Hrastniku, od leta 1994 pa je v Ljubljani.

Kaj počne prometnik oziroma operativni pomočnik na postaji Ljubljana?

Sekcija za vodenje prometa Ljubljana, nadzorna postaja Ljubljana, ima približno petdeset zaposlenih. Delo poteka v izmenah oziroma turnusu

12–24, 12–48. V 24 urah se na postaji Ljubljana manipulira s približno 270 potniškimi vlaki, celotno število vlakov pa skupaj s tovornimi vlaki dostikrat preseže tudi 500 vlakov, od tega v 12 urah v dnevni izmeni tudi prek 300, seveda pa tukaj niso vštete vse manipulacije z vagoni, premik garnitur ...

Moja naloga je organizirati delo v izmeni. Pri tem je največja pozornost na novostih za tekoči dan, seznanjanje z brzojavkami in obvestili, ki se nanašajo na delo, izdelava plana dela ... S tem v veliki meri razbremenim prometnika, tako da se ta lahko posveti prometni situaciji na sami postaji (uvozi, izvozi, prevozi, premik ...). Obenem sem vodja izmene, kar pomeni tudi ukrepanje in koordinacijo v primeru kakršnih koli nepravilnosti oziroma izrednih dogodkov. Organiziram tudi delo s potniškimi vagoni na klasičnih vlakih, usklajujem delo s premikači ... Ob prometnih konicah pa pomagam tudi prometnikom, da delo poteka normalno in ne pride do preobremenitve zaposlenih. Za delo operativnega pomočnika je potrebno vsaj pet let dela v Centralni postavljalnici (CP), kar seveda pomeni izkušnje. Lahko rečem, da je prometnik še vedno tisti, ki vodi delo na postaji, čeprav bi v zadnjem času to hotelo počasi zbledeti. Še vedno je zaščitni znak vsake postaje.

Prometnika si največkrat predstavljamo za postavljalnim pultom ...

No, postavljalni pult oziroma miza je zelo dober pripomoček za organizacijo dela. Delo z njo ni kaka umetnost,



kako pa z njo ravnaš, je druga zgodba, še posebno na postaji Ljubljana. Posebnost postaje Ljubljana je namreč v tem, da se tehnološki proces dela sproti prilagaja, kajti že samo pet- do desetminutne zamude nekaj potniških vlakov v prometni konici »porušijo« vozni red – uvoze in izvoze – za več ur. Ko pa govorimo o prevozu tovornega vlaka skozi postajo v prometni konici, to pomeni, da moramo že pred sprejemom vlaka v postajo dobro preračunati, ali bo lahko normalno nadaljeval vožnjo, kajti lahko se zgodi, da se bo moral ustaviti, prostega tira zanj pa ni na razpolago, to pa v prometnih konicah lahko povzroči kup sivih las in slabe volje z vseh strani. Upoštevati moramo tudi, da se vse proge bodisi začnejo bodisi končajo v Ljubljani, zato je treba že vnaprej predvideti prometne intervale, predvsem potniških vlakov, in upoštevati tudi dejstvo, da ljubljansko vozlišče vsebuje vse vrste prometnih režimov (APB, TK, MO, medpostajni razmik in postajno odvisnost), kar v praksi pomeni, da lahko med Zalogom in Ljubljano po glavni progi (1, 2 ali 3), opremljeni z APB sistemom, v desetih do petnajstih minutah pripeljejo v Ljubljano trije do štiri vlaki, iz Ljubljane v Brezovico v postajnem razmiku pa v istem času lahko odpelje samo en vlak. Če bi jih kar brez reda sprejemali v Ljubljano, bi se kmalu vsi držali za glavo od hudega glavobola, saj ne bi imeli prostih tirov in bi prišli v začarani krog zamud vseh vlakov. Tako, da je delo – predvidevanje stanja – s postavljalno mizo veliko pomembnejše od mize same.

Verjetno so najbolj nevhvalna stvar, ki vas doleti med službo, zapore tirov, ki se pri nas vsak dan izvajajo v velikem številu. Kako jih občutite prometniki?

Res je. Zapore tirov resnično zahtevajo popolno zbra-

nost, predvsem na enotirnih progah. Na dvotirnih progah zapore ne pomenijo prevelike ovire, in promet lahko poteka bolj tekoče, enotirne proge pa so resnično problem. Pri zapori mora biti prometnik pozoren na več stvari. Zavarovati mora vozno žico (izklop napetosti, postavitve signalnih oznak), zavarovati območje delovišča – zaprti tir, organizirati vožnje progovnih vozil s posebno pozornostjo, če gre za več vozil, ki vozijo zaporedoma, obveščati vlakovno in strojno osebje o situaciji (nalog), biti pozoren na medpostajna postajališča (vožnje potniških vlakov po nepravem - sosednjem tiru), dajati in sprejemati odjave, biti pozoren na stanje cestnih prehodov na relaciji, kjer se opravljajo dela. Spremljati pa mora tudi časovni potek zapor tira, saj so časovno omejene, da se ne bi podaljšale. Potem bi namreč spet imeli težave z zagotavljanjem rednosti prometa. Kot vidite, je dela kar veliko. Zaporam tirov dajemo velik poudarek tudi na rednih šolanjih, saj je to prometna situacija, ki zagotovo ne dovoljuje polovičarstva in napak. Se pa v zadnjem času z uvedbo obojestranskega prometa vlakov delovni proces zelo izboljšuje, saj je prečnost prog večja, ker v tem času obratujejo kot klasične enotirne proge.

V vaši službi poznate tako imenovano rangiranje prometnikov glede na postaje. Kaj to pomeni v praksi?

Kar zadeva rangiranje, lahko povem samo to, da dokler bo na Slovenskih železnicah v istem rangu kot postaja Ljubljana še vsaj pet do deset postaj, dotlej bo to samo uveljavljanje določenih interesov ljudi, pri katerih je čutiti pomanjkanje spoštovanja do dela. Žal! Vendar pa, ne glede na mesečni dohodek menim, da bi moral biti cilj vsakega mladega prometnika samostojno opravlj-

nje dela prometnika v Centralni postavljalnici postaje Ljubljana, največji postaji v Sloveniji.

Omrežje Slovenskih železnic se nezadržno posodablja – varnostni sistemi, telekomanda, daljinsko vodenje, računalniki, in podobno. V zvezi s tem velikokrat slišimo, da bodo določena delovna mesta odveč in da bodo odšla v zgodovino.

Razvoj in spremembe bodo vplivale tudi na delovna mesta. Vendar sem prepričan, da je ob pravočasni in premišljeni kadrovske politiki še vedno čas, da se stvari uredijo na sprejemljiv način brez večjih posledic. Brez računalnikov si ni več mogoče predstavljati dela. Olajšajo in poenostavijo nam delo in delovne procese, predvsem koristi njihova hitrost pri izvajanju operacij. Vendar pa še vedno velja, da so to samo pomočniki, saj vedo toliko in tisto, kar smo jih mi »naučili«. Zato so uporabni predvsem za utečene operacije brez nepredvidenih sprememb. V večjih centrih, na primer Ljubljana, kjer se stvari včasih v eni minuti trikrat spremenijo, pa je še vedno človeški dejavnik tisti, ki stvari postavi na njihovo mesto. Postavite tja računalnike, dajte jim avtonomnost, potem pa se pripravite na »svetovno štal«, ki jo bodo »škatile« s svojim 1-1-1-0-1-0 sistemom hitro zakuhalo, saj sledijo matrici, in ne logiki.

Kakšni so odnosi v službi, med prometniki in z drugimi izvršilnimi delavci?

Ljudje slišijo nekaj, če pa ni dovolj bombastično in »rume-no«, pač dodajo zgodbo ali dve, in dobimo senzacijo. Na tako obremenjenih delovnih mestih je v bistvu delo tisto, ki povezuje ljudi. Če pogledam pri prometnikih, je zagotovo najbolj obremenjena Centralna postavljalnica (CP), tega pa se zavedajo vsi, tudi tisti,

ki takrat ne delajo tam, saj se razpored obrne in vsak enkrat prestopi vrata »Dantejevega pekla«. Nekateri, kljub večletni praksi, morda ne zberejo poguma za delo v CP in tako ne morejo prispevati k olajšanju dela (krožni sistem). Brez dobrega sodelovanja z drugimi službami si ni mogoče predstavljati uspešnega dela. Zelo dobro sodelujemo s Službo za vleko, s strojevodji, strojnimi mojstri in strojnimi dispečerji. Samo tako lahko uspevamo na postaji, ki je premajhna za tolikšno število vlakov, brez večjih težav »zvoziti« čez Ljubljano ves ta promet, ki se tudi stalno povečuje. Menim, in tako tudi veliko sodelavcev, da so odnosi na zelo visoki profesionalni in osebni ravni.

Prosti čas?

Največ prostega časa preživim v »zašmiranem« kombinezonu, ko popravljam tehniko v gradbenem podjetju AGM Nemeč, ki ga imava skupaj z bratom. Tako, da je prosti čas v bistvu drugi delovni čas. Dela je veliko, saj zaposlujemo sto ljudi, navzoči smo na mnogih gradbiščih širom po Sloveniji. V tem poslu je potrebno veliko fleksibilnosti, kar s pridom prenašam tudi v delo na železnici. Se dobro obnese. Drugače imam rad gorski tek, rad pa preberem tudi dobro knjigo. Nazadnje sem prebral Filozofske zgodbe Voltaira, katero bi priporočil vsakomur, saj avtor skozi satiro kritizira družbeni sistem.

Sklepna misel za bralce?

Bodite skromni in nepopustljivo vztrajni. Zavedam se, da sta ti vrlini dani malo ljudem. Drugi se jih moramo naučiti in jih nenehno negovati. To je ključ do uspeha. Z glavo skozi zid ne gre – zid ostane cel, glava boli.

Mit ali resničnost?

Idrijska železnica

Iz svoje mladosti, rojen sem bil nekaj let po drugi svetovni vojni, se spominjam polemik o tem, ali Idrija potrebuje železniško povezavo s svetom ali ne. V tistem času je rudnik delal s polno paro, in tako je bilo prometa v Idrijo in iz nje precej. Z leti je rudnik postal čedalje manj konkurenčen. Slednjič so ga zaprli, in tako se tudi niso odločili za gradnjo železniške proge. Nikoli pa ni nihče omenil, da je Idrija železniško progo kot povezavo s svetom že imela; sicer ozkotirno, pa vendar. Kaj šele, da bi jo obnovili in posodobili. Pa pojdemo lepo po vrsti.

Rudniki in razvoj železnice so tesno povezani. Transport težkih rudarskih vozičkov po pogosto razmočenih, blatnih in neredko slabo nosilnih tleh jamskih rovov je bil težaški posel. Zato so si rudarji pomagali na različne načine, in kmalu iznašli lesene tračnice. Lesena kolesca na rudarskih vozičkih so sčasoma zamenjala kovinska, navadno litoželezna. Le-

sene tračnice so z leti obili s pločevino oziroma nanje nabili kovinske trakove. S tem se je energija, potrebna za tovrstni transport, zelo zmanjšala. Sledilni venci na kolesih so se pojavili pozneje, konus na tekalni površini, ki deluje kot diferencial, pa še pozneje. Razvoj je očitno potekal relativno počasi in postopoma.

Podobno se je dogajalo s kovinskimi tračnicami. Prve so se pojavile v 17. stoletju in so lesene povsem izpodrinile šele sredi 19. stoletja. Bile so namreč precej dražje, vendar so imele precejšnje prednosti. Prve kovinske tračnice so bile ulite iz sive litine in so imele večinoma obliko črke L. Ker so se rade lomile, je sivo litino z leti nadomestilo jeklo, ki je precej bolj trdno. Z uporabo jekla kot materiala za tračnice in železniška kolesa se je kotalni upor pri železniškem transportu zmanjšal na minimum. Kotalni upor je namreč obratno sorazmeren elastičnim modulom uporabljanih materialov.

Večja potreba po lesu je spodbudila razmislek o učinkovitejšem transportu

Rudniki so za jamsko podporje v tistem času uporabljali izključno les. Tega je v okolici rudnikov ob nenehnem povečevanju proizvodnje čedalje bolj zmanjkovalo, in treba je bilo sekati vedno dlje in dlje, tako tudi v Idriji. Transport lesa po ozkih grapah v zaledju mesta je bil, milo rečeno, težaven, zato so v Idriji sredi 18. stoletja najprej iznašli klavže – dolinske zapore oziroma jezove, kjer so akumulirali vodo. Ko se je vode nabralo dovolj, so zapornice na klavžah odprli in poplavni val je v strugo navaljeni les odnesel v mesto Idrijo, kjer so ga na grabljah, postavljenih v strugi Idrijce, polovili. Dovolj elegantno, ni kaj. Ime klavže pa izvira iz latinske besede *claustrum* in pomeni zaporo. Klavž oziroma izpeljank iz te besede imamo po Sloveniji več, večinoma pa so ostalina še iz rimskih časov

mestih. Lep tak primer so Kluzhe nad Bovcem.

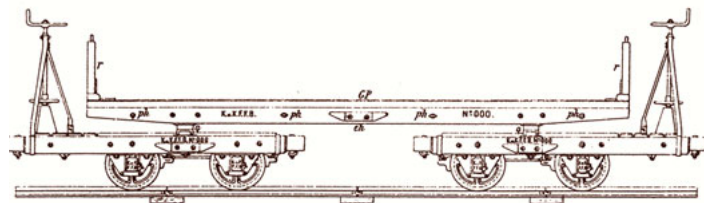
Idrijske klavže pa so imele drugo funkcijo – rabile so izključno za akumulacijo vode. Klavž je bilo več. Najbolj znane so Putrihove v dolini Bele in Mrakove na Idrijci. Večina klavž, vsaj kar zadeva zidovje, je obnovljenih.

Razvoj železnic na Idrijskem se je začel z »laufom«

Kaže, da z leti tudi ta transport ni več zadoščal, zato so postavili znameniti, nekaj kilometrov dolgi idrijski »lauf«, prvo železniško progo v naši deželi. Izraz »železniški« ni najbolj primeren, saj so bile tračnice lesene oziroma so bila to lesena bruna z navadno kvadratnim prerezom, skratka dovolj močna, da so po njih lahko samoterno transportirali z lesom naložene vozičke z osnim pritiskom okrog tone pa tudi več. To se je dogajalo okrog leta 1820. »Lauf« so lahko prestavljali, po njem pa so transportirali les iz



Gradnja nasipov za normalnotirno progo Logatec–Črni vrh v začetku leta 1917. Posnetek je nastal v bližini predora Naklo v Dolenjem Logatcu, eden od mož v ospredju na sliki pa je verjetno delovodja Lenassi. Pri delu so si pomagali z »mašinko«, kot so tedaj imenovali to ozkotirno parno lokomotivo, premog za njen pogon pa so kopal kar na trasi železnice, saj so pri gradnji predora naleteli na dovolj kakovostno, debelejšo premogovo plast.



Tovorni vagonček »feldbahna« z dvema dvoosnima podstavnima vozičkoma. Vsak voziček je imel svojo mehansko zavoro in po potrebi najmanj enega »zavirača«.

in se nanašajo na zapore na tedanjih cestah, kjer so pregledovali popotnike. V času vojne nevarnosti so vrata, ki so bila bistveni sestavni del takih zapor, enostavno zaprli in branili prehod izza varnih, debelih zidov trdnjav, ki so bile navadno postavljene na takih strateških

odročnih dolin do voda, kjer so ga lahko plavili.

Vojna je prinesla ozkotirno železnico z jeklenimi tiri

Prva svetovna vojna je Idrijo iznenada postavila v neposredno zaledje ene najbolj



Nedokončani južni portal zgornjega godoviškega železniškega predora. Po izkopni metodi, ki je bila tedaj (med prvo svetovno vojno, pa tudi prej) v rabi, so napravili izkopni rov (zgoraj) in izvozni rov (spodaj). (Foto: Peter Gedei)



Severni del zgornjega godoviškega predora so med obema svetovnjima vojnama, v času ko je bil Godovič pod Italijo, prezidali v trdnjavo v sistemu Vallo Alpino (ta italijanski obrambni sistem je segal od Genove do Kvarnerja). Po drugi vojni je bilo razneseno, kar se je odnesti dalo, vendar je JNA še vedno do neke mere skrbela za te italijanske utrdbe. (Foto: Peter Gedei)

krvavih front evropskih bojišč. Oskrbovanje znatnega dela frontne črte (Banjščice), ki je imelo svoje poveljstvo oziroma štab v Logatcu, je potekalo ravno prek Idrije. Ker je bilo treba na fronto nenehno dostavljati velike količine težkega vojaškega materiala, kar je bilo z vojaškimi vozovi in konjsko vprego težko – tudi zaradi cest, ki so bile tedaj vse seveda makadamske in z relativno strmimi klanci, pa tudi ni jih bilo prav veliko – so izjemno hitro postavili tako imenovani »feldbahn« med Logatcem

in Dolenjo Trebušo, v dolžini 63 kilometrov.

Feldbahne so postavljali iz predfabriciranih kosov v celoti jeklene ali kombinirane (jekleni tiri, leseni pragovi) ozkotirne železnice, ki so jih na kraju samem privili skupaj. Navadno so jih položili kar po cestah, kjer pa je bil naklon cestišča prevelik, pa so zgradili novo traso. Ta ozkotirna železnica se je začela na železniški postaji v Logatcu, kjer so nanjo prekladali tovor, ki je tja prispel po tedanji Južni železnici. Vodila je skozi Gorenji Logatec, Kalce in naprej sko-

zi Hotederščico do Godoviča (tu se je odcepil krak železnice proti Črnemu vrhu in naprej v Zadlog, predvidena pa je bila že tudi povezava z Ajdovščino). Od Godoviča naprej je šla idrijska proga nekaj kilometrov po t.i. »francoski cesti« (3,6 kilometra). Ker je bilo treba premagati precejšno višinsko razliko (300 metrov) navzdol do Idrije, so morali od tu naprej zgraditi popolnoma novo traso. »Francoska cesta« se namreč iznad Divjega jezera v Podrtejo spušča v »ključih« (serpentinah), ki imajo celo za ozkotirno železnico ovinke s premajhnim radijem. Proga je po novi trasi pod Francosko cesto speljana najprej po nasipih, nato pa vsekana v strme bregove nad Zalo, Divjim jezerom in Idrijco. Zahtevnejši objekti so bili nekaj deset metrov dolga betonska galerija z lesnim podporjem, podobno dolg predor v živi skali in polkrožni deset do petnajst metrov visok leseni most nad Strugom (predel kanjona Idrije južno od Divjega jezera), kjer se je proga obrnila za 180 stopinj spet nazaj proti Idriji. Na cesto po dolini Idrije se je spustila kak kilometer pred Divjim jezerom. Tej trasi še danes sledimo brez večjih težav. Od Idrije do Dolenje Trebuše je trasa železnice spet potekala pretežno

po cesti. Sicer pa je gradnja celotne proge potekala izjemno hitro – nekaj deset dni septembra leta 1916.

Vzporedno s frontno linijo so zaradi težkega terena, poleg cest seveda, zgradili t. i. »Prinz Eugen Seilbahn« - sistem žičnic, ki je rabil transportu lažjega vojaškega materiala pa tudi ljudi iz Ajdovščine čez Trnovski gozd do Dolenje Trebuše v dolini Idrije in naprej čez hribe in doline do Grahovega v Baški grapi, kjer je dosegel Transmontano oziroma Bohinjsko železniško progo, kot ji pravimo danes. Transport po teh žičnicah je potekal seveda tudi v obratni smeri. Vlakce so na začetku vlekli s konji. Štirje konji so vlekli do deset vagončkov, na večjih vzponih pa so dodali priprago. Kmalu je začelo primanjkovati krme pa tudi konj, zato so začeli uvajati motorne lokomotive, ki so kot gorivo uporabljale bencol.

Potrebe fronte so presegle zmogljivost ozkotirne železnice

Kmalu pa so ugotovili, da ima »feldbahn« premajhno zmogljivost za čedalje večje potrebe fronte, ki se je med tem, za povrh, pomaknila bliže Logatcu. Na vrat na nos so



Hotederščica med prvo svetovno vojno. Po tedaj še makadamski cesti sredi vasi je ob njenem desnem robu položen »feldbahn« - ozkotirna montažna vojaška železnica. Posnetek je bil natisnjen kot vojaška poštna razglednica, s katero so se vojaki oglašali domačim in znancom s fronte in njenega neposrednega zaledja. Razglednica je v lasti Ingrid Kovač – Brus.

se lotili gradnje normalnotirne, 28 kilometrov dolge proge med Logatcem in Črnim vrhom prek Godoviča po novi trasi. Načrtovali so do dvajset vlakov s po sto osmi v eno in drugo smer na dan. Nemoteni promet naj bi, poleg drugih delavcev, zagotavljalo skoraj dvesto železničarjev. Po raznih podatkih je na različnih odsekih, poleg železničarskih oddelkov avsto-ogrske armade, garalo med pet in petnajst tisoč pretežno ruskih ujetnikov in prav toliko konjev.

Ta nova normalnotirna proga se je z Južne železnice odcepila kaka dva kilometra pred logaško železniško postajo in prečkala današnjo industrijsko cono v Zapolju. Na Pustem polju severno od Dolenjega Logatca so zgradili veliko, kilometer dolgo vojaško železniško postajo z 22 tiri in obsežnimi skladišči. Z nje je en tir vodil po visokem nasipu na logaško železniško postajo, proga pa je šla v predor Naklo in naprej po nasipu proti Gorenjemu Logatcu, ki ga je obšla na vzhodni strani. Sledilo je par usekov in krajši predor v živi skali v Kalcah (dostopen s severne strani, južni del zasut). Od železniške postaje Kalce je šla proga naprej po nasipih in usekih nad današnjo avtomobilsko cesto do Hotederšice, ker je bila zopet železniška postaja, in sicer med današnjim strnjenim naseljem in znamenitim Tomaži-

novim mlinom. Do železniške postaje Godovič - vzhodno od današnje bencinske postaje - je proga spet vodila po pobočjih nad današnjo cesto. Tu se je trasa normalnotirne proge obrnila proti jugu. Sledila sta dva predora (160 in 340 metrov) nato pa, prek obsežnih nasipov in usekov na precej razgibanem kraškem terenu, železniška postaja Podjesen. Po načrtih naj bi se tu proga spet v velikem loku obrnila proti zahodu. Poleg nasipov je bilo predvidenih še nekaj krajših predorov. Železniška postaja Črni vrh naj bi bila na nadmorski višini okrog 700 metrov – približno nad današnjim domom za ostarele (tedaj ga seveda še ni bilo). Tu naj bi šla proga ponovno v predor in potem naprej proti Ajdovščini ... Vendar se je prva svetovna vojna prej končala, kot pa je bila dokončana ta proga. Konec oktobra leta 1917 je namreč prišlo do preboja fronte pri Kobaridu, in dela na trasi železniške proge Logatec–Črni vrh so v hipu obstala. Tako tudi v predoru južno od Godoviča. Gre za slabih 400 metrov dolg, delno dokončan železniški predor z ohranjenimi vsemi gradbenimi fazami. Predor ima samo južni vhod, ker so severnega Italijani porabili za gradnjo ene od njihovih utrd v sistemu Vallo Alpino (antipod Rupnikove linije nedaleč proč), saj je bil Godovič med vojnami pod Italijo. Prav ta predor pa je bil povod, da sem se odstiranja

tenčice s te, skoraj povsem pozabljene zgodovine železnice v teh krajih, temeljiteje lotil.

V iskanju pozabljenega predora

Namreč, ko sva pred leti s prijateljem iskala ta pozabljeni tunel, o katerem je vsak od naju nekje nekaj slišal in je torej obstajala velika verjetnost, da v Godoviču nekaj res je, ter po vasi spraševala, kje naj ga iščeva in za kaj sploh gre – za predor ali morda kak rudniški rov, sva dobivala samo precej meglene, nedoločene in nejasne odgovore. Nisva ga našla. Pravzaprav nisva našla nič. In šla sva domov.

Vendar sem vztrajal, in čez kar nekaj časa v tistih hostah naletel na nekaj, kar bi lahko bil železniški nasip. Po njem je namreč danes v dolžini par sto metrov speljana gozdna cesta. Nasip se je proti jugu čez par sto metrov končal, proti severu pa je bil najprej nekaj deset metrov dolg usek, ki ga sprva niti opazil nisem, potem pa ne prav prijazen vhod, pravzaprav dva – eden nad drugim, v predor. Da gre za železniški predor, in to za železnico z normalno tirno širino, sem ugotovil šele, ko sem ga vsega pregledal. To niti ni bilo težko, saj je predor prehoden brez večjih težav. Le to mi tedaj ni bilo jasno, čemu vodi proti jugu, Idrinja pa je bila zahodno...

Idrijska železnica vendarle resničnost

Podobno oziroma še slabše je bilo, ko sem v idrijskem muzeju spraševal, ali imajo kaj gradiva o Idrijski železnici. Sploh še niso slišali zanjo. Zanimivo, kako v nekaterih krajih zgodovinski spomin z leti povsem zbledi.

Ko še nisem bil povsem prepričan o tem, ali je Idrijska železnica bila ali ne, mi je v roke prišel čudovit članek, ki ga je napisal Lado Božič iz Idrije, z naslovom Moja prva tura. Članek je bil objavljen v Planinskem vestniku št. 12 leta 1968 (str. 556 do 563). V njem opisuje, kakšno obupno pomanjkanje je vladalo med prvo svetovno vojno v Idriji – tedaj drugem največjem mestu v deželi Kranjski, in kako sta z materjo pešočila vse do Vrhnike, da sta lahko nabavila nekaj krompirja. Pot proti domu sta si olajšala z vožnjo z vojaško železnico (kar sicer ni bilo dovoljeno).

Takole piše: »Z mamu na vlakcu nisva bila sama. Sproti je pobiral vojake in civiliste. Potovanje je bilo počasno, saj je težko natovorjene vagončke vlekla le majhna lokomotiva, ki ji je od časa do časa pošla sapa. Ustaviti se je morala in počteno oddahniti. Skozi Hotederšico in Godovič je šlo brez strahu in napetih živcev. Onstran Godoviča pa je proga zavila na Francosko cesto, ki veže cesto Godovič–



Le nekaj deset metrov od ceste Godovič–Črni vrh, vzhodno od nje in nekaj metrov niže je v vrtači takole kamufliran zgornji vhod v italijansko utrdbo iz obrambnega sistema Vallo Alpino. Spustimo se po stopnicah in že smo v jedru utrdbe, ki je svoje mesto našla v nedograjnem zgornjem godoviškem železniškem predoru. (Foto: Peter Gedei)



Jeklena kupola je le majhen del nekaj deset ton težkega ulitka, ki v obliki valja sega še kar nekaj metrov v globino in ki je za povrh še obilno obbetoniran. Predstavlja nadzemni, komaj vidni del ne ravno majhne utrdbe v sistemu Vallo Alpino, ki je bila zgrajena na mestu severnega portala zgornjega godoviškega železniškega predora. Ta portal so Italijani očitno zakamuflirali, saj danes o njem ni več nikakršnega sledu. (Foto: Peter Gedei)



Del končanega zgornjega godoviškega predora (zbetonirana kalota), kakih 150 metrov od južnega portala. V ozadju je zgornji del oboka že dokončan, spodnji del predora pa še ne odstrljen. (Foto: Peter Gedei)



Izvozni rov v zgornjem godoviškem železniškem predoru le na nekaterih mestih ni bil dovolj stabilen, in ga je bilo treba podpreti. (Foto: Peter Gedei)



Kakih 250 metrov od južnega portala je zgornji obok predora že zgrajen (betoniran), spodnji del hribine pa še ne povsem odstranjen. Kot posledica del so se ohranile horizontalne podpore (stare skoraj sto let), ki jih na nekaterih mestih že prekriva сига. Na sliki sta avtor članka in dr. Andrej Mihevc z Inštituta za raziskovanje krasa ZRC Sazu iz Postojne. (Foto: Peter Gedei)

Črni vrh s cesto, ki prihaja v ključih iz Podrteje in teče skozi Koševnik do Črnega vrha ... Po nekaj kilometrih po tej cesti je proga zavila na desno z nje in se po nasipih, ki so ohranjeni še danes, približala robu planote, ki strmo pada v sotesko Zale. Po tem robu smo se vozili in s strahom zrli v prepade, v katerih prebiva divja koza. Nič kaj prijetno ni bilo okoli srca. Sedeti na zibajočem se vagončku in zreti prav v vodo soteske Zale, je zahtevalo svojo mero korajže. Vagončki so neprestano poplesavali na začasnih tirih, nihali na levo in desno, se ob vsakem stiku tračnic zdrznili in grozili, da skočijo najprej na nasip, z njega pa po strmini v globino in temačno dolino.

Še mala lokomotiva se je večkrat prestrašila prepadov, vzdrgotala in se sunkovito ustavila. Kakor da bi lovila sapo in hotela počivati. Srečno in samo

s košem natlačenega strahu smo se pricijazili skozi gozd debelih in lepih smrek do vrha črnovrških ključev. Prvi del živčne vožnje je bil za nami, treba je bilo napraviti še vožnjo po severozahodnem pobočju prav nič manj strmega Pevca. Na lesenem mostu prek ceste na vrhu serpentin je proga dosegla svojo najvišjo točko ... Z mostu se je železniška proga začela polagoma spuščati v smeri proti Beli ... Zavore so vedno bolj cvilile in škripale. V to muziko so se mešali vzkliki in kričanje nemških in madžarskih vojakov, ki so zavirali vagončke. Slepim potnikom pa je začela počasi lesti po hrbtu prava mrzlica. Vrišč in ropot je odmeval proti vrhu Pevca, udarjal v strugo Idrijce in se odbijal od njenih nasprotnih bregov. Živci so se vedno bolj napenjali. Pred oči so stopale globine Divjega jezera, strmi breg nad Idrijco, skale

in prepadi. Vlak je neprestano piskal in opozarjal na pripravljenost. Zdaj je zavozil skozi daljši tunel, ki je še danes ohranjen, škripal in cvilil po lesenih mostovih nad prepadi in se spuščal vedno bolj k strugi Idrijce. Vožnja vsekakor ni bila od muh. Tudi ni tekla mimo precejšnega strahu, saj smo bili prepuščeni na milost in nemilostčasnemu vlaku, ki je bil brez vsakih varnostnih naprav in je bil namenjen samo prevozu vojnega blaga. Vse je bilo odvisno od sreče in naključja. Lahko bi bilo prišlo do najhujšega, kar bi lahko povzročila malenkostna napaka v tiru, lokomotivi ali na vagončkih. Malo dalje od današnje Vojkove plošče in nad kolonom Idrijce je vlak na velikem lesenem mostu spet spremenil svojo smer. Zavil je nazaj proti Idriji. Odprl se je pogled na cesto Idrija-Bela. S te ceste so še danes vidni zidovi, na katerih je

tekla trasa. Od tu do četrtega 'žomfa' ali tolmuna v Strugi ni bilo več daleč. Spust železniške proge se je tu končal. Železnica je zdrsnila na cesto ob Idriji. Zavore so popustile in z njimi tudi napetost naših živcev. Da strah le ni bil popolnoma neupravičen, dokazujejo še dandanašnji govorice starejših ljudi, da je mnogo vagončkov te železnice iztirilo in padlo naravnost v Divje jezero. Koliko je bilo na tem resnice, ne vem ...»

Ko sem prebral ta članek, zame ni bilo nobenega dvoma več, in treba je bilo samo še poiskati, kar je od Idrijske železnice še ostalo. Podrli so jo namreč le nekaj let po prvi svetovni vojni, saj jo je nova meja v Hoteršci razpolovila in prometa po njej tako rekoč ni bilo več. Sic transit gloria mundi!

Italijanska gospodična

Lokomotiva 1^a C vrste FS 625

Elegantne italijanske parne lokomotive čistih linij, z razporeditvijo osi 1^a C, so bile uvedene leta 1910 in bile zelo priljubljene. Skupaj so do leta 1923 izdelali 188 lokomotiv. Oštevilčene so bile od 625.001 do 625.188. Izdelovali so jih različni proizvajalci – Saronno 61, Ansaldo 87, OM Milano 15 in Schwartzkopff v Berlinu 25. Sledenje so bile oštevilčene od 625.164 do 625.188 in so bile dobavljene kot del vojnih reparacij.

Vse lokomotive so imele valje znotraj okvirja (»šasije«), razvodnike pa zunaj okvirja. Ta, prav nenavadna zasnova pa jim je omogočila izjemno miren in lahkoten tek, tako da se jih je prijel vzdevek »gospodična«. Večina lokomotiv je imela krmilje tipa Walschaerts, nekatere pa Caprotti.

Te priljubljene lokomotive so vozile po vsej Italiji. Imajo dva valja, enojno ekspanzijo pare, pregvalnik (na primer pregvalnik Knorr na lokomotivah iz tovarne Schwartzkopff), teh-



Strigno na progi Trento–Bassano del Grappa v Italiji. Posnetek je iz leta 1976 (foto: Bernhard Studer).

tajo 54 ton in imajo običajno triosni zalogovnik (tender), ki sprejme 12 kubičnih metrov vode in šest ton premoga.

Vodilna tekalna in prva pogonska os sta bili povezani v

tako imenovanem italijanskem podstavnem vozičku, po konstruktorju imenovanem Zara voziček. Skupna dolžina je s triosnim zalogovnikom znašala 16,695 metra. Lokomotiva je

dosegla moč približno 800 KM. Najvišja hitrost je znašala 80 kilometrov na uro.

Uspeh teh lokomotiv je botroval temu, da so 153 starejših, mokroparnih lokomotiv serije 600 obdobju 1929-1933 predelali – v kotle so vgradili pregvalnike. S tem so se uvrstile v serijo 625. Preštevilčene so bile v serijo 625.301 do 625.548.

Serijo 600 so sicer izdelovali med letoma 1904 in 1908, in sicer Ansaldo 248 lokomotiv, Saronno 58, Schwartzkopff 29, Sigl 36, Henschel 36, Hartmann 12, Grafenstaden devet, Esslingen devet in Budapest prav tako devet lokomotiv.

Lokomotiva je bila okretna, priljubljena in vsestranska, zato je veliko primerkov ubežalo odpadcu. Kar 24 jih je naštetih v knjigi Platform 5 iz leta 1995, posvečeni italijanskim železnicam, vendar ni znano, koliko jih je še ohranjenih in koliko jih je v voznem stanju.



Valsugana na progi Trento–Bassano del Grappa v Italiji. Posnetek je iz leta 1976 (foto: Bernhard Studer).



Pistoia, Italija



Posnetek lokomotive je nastal letos maja v Tiranu v severni Italiji. V ozadju je švicarski vlak družbe RhB (foto: Bernhard Studer).

Prebujena iz zimskega spanja

Pepelka med lokomotivami

Lokomotiva FS 625.107 je bila pridobljena za zbirko našega železniškega muzeja v okviru medmuzejske izmenjave leta 1985, in sicer od tržaškega železniškega muzeja Campo Marzio, ki je bil takrat organiziran v okviru železničarskih prostočasnih dejavnosti »Dopolavoro Ferroviario«. Tržaškemu muzeju smo dali lokomotivo 33-107 in historični snežni plug 990067, pridobili pa lokomotivi 625.107 in 835.040. Zadnja je bila pred leti postavljena kot spomenik v Pulju in po razpadu Jugoslavije prenesena v zbirko Železniškega muzeja HŽ.

Ker so te lokomotive vozele na progah današnjega slovenskega ozemlja le v času med obema vojnama, ko sta bila Istra in Slovensko Primorje priključena Italiji, je njen pomen za slovensko železniško zgodovino razmeroma majhen. Po vojni je namreč ostala na slovenskih progah



Lokomotiva 625.107 je bila skorajda izgubljena (Foto: Rudi Ljubej).

ena sama lokomotiva 625.139; ki je dobila oznako JŽ 131-048. Za to lokomotivo vemo samo iz

dokumentov, sklepam, da je bila razrezana v staro železo kmalu po vojni.

Z današnjega vidika se takratna politika zbiranja historičnih vozil zdi preoptimistična, saj zaradi ekonomske stiske ni mogoče v celoti poskrbeti niti za lokomotive prve varovane skupine. V muzejski zbirki imamo več kakor 60 lokomotiv, nekaterih vrst po več primerkov, ki so kategorizirane glede na pomen oziroma »muzejsko težo«. Tako na primer je lokomotiva 06-018, skoraj aktivna, s pretečeno revizijo, v prvi oziroma celo v »nulti« kategoriji, drugi dve, 06-013 in 06-016, pa sta v tretji, čeprav sta nadvse imenitna stroja.

Tako je tudi 625.107 bila deponirana pač tam, kjer je bilo zanjo mogoče dobiti prostor, namreč skupaj z več drugimi muzejskimi vozili na oprelišču za parne lokomotive v nekdanji kurilnici Maribor-Studenca. Čas je prinesel spremembe tudi tam in novi uporabniki, ki so za začetek prostor želeli izkoristiti za parkirišče, so



Odkopavanje (Foto: Rudi Ljubej)



Prihod v Šmartno ob Paki (Foto: Rudi Ljubej)

deponirana historična vozila brezobzirno zasuli, lokomotivo 625.107 skoraj do vrha koles, ne da bi pred tem kogar koli obvestili.

Lokomotiva bi bila izgubljena, če ne bi bilo prizadevnih železničarjev, zaljubljenih v svoj poklic, in članov celjskega

društva ljubiteljev železnic, ki so sklenili deponirana vozila rešiti s prostovoljnim delom. Še posebej razveseljivo je, da so vodje ustreznih železniških služb pokazali res veliko mero razumevanja in podpore za ta projekt. Akcija je bila izvedena januarja 2005. Lokomotiva je



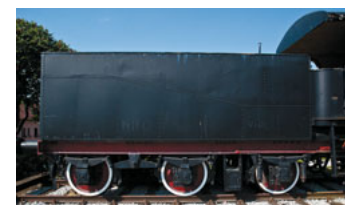
Peskanje (Foto: Rudi Ljubej)

imela še to srečo, da so se zanj zavzeli člani društva Ljudske tehnike v Šmartnu ob Paki, kjer je marca istega leta dobila novo zatočišče. Tako lepo so jo uredili, da je videti kot nova, pri čemer so v obnovo investirali 1240 delovnih ur, porabili 2200 kilogramov peska za

peskanje, 600 kilogramov pločevine, 150 kilogramov različnih premazov in 100 litrov razredčil. Dela so bila končana avgusta 2005 in tako je otožna zgodba o Pepelki med lokomotivami dobila srečen konec.



Obnovljena lokomotiva 625.107 v Šmartnem ob Paki (foto: Miško Kranjec)



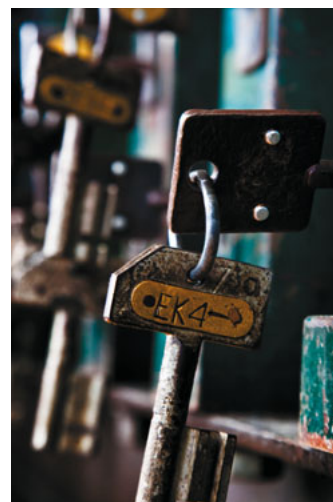


Postavljavnica Novo mesto št. 1

Nekoč so bile postavljavnice običajen prizor, kjer koli so se tiri prepletali, združevali, ločevali in križali. Stare skorajda toliko kot železnica – prva postavljavnica je bila postavljena leta 1844 na londonski in croydonski železnici –, so bile pomemben element v zagotavljanju varnega in učinkovitega prometa, bistveno pa so tudi zmanjšale število postajnega osebja.

Dandanes so skorajda preteklost, saj jih je moderna tehnologija upravljanja železniškega prometa na daljavo izpodrinila v celoti z glavnih prog, obdržale so se le še tu in tam na stranskih progah in manj pomembnih postajah, kjer obseg prometa še ni upravičil njihove zamenjave.

Tudi na slovenskih progah bi lahko skorajda na prste prešteli te stolpiče in hišice, ki kot starodavni čuvaji stražijo vhode na postaje. Ena izmed večjih, če ne celo največja še delujoča, je postavljavnica št. 1 na vhodu v novomeško postajo iz ljubljanske smeri. Čeprav ji še ne grozi zaprtje, se mi je vseeno zdelo prav, da jo poslikam, dokler je še v polnem obratovanju. Izkušnje so me naučile, da je prihodnost negotova reč, in da hitro nečesa, kar je še danes videti skorajda večno, jutri ne bo več. In čeprav nisem proti napredku, mi bo, ko bo zaprta ta in še druge zadnje postavljavnice, vseeno žal za ritualom vseh gibov, ki jih mora opraviti kretnik ob postavljanju vozne poti. Saj vem, da se kretniki ne bodo strinjali z mano, toda klikanje z miško po ekranu le ni isto.



INFRASTRUKTURA SIGNALNO-VARNOSTNE NAPRAVE

**SISTEM ZA DETEKCIJO
VLAKA TDR14**
za vklučitev/izključitev
nivojskega prehoda



TDR14 - UNUR
3 detekcijske enote v
enem ohišju

**TIRNI KONTAKT
UTR/ITR**
za vklučitev/izključitev
nivojskega prehoda



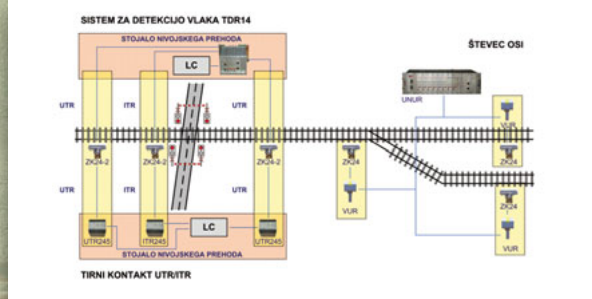
**PRILAGODITVENI MODUL
UTR245/ITR245**
v stojalu nivojskega prehoda

NOTRANJA OPREMA



**SENZOR
ZK24-2**

ZUNANJA OPREMA
ZA DETEKCIJO VLAKA



ŠTEVEČ OSI BO23
za kontrolo zasedenosti odseka



BO23 - UNUR
6 odsekov,
8 števnih točk

NOTRANJA OPREMA



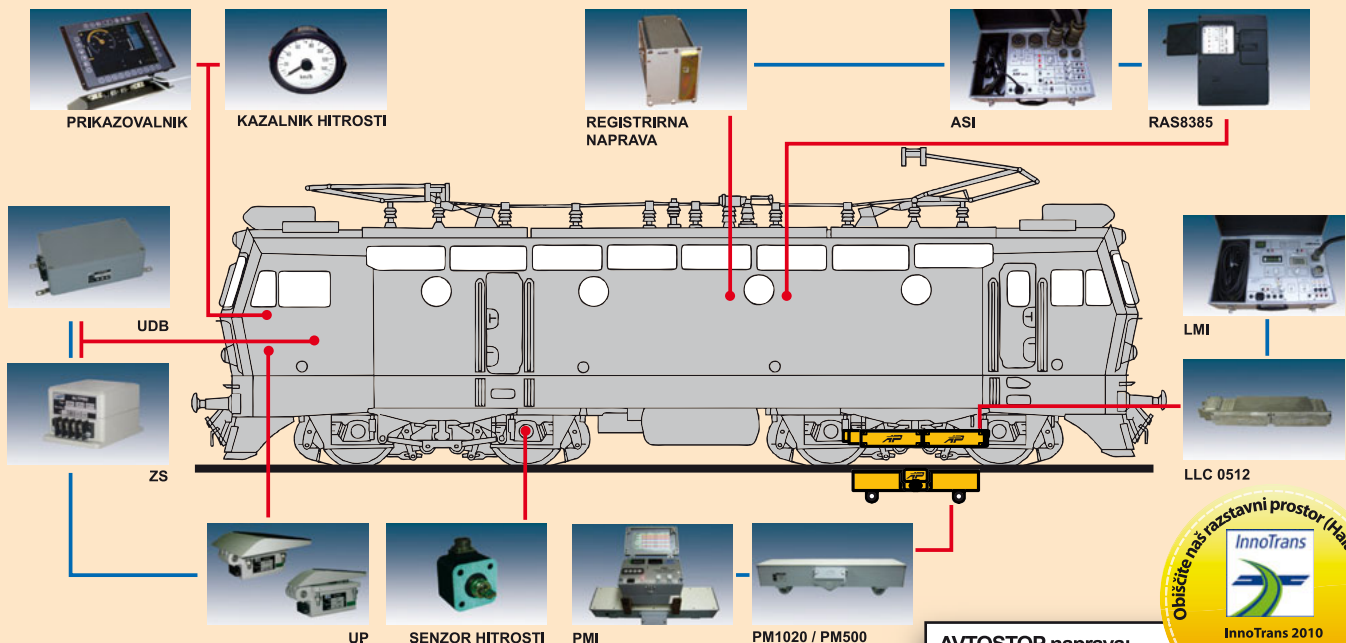
VUR



**SENZOR
ZK24**

ZUNANJA OPREMA ŠTEVECA OSI

VOZILA VARNOSTNE NAPRAVE ZA VOZILA



Sistem budnosti (SIFA):
Unificirani digitalni budnik - UDB
Zvočni tritonski signalizator - ZS
Nožno stikalo - široko UP1-D in ozko UP1

**Izdelava projektov
sistemov za
različna vozila**

AVTOSTOP naprava:
Centralna naprava - RAS8385
Lokomotivska baliza - LLC0512
Progovna baliza - PM500 i PM1020
ASI - naprava za testiranje RAS8385
PMI, LMI - preizkusne naprave za balize



Plasser & Theurer sodi med največja avstrijska izvozna podjetja, saj so njegovi stroji za gradnjo in vzdrževanje prog razširjeni po vsem svetu. Proizvodnjo je začel Franz Plasser v Linzu leta 1953 z malo dvoosno podbijalko – zaposlenih je bilo vsega devet ljudi. Danes ima podjetje sedež na Dunaju, po vsem svetu zaposluje več kakor tri tisoč sodelavcev, doslej pa je dobavilo 13.800 velikih strojev v 104 dežele.