

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Skupaj na tirih: Strateški načrt do leta 2015
Obnova proge Grosuplje-Kočevje

Potniški promet

Kakovost še vedno na relativno visoki ravni

Reportaža

Na izlet z vlakom v Pivko

Tovorni promet

HUPAC

Razvoj

Štiri ravni zadovoljevanja stranke

SŽ so ljudje

Andrej Hreščak:

Življenje živim takšno, kot je – živim!

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA
TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290
E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI
WWW.ADRIAKOMBI.SI



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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 25. septembra.



Potnica vstopa na vlak EuroCity 150 Emona, ki vozi iz Ljubljane na Dunaj.
Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Skupaj na tirih: Strateški načrt do leta 2015

Predstavitve strateškega načrta skupine Slovenske železnice.



Aktualno

Obnova proge Grosuplje-Kočevje

Zamenjava spodnjega in zgornjega ustroja proge ter signalnovarnostih in telekomunikacijskih naprav.



Potniški promet

Kakovost še vedno na relativno visoki ravni

Spodbudni rezultati ankete o kakovosti storitev v potniškem prometu.



Razvoj

Štiri ravni zadovoljevanja stranke

Kako uporabiti zamisel o štirih ravneh zadovoljevanja stranke na primeru potniškega koridorja Solnograd (Salzburg)-Ljubljana-Zagreb.



Tovorni promet

HUPAC

Predstavljam o švicarskega intermodalnega operaterja.



Reportaža

Na izlet z vlakom v Pivko

Železniška postaja Pivka je imenitno izhodišče za pohode.



SŽ so ljudje

Andrej Hreščak: Življenje živim takšno, kot je – živim!

Nesreča je Andreju svet nenadoma obrnila za 360 stopinj. Kljub temu ostaja optimističen.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Julija so Slovenske železnice poslale Vladi Republike Slovenije strateški načrt skupine Slovenske železnice do 2015 – Skupaj na tirih, ki ga je pripravilo vodstvo skupine Slovenske železnice. Nadzorni svet je dal soglasje k strateškemu načrtu 9. julija 2008. Nova železniška zakonodaja v Republiki Sloveniji, skladna z direktivami Evropske Unije, uvaja odprtost trgov železniškim operaterjem in upravljavcem. Strategija Skupine Slovenske železnice je odziv na ta enkratni dogodek, ki bo Slovenske železnice prelevil v dejaven in uspešen tržni subjekt.

V tovornem prometu bomo razvijali zmogljivosti, ki nas bodo uvrščale med pomembnejše integratorje logistike na severnem Jadranu in oseh V. in X. koridorja. K večji mobilnosti prebivalstva v notranjem prometu bo pripomogel integriran javni potniški promet, katerega nosilec bo železniški potniški promet, z boljšo harmonizacijo vozniških redov med posameznimi vrstami prevoza, predvsem preko enotnih prestopnih točk, oblikovanjem skupnega informacijskega sistema in skupne vozovnice za celo prevozno storitev. Glede na konkurenco obvoznih poti preko Italije in Avstrije v prometu vzhod-zahod bi bilo treba dograditi in obnoviti peti in deseti koridor. Do leta 2015 bo treba tudi obnoviti javno železniško infrastrukturo v skladu z vsemi tehničnimi in drugimi zahtevami.

Vlada Republike Slovenije je 21. avgusta sklenila Aneks št. 1 k Pogodbi št. 1-1/2008 o opravljanju obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture (ŽJI) za leto 2008. Z aneksom naročnik zagotavlja finančna sredstva, ki pokrivajo razliko med vrednostjo ponudbe upravljavca in finančnimi sredstvi v višini 13,2 milijona evrov.

Skupina Slovenske železnice je v okviru strateške usmeritve, ki jo obsega Strateški načrt do leta 2015, vključila tudi poslovno odličnost po modelu EFQM. Model EFQM je uveljavljen v Evropi in podoben drugim svetovnim modelom odličnosti. Vse organizacije, ki merijo na razvoj in napredek k najboljšim, uvajajo takšne modele. O uvajanju modela odličnosti so letos potekale različne dejavnosti. Več na strani 5.

Poleti so potekala oziroma se začela nekatera dela na progah in objektih. Proga Grosuplje-Kočevje se obnavlja po postopku vzdrževalnih del v javno korist. Prva etapa prve faze zajema obnovo proge med Grosupljem in Dobropoljem vključno z novim mostom in menjavo dveh kretnic na postaji Grosuplje. Vrednost investicije znaša 6.006.000 evrov.

Avgusta so se začela dela na progi med Mariborom in Gradcem v Avstriji. Na slovenskem delu proge potekajo vzdrževalna dela na zgornjem in spodnjem ustroju. Na postaji Maribor poteka menjava dotrajanih oken in sanacija fasade ter obnova nadstreška na cestni strani. Do konca tega leta bo po načrtih končana prenova zunanosti postaje. Divaška železniška postaja je ob praznovanju občinskega praznika, 7. julija, dobila novo podobo. Park za postajo je bil temeljito prenovljen. V parku so postavili nove tlakovce, klopi, razsvetljavo in fontano, ki jo krasi kip dekleta z vrčem vode, ter namestili informacijske turistične table. Pobudnik obnove je bil železničar in občinski svetnik Dobrivoj Subič.

Francoski skavti so s prostovoljnim delom prepleskali fasado postajališča Reteče. Mladinski kulturni center Medvode je med 20. in 25. julijem v sklopu mednarodne izmenjave mladih gostil skupino francoskih skavtov. Slovenske železnice so zidarsko pripravile objekt za barvanje in popravile vidne poškodbe fasade ter nabavile barvo, skladno s celostno podobo železniških postaj.

V potniškem prometu je bila avgusta uvedena e-vloga, kar je z letošnjem šolskim letom novost. Šolarji lahko elektronsko vlogo za nakup subvencionirane šolske vozovnice izpolnijo na spletni strani Slovenskih železnic. S tem se vpišejo v bazo, preko katere jim bomo pošiljali obvestila o novostih in ponudbah potniškega prometa. Sodelujejo pa tudi v nagradni igri za glavno nagrado mesečno mednarodno vozovnico InterRail za potovanje z vlaki po evropskih državah.

2

6

10

14

15

18

22

Skupaj na tirih: Strateški načrt do leta 2015

Julija so Slovenske železnice poslale Vladi Republike Slovenije strateški načrt skupine Slovenske železnice do 2015 – **Skupaj na tirih**, ki ga je pripravilo vodstvo skupine Slovenske železnice. Nadzorni svet je dal soglasje k strateškemu načrtu 9. julija 2008.

Nova železniška zakonodaja v Republiki Sloveniji, skladna z direktivami Evropske Unije, uvaja odprtost trgov železniškim operaterjem in upravljavcem. Strategija Skupine Slovenske železnice je odziv na ta enkratni dogodek, ki bo Slovenske železnice prelevil v dejaven in uspešen tržni subjekt. V strateškem načrtu so opisani trendi, ki oblikujejo logistično panogo ter vloga države pri ustvarjanju pogojev za doseganje strateških ciljev. Pomemben sestavni del strateškega načrta je SWOT analiza, vizija in poslanstvo, ki so podlaga za strateške usmeritve ter strateške cilje po posameznih poslovnih področjih (Tovorni promet, Potniški promet, Infrastruktura in vodenje prometa, Storitve). Temeljni strateški cilji bodo doseženi z izvajanjem razvojnih projektov.

Strateški načrt vsebuje tudi usmeritve na področju kadrov, investicij v osnovna sredstva in finančno naložbene politike vključno z možnimi ukrepi za izboljšanje kapitalske strukture Slovenskih železnic.

Finančne projekcije temeljijo na predpostavki, da bo v skladu s predvideno dinamiko realiziran program rekonstrukcije in novogradnje železniških prog na smereh V. in X. čezevropskega koridorja v Republiki Sloveniji. Projekcija še ne upošteva možne učinke ukrepov glede kapitalske strukture, ki bi bistveno vplivali na finančno razbremenitev in povečali možnosti za financira-

nje predvidenega investicijskega ciklusa (obnova zastarelih in iztrošenih vozniških sredstev, ki je nujna za uresničitev prodajnih načrtov).

Tovorni promet

Regionalni logist in pomemben ponudnik integriranih logističnih storitev na V. in X. koridorju

V tovornem prometu bomo razvijali zmogljivosti, ki nas bodo uvrščale med pomembnejše inte-

Slovenske železnice d.o.o. so enovito podjetje v 100-odstotni lasti države s šestimi odvisnimi družbami, v katerih imajo Slovenske železnice 100-odstotni ali večinski delež: SŽ Centralne delavnice, SŽ Železniško invalidsko podjetje, SŽ Prometni inštitut, SŽ Železniški zdravstveni dom, SŽ Železniško gradbeno podjetje in SŽ Železniška tiskarna.

gratorje logistike na severnem Jadranu in oseh V. in X. koridorja. Kupcem bomo z mrežo zanesljivih partnerjev ponujali celovite logistične storitve. Pri tem bo pomembna tudi pospešena obnova in posodobitev voznega parka (lokomotive, tovorni vagoni) z upoštevanjem standardizacije in harmonizacije vozil.

Potniški promet

Nosilec integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji ter regionalni integrator različnih oblik prevoza potnikov

K večji mobilnosti prebivalstva v notranjem prometu bo pripomogel integriran javni potniški promet, katerega nosilec bo železniški potniški promet, z boljšo harmonizacijo vozniških redov med posameznimi vrstami prevoza, predvsem preko enotnih prestopnih točk, oblikovanjem skupnega informacijskega sistema in skupne vozovnice za celo prevoznostno storitev.

Na trgu mednarodnega prometa je prisotna perspektiva rasti v čezmejnem regijskem prometu in pri ostalih prevozihi, ki potekajo po napovedih.

Eden od pomembnih ukrepov, da bo železnica opravljala vlogo nosilca javnega potniškega prometa in ponujala evropsko primerljivo vrsto in kakovost storitev je obnova in posodobitev voznega parka (potniške garniture in vagoni).

Storitve

Povečevati donosnost temeljnih dejavnosti in izboljšati poslovanje skupine

S projektom revitalizacije postaj, ki predvideva prenovo postaj, izgradnjo novih objektov za potrebe potnikov, izgradnjo parkiršč in parkirnih hiš ter objektov za druge namene želimo potnikom ponuditi več kot samo prevoz. Pereč problem je predvsem parkiranje potnikov, ki se vozijo z vlakom v primestnem prometu.

Kazalnik	Izhodišče leta 2007	Cilj leta 2015
Prepeljan tovor	19,3 mio ton	30 mio ton
Prepeljani potniki	16,1 mio	20 mio
Poslovni prihodki	410 mio €	761 mio €
Tovorni promet	145 mio € (35 %)	254 mio € (33,4 %)
Potniški promet	78 mio € (19 %)	96 mio € (12,6 %)
Infrastruktura	105 mio € (26 %)	177 mio € (23,3 %)
Storitve	84 mio € (20 %)	234 mio € (30,7 %)
EBIT	21 mio €	96 mio €
EBITDA	48 mio €	166 mio €
Čisti rezultat	25 mio €	47 mio €
Zaposleni		
Slovenske železnice, d.o.o.	7.949	7.281
Odvisne družbe	2.316	2.673
Skupina Slovenske železnice	10.265	9.954

Drugi objekti, ki so samo delno izkoriščeni, bodo s prerazporeditvami na ekonomski osnovi in glede na potrebe, zagotovili dodatne površine za trženje in večjo gospodarnost. Predvsem na podlagi planov razvoja posameznih poslovnih enot bomo lahko pridobili dolgoročne poslovne partnerje oziroma najemnike, kateri bodo skupaj s Slovenskimi železnicami ponudili pestrejšo ponudbo.

Posebno pozornost bomo namenili optimiziranju energetske učinkovitosti objektov, zmanjšanju porabe energije in uporabi obnovljivih virov energije.

Infrastruktura in vodenje prometa

Kakovostno upravljati, vzdrževati in voditi promet na JŽI

V obdobju do leta 2015 oziroma do leta 2023 bo treba glede na stanje javne železniške infrastrukture in glede na razvoj prometnih tokov na širšem območju uresničiti zasnove tras železniških prog za hitrosti 160 km/h (do največ 250 km/h). Glede na konkurenco obvoznih poti preko Italije in Avstrije v prometu vzhod-zahod pa bi bilo treba dograditi in obnoviti V. in X. koridorja. Obenem bo treba v obdobju do leta 2015 obnoviti javno železniško infrastrukturo

v skladu z vsemi tehničnimi in drugimi zahtevami.

Kadri

S kadrovskim prestrukturiranjem, povečevanjem kompetentnosti zaposlenih, povečanjem produktivnosti in obsega dela bomo ohranili zaposlenost in zagotavljali potrebne kadre. Zmanjševanje števila zaposlenih bo temeljilo predvsem na naravnem odlivu. Nove zaposlitve bodo le tam, kjer drugače ne bo možno. Izhajajoč iz tradicionalne pripadnosti zaposlenih Slovenskim železnicam bomo razvijali vrednote in organizacijsko kulturo, v ta namen bomo skrbeli za vodenje ustreznega socialnega dialoga

in sodelovanja s socialnimi partnerji. Razvijali bomo ustvarjalnost, inovativnost, pripadnosti in odgovornost zaposlenih.

Naložbe

Tovorni promet: v letu 2009 je predvidena nabava 12 novih elok, v letu 2010 osem novih elok, v letu 2013 prav tako osem elok ter 32 novih dizel premikalk, v letu 2014 dodatnih osem dizel premikalk, v letu 2012 in 2013 nabava 14 dizel lok 647, nabava 1.305 novih tovornih vagonov do konca leta 2013, vgradnja sistemov ECTS in SCMT na lokomotive, logistični center Moste, vzdrževanje vozil po poteku življenjske dobe,

modernizacija vozil, odstranjevanje azbesta na vozilih ter investicijsko vzdrževanje – velika popravila vozil, obnova objektov in naprav, nabava cestnih vozil, prekladalne mehanizacije in drugo.

Potniški promet: do konca leta 2011 nabava 14 novih EMG 313, v letu 2010 nabava šestih novih DMG 810, do konca 2013 nabava 30 novih potniških vagonov, vzdrževanje vozil po poteku življenjske dobe in modernizacija vozil, vgradnja sistema vodenja prometa ECTS in odstranjevanje azbesta na vozilih ter investicijsko vzdrževanje – velika popravila vozil, obnova objektov in naprav.

Vzdrževanje infrastrukture: generalna popravila težkih motornih drezin in delovnih strojev, nabava šestih novih težkih motornih drezin in 18 priklopnikov, stroja za izmenjavo pragov, linijske podbijalke, nabava tehnološke in računalniške opreme, cestnih vozil, gradnja komunikacijske infrastrukture in drugo.

Vodenje prometa: nabava programa za računalniško konstrukcijo voznega reda, nadgradnja programskega orodja za prevoz izrednih pošiljk, izdelava programskega orodja za obračun uporabnine, nabava računalniške, pisarniške in druge opreme.



Dodatna sredstva za vzdrževanje JŽI

Vlada Republike Slovenije je 21. avgusta sklenila Aneks št. 1 k Pogodbi št. 1-1/2008 o opravljanju obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture (JŽI) za leto 2008. Z aneksom naročnik zagotavlja finančna sredstva, ki pokrivajo razliko med vrednostjo ponudbe upravljavca in finančnimi sredstvi v višini **13.197.745,70 evrov**.

Nova vrednost pogodbe znaša 73.801.321,70 evrov. Sredstva so zagotovljena iz naslednjih virov: proračuna Republike Slovenije (60.603.576,00

evrov), uporabnine (9.289.000,00 evrov) ter trženja JŽI in železniških postajnih poslopij (3.908.745,70 evrov).

Za **izvajanje rednih vzdrževalnih del na JŽI** so po pogodbi namenjena sredstva v višini 61.940.429,70 evrov. Z njimi upravljevalec ohranja normalno obratovalno sposobnost elementov JŽI in zagotavlja prometno varnost; izvaja tudi zamenjavo posameznih elementov JŽI z deli, ki bodo imeli identično funkcijo in enako delovanje kot zamenjani elementi; izvaja predpisan nadzor nad posameznimi podsistemi; zagotavlja

prevoznost prog in tirov ob naravnih in drugih nesrečah; vodi predpisane registre in evidence o posameznih sestavnih delih JŽI; izvaja predpisane meritve posameznih parametrov ali sestavnih delov JŽI.

Za **investicijsko vzdrževanje** so po pogodbi namenjena sredstva v višini 11.860.892,00 evrov. Zaradi začetka veljavnosti Prometnega pravilnika in Signalnega pravilnika so sredstva namenjena tudi za nadgradnjo, obnovo oziroma zamenjavo signalov in signalnih oznak.

Slovenske železnice ob polletju poslovale z dobičkom

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je na tiskovni konferenci 2. septembra predstavil poslovne rezultate družbe v prvem polletju letošnjega leta. Slovenske železnice, d.o.o., so ustvarile 15,7 milijonov evrov čistega dobička, prihodki družbe so znašali 202 milijona evrov, odhodki pa 186,3 milijonov evrov. Slovenske železnice so prepeljale za 3,8 odstotka več potnikov kot lani, poslovni prihodki pa so za 2,8 odstotka večji od ustvarjenih poslovnih prihodkov v primerljivem obdobju lanskega leta. Kljub temu je bil v potniškem prometu negativen rezultat iz poslovanja v višini 1,9 milijona evrov. V tovornem prometu je bilo prepeljanih 9,6 milijona ton blaga, kar je na ravni preteklega leta. Poslovni prihodki so bili za 4,4 odstotka večji od enakega obdobja lanskega leta, kljub temu pa je bil negativen

rezultat iz poslovanja v višini 1,7 milijona evrov. Negativne kumulativne trende pri količini prepeljanega blaga iz prvih petih mesecev so Slovenske železnice uspele ustaviti v juniju, ko je družba prepeljala 1,6 milijona ton tovora, kar je bilo za 5 odstotkov več kot junija lanskega leta. Infrastruktura je ustvarila 67 milijonov evrov poslovnih prihodkov in pozitiven skupni rezultat iz poslovanja, ki znaša 3,7 milijona evrov.

Poslovodstvo družbe je v prvem polletju letošnjega leta, poleg dejavnosti, predvidenih s poslovnim načrtom, izvajalo še niz ukrepov. V **tovornem prometu** je izvajalo ukrepe za obvladovanje terminalov na slovenskem območju (razvoj posebnih distribucijskih rešitev za nekatere vrste blaga, kot so premog, pesek in les), obvladovanje transportnih koridorjev med terminali (pred-

vsem pri kombiniranem transportu), pridobivanje dovoljenj za vožnjo vlakov po sosednjih državah (vloga za pridobitev licence in varnostnega spričevala v Avstriji je vložena, v pripravi je dokumentacija za vlogo v Italiji), pridobivanje novih vozniških sredstev, razvoj sodelovanja s pristaniščema Luka Koper in Monfalcone, razvoj logističnih rešitev ter intenzivnejše sodelovanje s tujimi prevozniki. V **potniškem prometu** je poslovodstvo izvajalo dejavnosti za izboljšanje gostinskih storitev na vlakih, za pripravo projektov novih postajališč in revitalizacijo postaj ter oglaševanje na vozniških sredstvih.

Infrastruktura: vse organizacijske enote so bile povezane v eno sodobno podatkovno omrežje. Končan je bil remont levega tira Ponikva–Dolga Gora, obnavlja se proga Grosuplje–Kočevje. Odprti

so bili novi sodobni prostori za vzdrževanje vozil v Novi Gorici, zgrajen peron na železniški postaji v Ivančni Gorici, poteka pa tudi obnova železniške proge Maribor. **Varnost v železniškem prometu:** urejanje problematike nivojskih križanj ceste in železnice. Trenutno poteka urejanje 52 prehodov, Slovenske železnice pa so sprejele tudi več notranjih ukrepov za poostreitev nadzora nad varnostjo. Obenem se v okviru svojih pristojnosti trudijo za poenostavitev postopkov, na osnovi katerih bodo potencialni ponudniki lahko ponudili signalnovarnostne naprave na našem trgu. S tem se bo omogočila večja konkurenca in se za izvedbo del pridobile ugodnejše cene.

Na naslednji tiskovni konferenci bodo predstavljeni projekti, ki jih izvajamo na podlagi strateškega načrta.

Železnicam naklonjeno predsedovanje EU

Republika Slovenija se je med svojim predsedovanjem Svetu Evrope na prometnem področju osredotočila na prometno varnost, železniški promet, Zahodni Balkan (podelitev mandata za prometno pogodbo) in program Galileo. Zavzela se je za razvoj železniškega sektorja, zmanjšanje emisij v prometu in zmanjšanje cestnega tovornega prometa.

Povečanje prometne varnosti je v skladu s cilji prometne politike Slovenije in cilji Evropske komisije, ki so zapisani v Beli

knjigi o evropski prometni politiki do leta 2010. EU želi zmanjšati število smrtnih

žrtev na cestah do leta 2010 za polovico (s 50 tisoč na 25 tisoč). Pozornost posveča tudi varnosti na vseh drugih prevoznih področjih – letalstvu, pomorstvu in železnicam.

Varnost se je v zadnjem desetletju stalno izboljševala. Žal to ne velja za izredne dogodke na nivojskih prehodih ceste z železnico. Varnost na nivojskih prehodih bo mogoče povečati z naložbami za tehnično zavarovanje prometa, vzdrževanjem, posodobitvijo infrastrukture in vozil ter s povežljivostjo prometnega sistema.

Ob zaključku slovenskega predsedovanja je bil z Evropskim parlamentom dosežen dogovor o zakonodajnem predlogu **direktive o varnosti železniškega sistema Skupnosti** in predlogu **uredbe o spremembi Evropske železniške agencije (ERA)**. Sprejeta dokumenta bosta omogočala bolj učinkovito pove-

zljivost železniškega sistema Skupnosti. Skupaj z **direktivo o interoperabilnosti** bosta olajšala poenotenje in poenostavitev postopkov, ki so potrebni za **učinkovit potek mednarodnega železniškega prometa**. Poenotenje postopkov in uveljavitev skupnih tehničnih specifikacij omogoča tudi vseevropsko priznavanje posameznih potrdil, ki znatno odpravlja ovire za razvoj konkurenčnosti.

Za pripravo drugih zakonodajnih aktov, ki so nujno potrebni za prilagoditev železniškega prometa zahtevam bodočih blagovnih tokov, so bili aprila sprejeti sklepi o **železniškem omrežju prednostno namenjenemu tovornemu prometu**, junija pa **sklepi o večletnih pogodbah za kakovost železniške infrastrukture**, katerih cilj je kakovostna železniška infrastruktura in njena večja pretočnost.



Na pot poslovne odličnosti

Skupina Slovenske železnice je v okviru strateške usmeritve, ki jo obsega Strateški načrt do leta 2015, vključila tudi poslovno odličnost po modelu EFQM. Takšna usmeritev je normalna, saj je model EFQM uveljavljen v Evropi in podoben drugim svetovnim modelom odličnosti. Vse organizacije, ki merijo na razvoj in napredek k najboljšim, uvajajo takšne modele.

O uvajanju modela odličnosti so letos potekale različne dejavnosti. Najprej je poslovodstvo sprejelo glavna izhodišča in odločilo, da se včlanimo v organizacijo EFQM t.j. European Foundation for Quality Management (Evropsko fundacijo za menedžment kakovosti) s sedežem v Bruslju. Model je bil predstavljen na svetu delavcev. Potem je sledila odločitev, da se začnejo začetne dejavnosti, na podlagi katerih se bodo sprejele nadaljnje odločitve. V okviru strateškega načrta je poslovna odličnost vključena kot strateška tema – Organizacija za pospešeno rast

z uporabo modela poslovne odličnosti. Tovorni promet pa si je postavil tudi kazalnik s konkretnim ciljem začetnega doseganja določenega števila točk po modelu EFQM in napredovanje do leta 2015. V Novi progi (stran 11) objavljamo serijo člankov, s katerimi je predstavljen model odličnosti EFQM.

Med pomembne začetne dejavnosti sodita dve delavnici, ki sta bili izvedeni s pomočjo Slovenske fundacije za poslovno odličnost. Namen delavnic je bil dvojni. Kot prvo seznanjanje z vsebino in zahtevami modela poslovne odličnosti EFQM. Še bolj pa je bilo pomembno to, da so udeleženci delavnic poskušali postaviti izhodišča za uporabo modela odličnosti na Slovenskih železnicah. Na obeh delavnicah je generalni direktor Tomaž Schara predstavljal glavna izhodišča in namen.

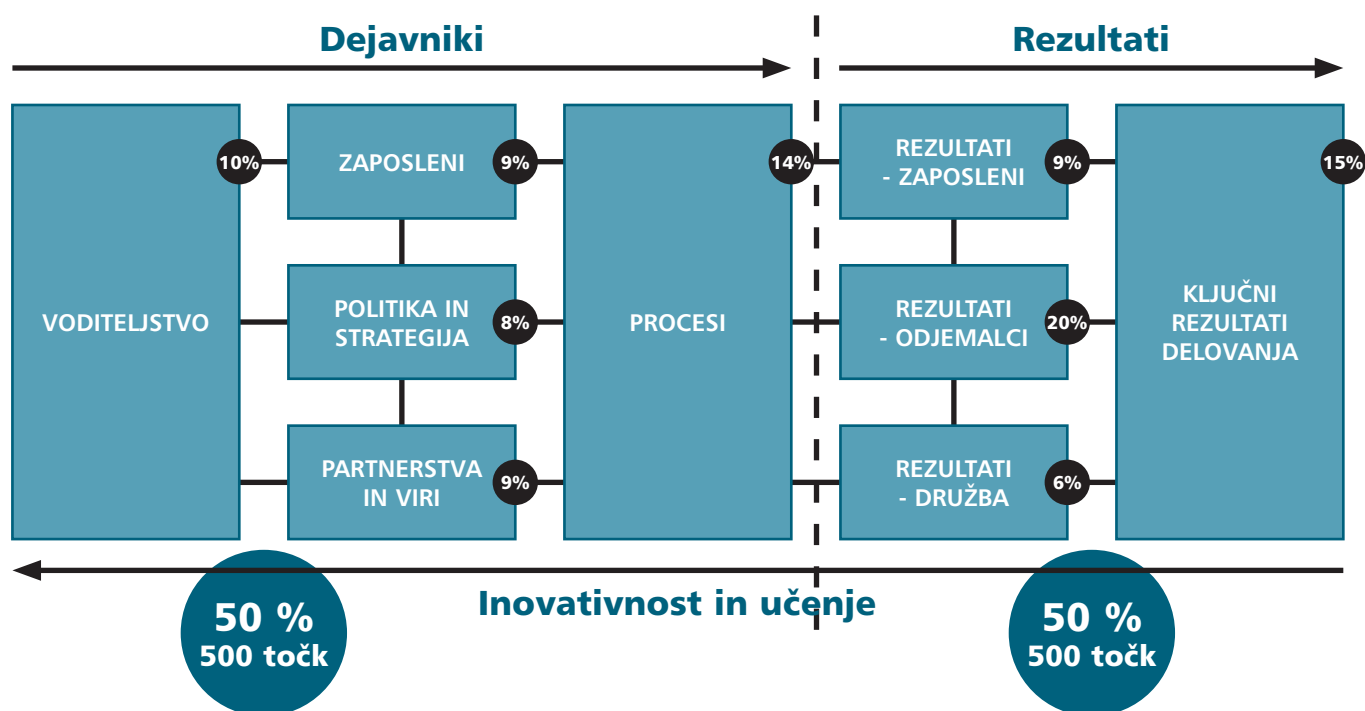
Prva dvodnevna delavnica je potekala maja. Udeležilo se je 28 strokovnjakov iz poslovnih

enot, področij in služb. Delo je potekalo v štirih skupinah, in sicer tako, da je vsaka skupina obdelovala en dejavnik in en rezultat modela. Najprej so bila prek zahtev modela EFQM prepoznana načela odličnosti in njihovo razumevanje na Slovenskih železnicah. Potem pa je vsaka skupina s pomočjo vodje delavnice prepoznavala pristope, s katerimi naj bi Slovenske železnice uresničevale posamezne zahteve modela. Na to je sledilo prepoznavanje kazalnikov, s katerimi se izkazujejo rezultati odličnosti. Glede na zahtevnost naloge so udeleženci nadaljevali delo še po delavnici in izoblikovali matrike, ki ponazarjajo prve poglede na poslovno odličnost na Slovenskih železnicah. Matrike ponazarjajo logiko RADAR (angleške začetnice za rezultate, pristope, razširjenost, ocenjevanje in pregled).

Druge enodnevne delavnice v juniju so se udeležili poslovodje, direktorji poslovnih enot, področij

in odvisnih družb ter vodje služb. Vodstvo se je najprej seznanilo z vsebino modela odličnosti EFQM in rezultati prve delavnice. Potem so se po skupinah usmerili na tri merila modela EFQM, in sicer: Voditeljstvo, Politika in strategija ter Ključni rezultati delovanja. Rezultat dela so bile matrike pristopov in rezultatov po logiki RADAR. Tudi te skupine so delo nadaljevale po delavnici in dokončale osnutke matrik. Rezultati dela obeh delavnic so izhodišča za nadaljnje delo, ki bo zahtevalo izpolnitev matrik in njihovo verifikacijo ter uporabo v praksi. V nadaljevanju je načrtovano še nadaljnje usposabljanje za uporabo in samoocenjevanje. Najprej naj bi opravili interno oceno z usposobljenimi notranjimi ocenjevalci, potem pa še z zunanji ocenjevalci. Tako bi prišli do izhodiščne ocene po modelu poslovne odličnosti na Slovenskih železnicah in podlage za nadaljnje odločitve in dejavnosti.

Shematski prikaz modela odličnosti EFQM





Obnova proge Grosuplje–Kočevje

»Ni ovir, da ne bi čez štiri leta iz Ljubljane do Kočevja peljal potniški vlak,« je povedal državni sekretar na ministrstvu za promet dr. Peter Verlič. Vlada je odobrila dodatnih 40 milijonov evrov za ta projekt.

Načrtovana dela na progi Grosuplje–Kočevje so razdeljena v tri faze. V prvi bodo posodobili progo do Ortneka, v drugi fazi naprej do Kočevja. Po končani drugi fazi bo mogoča uvedba potniškega prometa, ki ga prebivalci Kočevja, Ribnice in Velikih Lašč tako nestrpno pričakujejo. V tretji fazi bo vpeljana daljinsko vodenje prometa iz postaje Grosuplje za celoten odsek do Kočevja.

Obnovitvena dela obsegajo popolno zamenjavo spodnjega in zgornjega ustroja proge ter signalnovarnostih in telekomunikacijskih naprav na celotnem odseku do Kočevja. Trenutno je v izvedbi prvih pet kilometrov proge vključno z novim mostom, za kar so že zagotovljena finančna sredstva.

Direkcija za izvajanje investicij v javno železniško infrastrukturo bo predvidoma letos zagotovila dodatna sredstva še za obnovo dodatnih 9 kilometrov proge do postaje Dobrepolje.

Nadaljnja dinamika del pa bo odvisna predvsem od pritekanja sredstev. Cena celotne prve faze do Ortneka je ocenjena na 45 milijonov evrov. Trenutno poteka prva etapa prve faze, ki bo končana še letos in bo stala 6,5 milijona evrov. Do zdaj odobrena



Foto: Miško Kranjec

sredstva so proračunska.

Razlog za naložbe je poleg zagona potniškega prometa tudi dvig osne obremenitve z zdajšnjih 16 t/os na 22,5 t/os, saj je v Ortneku skladišče državnih zalog tekočih goriv. Za prevoz teh in tudi vseh drugih vrst tovorov je namreč povečanje osnih obremenitev te proge nujno.

Splošni podatki o obstoječi progi

- Zgrajena je bila leta 1893 (za potrebe rudnika in gozdarske dejavnosti).
- Vzporedno je bil vzpostavljen potniški in tovorni promet.
- Potniški promet je bil postopno ukinjen med letoma 1967 in 1971.
- Dolžina proge je slabih 50 kilometrov.
- Spada med regionalne proge.
- Hitrosti na obstoječi progi so nizke, deloma 50 km/h, deloma 40 km/h, prek postaj pa 20 km/h.
- Tir je na celotnem odseku grajen iz zelo starega materiala, ki danes ni več standarden, prav tako pa je popolnoma dotrajan, rezervnega materiala pa ni več mogoča dobiti.
- Na nekaterih odsekih je proga speljana v hudih ovinkih in deloma so radiji lokov zelo ostri (najhuje je na odseku Dobrepolje–Žlebič).

Danes vozita po tej progi le dva tovorna vlaka, eden redno, drugi po potrebi.



Študije za napoved prometnih tokov v potniškem prometu, ki so bile izdelane v posebnem elaboratu (Tehnologija prometa na progi Grosuplje – Kočevje, 2006), predvidevajo, da bi po obnovljeni progi na podlagi prognoze števila potnikov za začetek vozila naslednje število vlakov:

- V jutranji konici dva vlaka proti

Ljubljani

- En vlak med jutranjo in popoldansko konico proti Ljubljani in en proti Kočevju
- Dva vlaka v popoldanski konici proti Kočevju
- Po en vlak v večernem času v obeh smereh

Predvideni vozni čas vožnje vlaka od Kočevja do Grosuplja z vsemi

postanki je okrog 55 minut. Prevoz z avtobusom od železniške postaje Kočevje do ljubljanske železniške postaje znaša približno uro in 25 minut, če na cesti ni nobenih zastojev. Vlak bi za prevoz med Kočevjem in Grosupljem porabil slabo uro. Za celo relacijo od Kočevja do Ljubljane bi vozil uro in 20 minut, kar je zelo ugo-

dno v primerjavi s časom, ki ga ob vsaki prometni konici porabijo za enako pot avtobusi in avtomobili – pogosto vozijo od Kočevja do centra Ljubljane tudi do dve uri. Sodobne garniture potniških vlakov bi na tej progi po najbolj optimističnih napovedih porabile za pot med Kočevjem in Ljubljano uro in deset minut.

Dela na progi Maribor–Gradec

Avgusta so se začela dela na progi med Mariborom in Gradcem v Avstriji. Na slovenskem delu proge potekajo vzdrževalna dela na zgornjem in spodnjem ustroju, in sicer regulacija tira v dolžini 18 km in zamenjava 500 metrov tirov. V Avstriji med postajama Wildon in Leibnitz pa potekajo pripravljala dela za položitev drugega tira.



Foto: Miro Marolt



Preventivna akcija za večjo varnost na železniških prehodih

15. septembra bo ministrstvo za promet začelo izvajati preventivno akcijo za izboljšanje varnosti na železniških prehodih, pri kateri sodelujejo tudi Slovenske železnice. Ministrstvo je oblikovalo celostno podobo akcije, ki vključuje tudi preventivni film in radijski spot. Slogan akcije se glasi **Varnost na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge – Stop! Prednost ima življenje**. Namen akcije, ki bo potekala do 6. oktobra, je vplivati na vedenje voznikov in drugih udeležencev v cestnem prometu ter posredno zmanjšati število prometnih nesreč in njihove posledice na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge.

Dosledno upoštevanje prometne signalizacije je ključen in najučinkovitejši ukrep vsakega posameznika pri prečanju železniške proge. Večina pro-

metnih nesreč na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge se zgodi na lokalnih cestah, kjer je število nivojskih prehodov ceste preko železniške proge največje. V letu 2007 je v prometnih nesrečah nivojskih prehodih ceste preko železniške proge umrlo 10 ljudi ali 3,5 odstotka vseh umrlih v prometnih nesrečah. V zadnjih trinajstih letih se je na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge zgodilo 555 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 126 oseb. 73 odstotkov prometnih nesreč se je zgodilo na nezavarovanih nivojskih prehodih ceste preko železniške proge in kar je presenetljivo in zaskrbljujoče, hkrati tudi 21 odstotkov na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge, ki so zavarovani z zapornicami, polzapornicami ali s svetlobnimi znaki.

Obnova mariborske železniške postaje

Sedanja železniška postaja Maribor je bila zgrajena med letoma 1955 in 1957 na kraju med vojno porušene železniške postaje (ta je bila zgrajena ob odprtju proge leta 1846). Večjih in celovitih adaptacij od takrat ni bilo, opravljali so delna manjša vzdrževalna dela (na primer – delna menjava dotrajanih oken na cestni strani).

V letih 2006 in 2007 so bile obnovljene peronske strehe in streha celotnega objekta. Trenutno poteka menjava dotrajanih oken in sanacija fasade ter obnova nadstreška na cestni strani. Sredstva, namenjena za obnovo, so zagotovljena v proračunu republike Slovenije za leto 2008. Vrednost navedene investicije je za letos 2008 2.336.440 evrov. Dela izvaja GRANIT, d. d., iz Slovenske Bistrice. Do konca tega leta bo po načrtih končana prenova zunanosti postaje v Mariboru.

Ob delavnikih na mariborski postaji povprečno vstopi na vlake in izstopi z njih okrog 6100 potnikov na dan. Med prenovno vlaki vozijo nemo-teno.

Olga Žvanut



Postajališče Reteče.

Francoski skavti polepšali zunanost postajališča Reteče

Mladinski kulturni center Medvode je med 20. in 25. julijem v sklopu mednarodne izmenjave mladih gostil skupino francoskih skavtov. Namen tega projekta je bilo spodbujanje skupnostnega dela med mladimi. Skavti so zato opravljali različna

koristna dela na več lokacijah. Tako so francoski skavti s prostovoljnim delom prepletkali fasado postajališča Reteče. Gre za nezasedeno postajališče na progi Ljubljana–Jesenice, na katerem na vlak vstopi oziroma z njega izstopi okrog 1.300 potnikov na

teden. Stavba je bila zgrajena v šestdesetih letih prejšnjega stoletja in je bila pogosto tarča grafitarjev. Slovenske železnice so zato z veseljem sprejele ponujeno sodelovanje, zidarsko pripravile objekt za barvanje in popravile vidne poškodbe fasa-

de ter nabavile barvo, skladno s celotno podobo železniških postaj.

Skupna akcija, s katero je postajališče Reteče dobilo lepšo zunanost, se je pokazala kot uspešna, zelo pozitivni pa so bili tudi odzivi prebivalcev Reteč.

Nova podoba postaje Divača in parka



Na otvoritvi prenovljenega parka na postaji Divača je železničar in občinski svetnik Dobrivoj Subič izrazil željo, da bi park postal prijetno stičišče domačinov in turistov (foto: Bogdan Macarol).

Na divaško železniško postajo se vsakodnevno pripelje lepo število potnikov, ne le zaradi njene strateške lege na razpotju železniških tirov za obalo, notranjost in tujino, temveč tudi zaradi turističnih točk kot so Škocjanske jame in Lipica, kamor se lahko potniki z železniško vozovnico brezplačno odpeljejo z železniškim avtobusom.

Potniki, ki pridejo z vlakom v Divačo, dobijo prvi vtis o kraju prav na železniški postaji in v parku za postajo. Park je na prenavo čakal kar četrto stoletje. Ob praznovanju letošnjega občinskega praznika, 7. julija, pa je končno dobil novo podobo. Z združenimi močmi so Občina Divača in železniška podjetja v vozlišču Divača – Sekcija za vleko, Centralne delavnice ter izvajalec del Železniško invalidsko podjetje park temeljito prenovili ter odpravili problem odvodnjavanja meteoritnih vod, ki so že ob

manjšem naliwu zalile cesto med postajo in parkom, kar je bilo moteče za mimoidoče. V parku so postavili nove tlakovce, klopi, razsvetljavo in fontano, ki jo krasi kip dekleta z vrčem vode. V parku so namestili tudi informacijske turistične table. Vrednost opravljenih del znaša več kot trideset tisoč evrov.

Občina Divača in železniška podjetja v vozlišču Divača so z obnovo znova dokazali, da je s tvornim sodelovanjem mogoče v relativno kratkem času uspešno izpeljati marsikateri projekt. Ob otvoritvi parka je, poleg župana občine Divača Matije Potokarja, o sodelovanju spregovoril tudi železničar in občinski svetnik Dobrivoj Subič, ki je tudi bil pobudnik projekta. Izrazil je zadovoljstvo z nedavno obnovo fasade železniške postaje Divača in željo, da bi obnovljeni park postal prijetno stičišče domačinov in turistov. (VM)



Francoski skavti na delu.

Uspešna predstavitev potniškega prometa v Gornji Radgoni

Potniški promet Slovenskih železnic se je zadnji teden v avgustu predstavil na tradicionalnem Mednarodnem kmetijsko-živilskem sejmu v Gornji Radgoni. Letos so se nam na razstavnem prostoru pridružile tudi Avstrijske železnice. Da je sejem idealna priložnost za predstavitev storitev v notranjem in mednarodnem potniškem prometu priča podatek o visokem številu obiskovalcev sejma, skupaj 130 tisoč obiskovalcev. Za naše ponudbe so se zanimali mladi, odrasli in starejši. Naši prodajniki predstavnikov iz Maribora so jim z veseljem svetovali.

Sodelovali smo tudi v oddaji radia Pomurski val, ki je potekla v živo s sejma. Miloš Rovšnik iz Poslovne enote potniški promet je v polurni oddaji obširno predstavil letošnjo novost za šolarje – elektronsko vlogo za subvencionirano šolsko vozovnico – in druge ponudbe. Poslušalci je pritegnila tudi nagradna igra, v kateri so lahko preverili, koliko poznajo ponudbo Slovenskih železnic. Za obiskovalce sejma smo tako kot prejšnja leta organizirali posebni vlak, ki je vozil iz Ljutomerja v Gornjo Radgono.



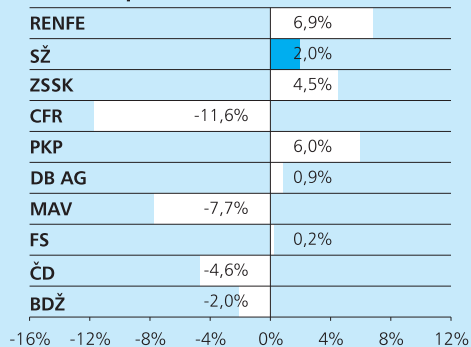
Obseg dela evropskih železnic

Januar-maj 2008/2007

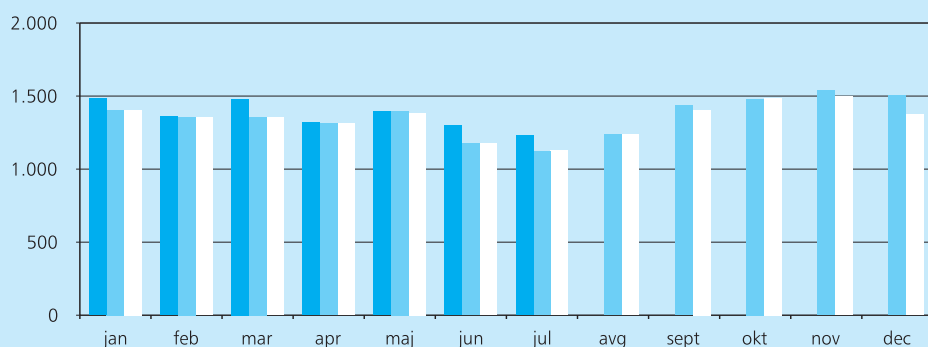
Potniški promet Slovenskih železnic

Potniški promet

PKM v %

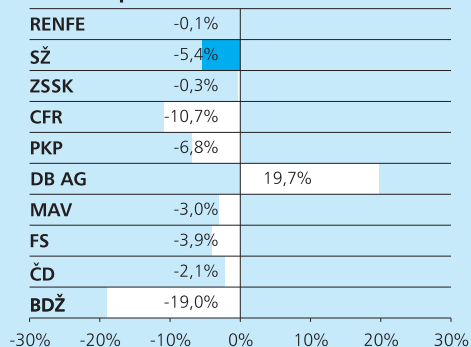


Potniki

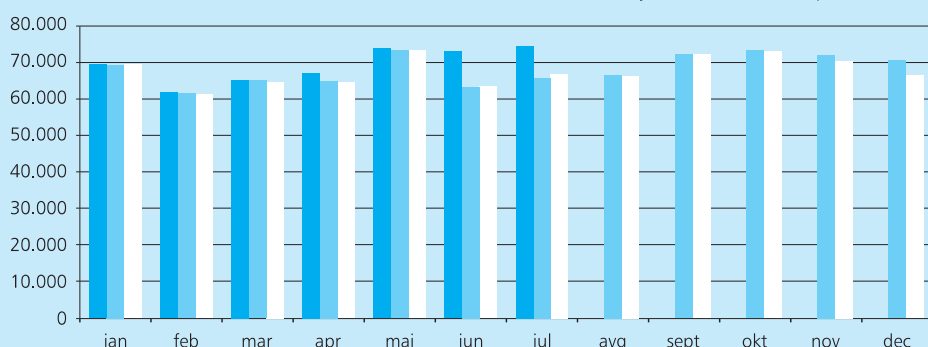


Tovorni promet

NTKM v %



PKM



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

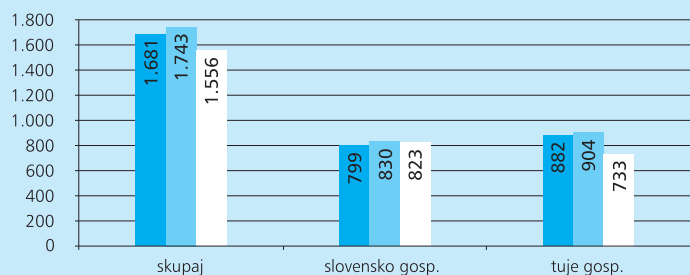
Julij 2008 - ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

Prepeljano blago

v 000 ton

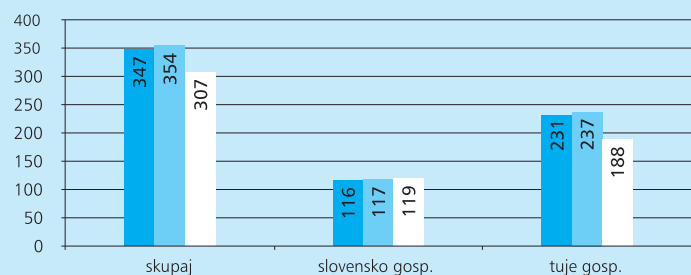
Real. VII/2008
Načrt VII/2008
Real. VII/2007



Opravljenost dela

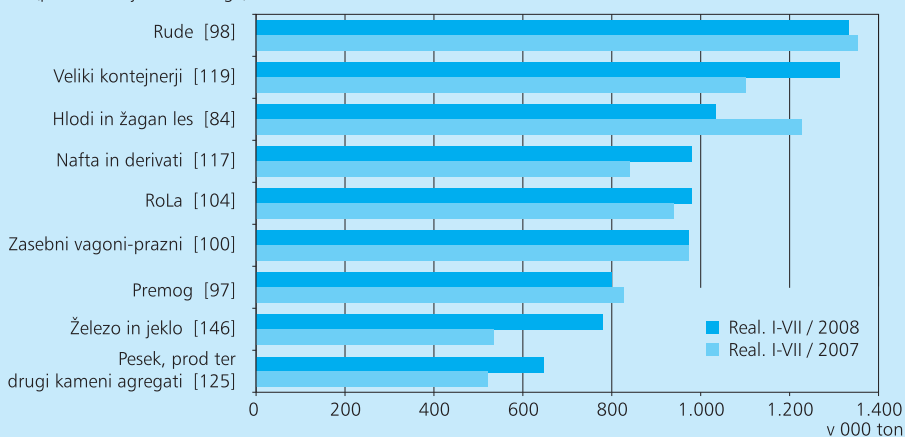
v mio NTKM

Real. VII/2008
Načrt VII/2008
Real. VII/2007



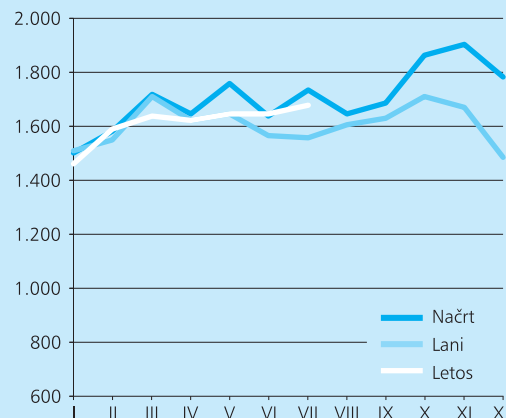
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton

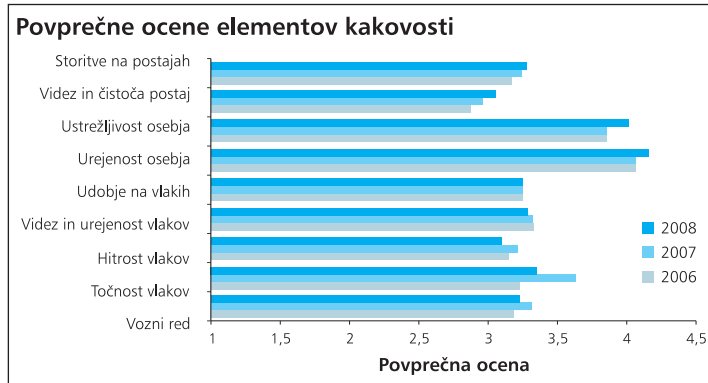


Kakovost še vedno na relativno visoki ravni

Danes mora vsako trženjsko naravnano podjetje znati prisluhniti željam in potrebam svojega ciljnega trga in na podlagi ugotovitev ter znanja in izkušenj oblikovati tako ponudbo, ki bo kar najbolj zadovoljila potrebe in želje potencialnih ter obstoječih kupcev. Zato je zavedanje o pomenu zadovoljstva kupcev čedalje bolj pomembno. S tem pa tudi proučevanje, načrtovanje, izvajanje, upravljanje in preverjanje procesov, ki so kakor koli povezani z zadovoljstvom potnikov.

V potniškem prometu se zavedamo, kako pomembno je izvajati celovite in uporabniku prijazne prevozne storitve. Z uvajanjem sodobnih tehnologij in posodobitvijo voznega parka povečujemo kakovost na trgu javnih prevozov, s tem pa zadovoljstvo potnikov. Novelacija investicijskega programa za nabavo voznih sredstev v potniškem prometu je v potrditvi, medtem ko je projekt Ticketing že v sklepnih fazah. Poleg tega pripravljamo brezkontaktno kartico in uvajamo kartomate. Šolarji lahko izpolnijo elektronsko vlogo po internetu za naročilo šolskih abonentskih vozovnic. Novost je bila uvedena v novem šolskem letu 2008/2009. Potniki lahko na postajah uporabljajo internet, česar so še posebej veseli tisti, ki se tudi na potovanjih ne morejo odpovedati brskanju po spletu in pošiljanju e-pošte. Številne promocijske akcije, boljše obveščeno, spremljanje sodobnih razvojnih tehnologij na trgu izboljšujejo storitve potniškega prometa. Uspešnost uvajanja novosti pa je razvidna iz rezultatov anket, veliko pa nam povedo tudi pritožbe, pripombe, predlogi in pohvale potnikov.

Kot vsako leto, smo tudi letos spomladi pripravili anketo o kakovosti storitev v potniškem prometu. Povprečna ocena je letos le za 0,01



točko nižja in znaša 3,42. Tako sta lanska in letošnja ocena najvišji v zadnjih desetih letih. Potniki največ potujejo po Sloveniji in manj v tujino. Od vseh je največ dnevnih migrantov, 78,4%, od tega prevladujejo šolarji. Povečuje pa se število dnevnih migrantov, ki se vozijo na delo. Potniki so v povprečju bolj zadovoljni tako z urejenostjo in ustrežljivostjo osebja, kot videzom in čistočo postaj ter storitvami na postajah. Najbolje ocenjeni element kakovosti v zadnjih sedmih letih je osebje, 4,08. S precej višjimi ocenami kot lani sta ocenjeni tako urejenost (4,16) kot ustrežljivost (4,01) osebja. Osebje je najbolj urejeno in ustrežljivo na vlakih ICS, na mednarodnih pa manj. Povprečna ocena voznega reda se je zmanjšala s 3,31 leta 2007 na 3,23. Kljub temu je z boljšimi ocenami kakor lani ocenjen vozni red vlakov ICS in medmestnega prometa, s slabšimi pa vozni red mednarodnih in lokalnih vlakov. Elementi kakovosti postaj so še vedno ocenjeni najslabše, a so se tako videz in čistoča postaj kot storitve na njih izboljšali. Najboljše ocene so elementom kakovosti postaj namenili potniki vlakov ICS ter vlakov v medmestnem prometu.

Poslabšali so se skoraj vsi elementi kakovosti vlaka, še najbolj pa hitrost, ki je ocenjena najslabše.

Potniki menijo, da vlaki ICS zamujajo bolj kakor pretekla leta, kar je predvsem posledica rekonstrukcije proge Zidani Most–Maribor. Tako se je povprečna ocena točnosti vlakov ICS znižala s 3,63 na 3,35. Prav tako se je po mnenju potnikov poslabšala tudi povprečna ocena urejenosti ter udobja vlakov ICS. Torej še vedno obstajajo elementi, na katere so potniki v anketi opozorili s slabšimi ocenami, in jim je zato treba nameniti več pozornosti.

Množični prevozi obiskovalcev prireditve Pivo in cvetje



Na prireditvi Pivo in cvetje se je z vlakom pripeljalo 25 tisoč obiskovalcev.

Tudi na letošnji prireditvi Pivo in cvetje v Laškem je bil vlak najučinkovitejše prevozno sredstvo. Vpeljali smo 88 izrednih vlakov, od tega 74 med Celjem in Laškim. Izredni vlaki vozili so vozili še na relacijah Sevnica–Laško, Zidani Most–Laško, Ljubljana–Laško in Maribor–Laško. V štirih dneh, od 10. do 13. julija, smo z izrednimi in rednimi vlaki prepeljali 25.000 obiskovalcev. Pomembno je, da kljub izredni pogostosti prevozov in veliki frekvenci potnikov ni bilo nobenih izrednosti in so bili obiskovalci ter organizatorji ponovno zelo zadovoljni s takšno ponudbo prevozne storitve. Tudi odpra-

va potnikov – prodaja in kontrola vozovnic – je bila hitra in učinkovita. Pri tem je treba poudariti kakovostno pripravo in izvedbo prevozov, kot rezultat koordiniranega in tvornega sodelovanja na terenu. Posebej kaže omeniti dodatne ukrepe za varovanje potnikov in drugih obiskovalcev prireditve. Tako so bila v sodelovanju z organizatorjem prireditve zagotovljena varnostna služba na postajah Celje in Laško ter na vlakih, poleg tega pa so bile na najbolj izpostavljenih mestih v Laškem ob progi postavljene posebne varovalne ograje. Miloš Rovšnik

Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (7)

Temeljna načela odličnosti

Za razumevanje vsebine, namena in ciljev modela poslovne odličnosti je pomembno poznavanje temeljnih načel odličnosti, kot jih obravnava model EFQM. Predstavili bomo tudi, kako ocenjujemo realizacijo teh načel na Slovenskih železnicah.

Pravila in načela

Razlikovati moramo med pravili in načeli. Bistvo razlike je v:

- **pravilo izraža zahtevo** – zahtevani način vedenja in ravnanja na podlagi zakonskih in drugih zahtev,
- **načelo izraža prepričanje** – način delovanja, v katerega verjamemo, in se zavedamo, da če ga bomo uresničili, pomembno prispevamo k razvoju (odličnosti).

Pravila so vedno zapisana, načela pa so lahko zapisana, lahko pa obstajajo kot nenapisana zaveza in obveza vseh, da jih izvajajo.

Temeljna načela odličnosti

Model poslovne odličnosti EFQM za vse organizacije priporoča osem temeljnih načel odličnosti:

- usmerjenost v rezultate,
- osredotočenost na odjemalca,
- voditeljstvo in stanovitnost namena,
- upravljanje na podlagi procesov in dejstev,
- razvoj in vključevanje zaposlenih,
- stalno učenje, inoviranje in izboljševanje,
- razvijanje partnerstva,
- družbena odgovornost organizacije.

Kratko razlago teh načel daje priložena preglednica. Vsaka organizacija pa si mora sama opredeliti, kako bo ta načela uresničevala.

Uresničevanje načel odličnosti na Slovenskih železnicah

V okviru prvega izobraževanja (delavnic) o modelu poslovne odličnosti so udeleženci v okviru vaj opredeljevali razumevanje in uresničevanje načel poslovne odličnosti na Slovenskih železnicah. Za vsako načelo so opredeljeni vidiki razumevanja v obliki kratkih misli. Na koncu vaje so udeleženci izpolnili vprašalnik, v katerem so ocenili stopnjo uresničevanja načel odličnosti na Slovenskih železnicah. Vprašalnik so izpolnili strokovni

sodelavci, ki so se udeležili prve delavnice in poslovodstvo/direktorji/vodje služb, udeleženci druge delavnice. Rezultate prikazujemo v preglednici 1 in 2. Rezultati so primerljivi. Večina ocenjuje, da smo na prvi tretjini poti. Nekateri so ocenili, da smo na začetku, zlasti pri razvoju in vključevanju zaposlenih ter stalnem učenju, inoviranju in izboljševanju. Precej ocen je na 2/3 poti in nekaj v obdobju zrelosti. Iz navedenega se lahko sklepa, da odličnost na železnici ni tujka, bo pa treba veliko delati, da pridemo višje. Gre za ocene na podlagi prvih spoznanj, ki jih bo treba dokazati z dejstvi, zato bo tedaj objektivnost večja.

(Nadaljevanje prihodnjič)

Temeljna načela odličnosti po modelu EFQM

Usmerjenost v rezultate	Odličnost je doseganje rezultatov, ki so v zadovoljstvo vseh udeleženih strani v organizaciji. Uravnoteženje in zadovoljevanje potreb vseh udeleženih strani.
Osredotočenost na odjemalca	Odličnost je ustvarjanje trajne vrednosti za odjemalca. Odjemalec je končni razsodnik o kakovosti proizvoda in storitve.
Voditeljstvo in stanovitnost namena	Odličnost je jasnovidno in navdihneno voditeljstvo v povezavi s stanovitnostjo namena. Vodje s svojim vedenjem ustvarjajo jasnost in enotnost namena.
Upravljanje na podlagi procesov in dejstev	Odličnost je upravljanje organizacije z nizom medsebojno odvisnih in povezanih sistemov, procesov in dejstev. Učinkovito delovanje in sprejemanje odločitev tekočega in načrtovanega poslovanja na podlagi zanesljivih podatkov.
Razvoj in vključevanje zaposlenih	Odličnost pomeni z razvojem in vključevanjem zaposlenih čim bolj povečati njihov prispevek. Sproščanje polnega potenciala zaposlenih na podlagi skupnih vrednot, kulture zaupanja ter pooblaščenja.
Stalno učenje, inoviranje in izboljševanje	Odličnost je kritično preverjanje obstoječega stanja in uvažanja sprememb z učenjem, inoviranjem ter ustvarjanjem priložnosti za izboljševanje. Upravljanje in izmenjava znanja, kultura stalnega učenja, inoviranja in izboljševanja.
Razvijanje partnerstva	Odličnost je razvijanje in vzdrževanje takih partnerstev, ki dodajajo vrednost. Učinkovit, vzajemen odnos s partnerji, na podlagi zaupanja, izmenjavi znanja in integraciji.
Družbena odgovornost	Odličnost je preseganje najožjega zakonskega okvira, v katerem organizacija deluje, in prizadevanje razumeti in odzivati se na pričakovanja svojih udeleženih strani in družbe. Etično ravnanje ter preseganje pričakovanja in pravil najširše družbe.

Preglednica 1: Analiza ocen o uresničevanju načel odličnosti na SŽ (delavnica za strokovne sodelavce)

Načelo odličnosti	Na začetku	Na 1/3 poti	Na 2/3 poti	Delovanje v obdobju zrelosti
Usmerjenost v rezultate		18	8	
Usmerjenost v odjemalce	2	18	5	1
Voditeljstvo in stalnost namena	9	15	1	1
Upravljanje na podlagi procesov in dejstev	6	15	5	
Razvoj in vključevanje zaposlenih	15	10	1	
Stalno učenje, inoviranje in izboljševanje	16	7	3	
Razvijanje partnerstva	5	15	3	3
Družbena odgovornost organizacije	3	13	8	2

Preglednica 2: Analiza ocen o uresničevanju načel odličnosti na SŽ (delavnica za vodstvo)

Načelo odličnosti	Na začetku	Na 1/3 poti	Na 2/3 poti	Delovanje v obdobju zrelosti
Usmerjenost v rezultate	1	13	9	
Usmerjenost v odjemalce	6	13	4	
Voditeljstvo in stalnost namena	7	10	6	
Upravljanje na podlagi procesov in dejstev	6	11	6	
Razvoj in vključevanje zaposlenih	10	12	1	
Stalno učenje, inoviranje in izboljševanje	12	8	3	
Razvijanje partnerstva	5	13	5	
Družbena odgovornost organizacije	7	11	4	1

Bliža se ponovna recertifikacija sistema ravnanja z okoljem

Na splošno je znano, da je železniški transport ena izmed najbolj čistih oblik transporta blaga in potnikov, saj le-ta s svojim delovanjem povzroča dosti manjše emisije v okolje, kot pa to povzroča cestni, pa tudi zračni transport.

Vodstvo Slovenskih železnic se je že konec devetdesetih let prejšnjega stoletja zavedalo, da bi bilo uvažanje sistema ravnanja z okoljem po ISO 14001 dolgoročno koristno za poslovni sistem Slovenskih železnic. Organizacija, ki vnaša sistem ravnanja z okoljem po ISO 14001 v njeno organiziranost, predvsem pa v procese, se na ta način sistematično odloči za zmanjševanje in odpravljanje negativnih vplivov na okolje, hkrati s tem pa si izboljša podobo tudi v širši javnosti. Sočasno pa ustrezno obravnavanje okoljskih težav veliko prispeva k izboljševanju lastnega delovanja predvsem v smislu gospodarskih koristi in posledično k povečanju konkurenčnosti.

Leta 1999 je posebna projektna skupina na Slovenskih železnicah pod vodstvom Viljema Straška začela z dejavnostmi za pridobitev certifikata ISO 14001. Projekt je bil uspešno končan leta 2002, ko so Slovenske železnice pridobile certifikat sistema ravnanja z okoljem po ISO 14001:1996. Glede na velikost poslovnega sistema Slovenskih železnic, specifično dejavnosti in ozemeljsko razširjenost je bila certifikacija precej bolj zahtevna tako za Slovenske železnice kot tudi za BVQI, ki je certificirala takšen sistem.

Druga certifikacija je bila izvedena oktobra 2005, ko je bilo treba prilagoditi sistem ravnanja z okoljem na zahteve nove verzije standarda po ISO 14001:2004. Sistem ravnanja z okoljem je bil uspešno certificiran – certifikat velja do oktobra 2008.

Letos oktobra bo s strani Bureau Veritas Certification (BVC) ponovno izvedena recertifikacija sistema ravnanja z okoljem po ISO 14001:2004. Priprave na recertifikacijo so se pričele že sredi prejšnjega leta. Nosilec te dejavnosti je bila Služba za kakovost, procese in okolje. V enem letu nam je glede na nekatere spremembe v organiziranosti Slovenskih železnic in na observacije iz minulih kontrolnih presoj sistema ravnanja z okoljem uspelo formalno modificirati Poslovnik (995) in Priročnik (996) sistema ravnanja z okoljem. S spremembami in dopolnitvami obeh dokumentov smo v sistemu ravnanja z okoljem na Slovenskih železnicah odpravili nekatere pomanjkljivosti, ki smo jih ugotavljali v zadnjih treh letih. Namen modifikacije Poslovnika in Priročnika je bil poenostavitev določenih postopkov in ukinitve vseh tistih postopkov, ki niso bili nujno potrebni za izvajanje sistema ravnanja z okoljem na Slovenskih železnicah in so povzročali določeno neenotnost OE pri njihovem obvladovanju, kot tudi povečanje preglednosti delovanja na ravni posamezne OE, in odgovornosti vodij OE. Sistem ravnanja z okoljem se tudi po sprejemu 4. izdaje Poslovnika in Priročnika, ki je začel veljati 1. julija 2008, koncep-

tualno ni spremenil.

Vse OE, morajo v skladu s prehodnimi določili Poslovnika sistema ravnanja z okoljem prilagoditi interno dokumentacijo sistema ravnanja z okoljem v Prilogi 1 OP 999.xx do 15. septembra 2008.

Recertifikacijska presoja sistema ravnanja z okoljem bo potekala po istem konceptu kot običajna kontrolna presoja, le da bo na tej presoji bistveno bolj detaljno pregledan sistem ravnanja z okoljem na ravni presojane OE. Recertifikacija bo zagotovo izvedena v OE, ki imajo sedež v Ljubljani, Mariboru in Celju in nižjih OE, ki so v njihovi sestavi.

Vse do danes, ko je za nami že dobrih šest let delovanja in se izteka drugo certifikacijsko obdobje sistema ravnanja z okoljem, lahko z gotovostjo ocenjujemo, da je sistem ravnanja z okoljem na Slovenskih železnicah ustrezno in učinkovito artikuliran v vse glavne in podporne procese na vseh organizacijskih ravneh, in da se uspešno izvaja skozi "vse" aktivnosti na Slovenskih železnicah. To se kaže predvsem v doslednem izvajanju okoljske politike, vključevanju vseh zaposlenih v preventivnem delovanju in stalnem načrtovanju sredstev za zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, predvsem na področju učinkovite rabe energije, zmanjševanja hrupa, zamenjave oziroma odstranjevanja materialov, ki vsebujejo ljudem in okolju nevarne in škodljive snovi (PCB, azbest, odpadna maziva ...). Vsekakor se je treba za učinko-

vito izvajanje sistema ravnanja z okoljem na Slovenskih železnicah zahvaliti vsem, ki dejavno sodelujejo v tem procesu, predvsem pa:

- Poslovodstvu Slovenskih železnic, ki s pomočjo uvedenega sistema ravnanja z okoljem po ISO 14001 podpira nadaljevanje vseh dejavnosti, ki so povezane z zmanjševanjem onesnaževanja okolja, povečanjem energetske učinkovitosti pri transportu, kot tudi povečanjem energetske učinkovitosti na objektih, ki so v lasti oz. v upravljanju Slovenskih železnic, doslednem izvajanju zakonskih in drugih zahtev;
- Direktorjem PE, področij in vodjem služb, ki skrbijo, da se sistem ravnanja z okoljem izvaja v okviru dejavnosti oziroma področja sistematično na vseh organizacijskih ravneh in OE v njihovi sestavi – predvsem je pomembno, da se v okviru poslovnega načrta Slovenskih železnic zagotavljajo sredstva za zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, povečanje učinkovitosti rabe energije in izvajanje zakonskih in drugih zahtev;
- Vodjem sekcij, ki so odgovorni za pravočasno načrtovanje operativnih dejavnosti na terenu in dobro sodelovanje z vodji nižjih OE;
- Vodjem nadzorništev, nadzornih postaj, delovnih enot in vsem njihovim pomočnikom, ki skrbijo, da se zahteve varstva okolja operativno izvajajo v skladu z vsemi zahtevami sistema ravnanja z okoljem.

TELEKOMUNIKACIJE
TELECOMMUNICATIONS | 08

9. mednarodna konferenca Telekomunikacije

www.telekomunikacije.org

04. 11. 2008 - 5. 11. 2008, Grand hotel Bernardin, Portorož, Slovenija

TELEKOMUNIKACIJE
V POSLOVNEM
OKOLJU
PREDNOSTI IN PRILOŽNOSTI

Za bolj kakovostno notranje izobraževanje

Zaposleni in podjetja stalno potrebujejo nova znanja in zamisli za ustvarjanje in oblikovanje večje vrednosti. Zlasti pomembno je, da podjetje uporabi znanja, ki jih posamezniki pridobijo pri opravljanju vsakodnevnega dela in da zaposleni svoje znanje tudi posredujejo naprej, podjetje pa jih nagradi za trud in nudijo vertikalno ali horizontalno napredovanje. Na Slovenskih železnicah se delovne izkušnje uporabijo tudi iz varnostnega vidika. Na primer, obravnava izrednega dogodka služi za izboljšanje nadaljnje prakse. Natančna obrazložitev dogodka z vzroki, analizo kršenih (opuščenih) predpisov in tem, kakšno je pravilno ravnanje zagotavlja tudi, da dobro prakso uporabljamo in širimo, slabo prakso pa opustimo.

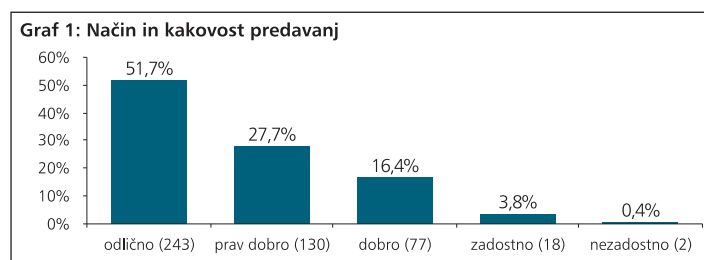
Učno snov oziroma specifična znanja, ki jih potrebujejo zaposleni na določenem delovnem mestu, je treba predstaviti tudi tako, da zaposleni spoznajo, kako so delovno-tehnološki procesi povezani z drugimi delovnimi mesti. Predavatelj je tudi izredno pomemben. Vsak predavatelj bi si moral izdelati lastni koncept za posredovanje znanja. Zato sem se ob prevzemu izobraževanja iz novih predpisov v Sekciji za tovarni promet Maribor vprašal:

- kako predstaviti novosti,
- kaj narediti, da bo predavanje zanimivo,
- kako motivirati slušatelje za sodelovanje,
- kako povezati novosti s snovjo, ki se ni spremenila,
- kako razložiti nove pojme v pravilnikih.

Izobraževanje o novih pravilnikih

Izobraževanja o novih predpisih se je aprila in maja udeležilo 181 delavcev, in sicer vlakovodje, popi-

sni vlakovodje, vodje premika in premikači. Predavanja so potekla v učilnicah na železniških postajah Maribor Tezno, Murska Sobota in Pragersko. V sekciji smo uspeli pridobiti sodobne tehnične pripomočke, ki smo jih tudi uporabili pri izobraževanju. Obenem sem tokrat poskusil nov pristop in metodologijo pri izobraževanju. Smatram, da je izredno pomemben odnos med predavateljem in slušatelji ter demokratičnost v učnem procesu, tako da vsakdo lahko predlaga, komentira in se izreče o vseh stva-



reh, ki ga zanimajo. Ocenjujem, da mi je zato uspelo motivirati slušatelje za sodelovanje, hkrati pa so predavanja potekala disciplinirano.

Da bi preveril pravilnost novega pristopa k izobraževanju, sem opravil raziskavo, ki jo v strnjeni obliki predstavljam v članku. Anketa je služila, da preverim, ali je zasnova izobraževalnega dela sprejemljiva, uspešna in ali obstajajo kakšne pomanjkljivosti.

Temeljna težava, s katero smo se soočili, je bila v tem, da pravilniki niso bili v tiskani obliki in da v elektronski obliki niso bile označene številne novosti. V pravilnikih v elektronski obliki sem zato z barvo označil vse spremembe in jih datoteke posnel na računalnike na delovnih mestih. Tisti, ki so želeli, so lahko datoteko posneli na osebni USB ključ. Na tista delovna mesta, ki nimajo dostopa do računalnika, so bili dostavljeni pravilniki v tiskani obliki, s prav tako z barvo označenimi spremembami.

Kako so ocenili izobraževanje

Anketni vprašalnik je vrnilo 94 udeležencev (52 %). Vseh 94 anketiranih je moškega spola. 16 odstotkov je starih do 30 let, 35,11 odstotka med 30 in 39 let, 46,8 odstotka med 40-49 let, 2,13 odstotka pa nad 50 let. Izobrazbena struktura je primerna in ustrezna njihovi zaposlitvi. Polovica anketiranih ima 20 do 29 let delovne dobe. Odgovori so na voljo v Sekciji za tovarni promet Maribor.

odlično 65-krat (69,15 %), prav dobro 22-krat (23,40 %), dobro 6 zaposlenih (6,38 %) in zadostno samo eden (1,06 %), nezadostne ocene pa ni bilo. Iz tega je možno ugotoviti, da se zaposleni čutijo strokovno zelo usposobljeni za opravljanje svojega dela, kar je za sekcijo zelo pozitiven signal.

Način posredovanja znanja je z odličnim ocenilo 57 zaposlenih (60,64 %), s prav dobrim 25 anketiranih (26,59 %), z dobrim 10 anketiranih (10,64 %), z zadostnim samo 2 anketiranci ali 2,13 %, nezadostno oceno pa ni podal nihče. Slušatelji so bili zelo zadovoljni z načinom posredovanja znanja in menijo, da so tako bolj usposobljeni za delo.

98 odstotkov anketiranih meni, da so **tudi obnovili snov**, ki se ni spremenila, je pa bistvena pri delu. Skoraj vsi so se tudi strinjali, da je treba tak način notranjega izobraževanja v sekciji še naprej izvajati ter menijo, da lahko pridobljeno znanje vpliva tudi na večjo osebno in prometno varnost.

Sklep

Slušatelji so na anketna vprašanja podali odgovore o tem, ali so bili zadovoljni s predavanji v primerjavi z dosedanjimi načini predavanj, možnostmi za učenje, organiziranostjo predavanj, lokacijo in opremljenostjo učilnice. Iz rezultatov raziskave je mogoče sklepati, da je bil pristop k izobraževanju pravilen in uspešen. Slušatelji so pristop tudi ocenili z najvišjimi ocenami. Zaposleni pričakujejo, da je predavatelj strokovno usposobljenost in ima kakovostno posreduje znanje. Zaposleni tudi visoko vrednotijo odnos predavatelja do zaposlenih ter pozitiven odnos slušateljev in predavatelja do izobraževanja. Slušatelji so slabše ocenili opremo učilnic in arhitekturno zasnovo učilnic.

Anketa je vsebovala šest sklopov vprašanj. Slušatelji so v sklopu **način in kakovost predavanj** podali oceno odlično kar 243-krat (51,7 %). Oceno prav dobro so podali 130-krat (27,7 %), oceno dobro 77-krat (16,4 %), zadostno oceno 18-krat (3,8 %) in nezadostno samo 2-krat (0,4 %).

Lokacija in opremljenost učilnic so slušatelji ocenili slabše. V prihodnje bo treba zagotoviti boljše možnosti oziroma izboljšati učilnice. Oceno odlično so podali 122-krat (32,4 %), prav dobro 177-krat (31,1 %), dobro 87-krat (23,2 %), zadostno kar 29-krat (7,7 %) in nezadostno celo 21-krat (5,6 %).

Učno gradivo (prenos označenih snovi na računalnike in ključne USB ter v tiskani obliki na delovna mesta) je bilo ocenjeno najbolje. Hkrati je več kot 60 odstotkov anketiranih zadržilo, da jim bo dostavljeno gradivo zelo koristilo pri razumevanju in pripravi na izpit.

Uporabnost učne snovi pri delu so slušatelji ocenili z oceno



Štiri ravni zadovoljevanja stranke

Brian Tracy (<http://www.briantracy.com/>) je vodilni svetovni strokovnjak s področja doseganja osebnih in poslovnih uspešnosti ter trženja. Dvakrat je že predaval v Sloveniji, nazadnje letos spomladi. Napisal je 45 knjižnih uspešnic, nekatere med njimi so prevedene tudi v slovenščino, kot na primer knjiga 100 zlatih zakonov poslovne uspešnosti. V njej podjetjem svetuje: **»Najpomembnejše moči najbolj nadarjenih ljudi v podjetju morajo biti usmerjene na stranke in na to, kako bi prodali čim več najdonosnejših izdelkov čim več kupcem.«**

V tem članku je uporabljena zamisel Briana Tracyja o štirih ravneh zadovoljevanja stranke za predstavitev možnih izboljšav tržnih ponudb Slovenskih železnic v mednarodnem potniškem prometu na relaciji 10. železniškega koridorja Solnograd (Salzburg)–Ljubljana–Zagreb za direktne vlake InterCity in EuroCity.

Za potniški koridor **Solnograd (Salzburg)–Ljubljana–Zagreb** bi lahko opredelili štiri ravni zadovoljevanja stranke na naslednji način:

1. raven

Strankam na območju Slovenskih železnic prodajamo vozovnice za relacije na potniškem koridorju Solnograd–Ljubljana–Zagreb.

2. raven

Strankam poleg vozovnic na navedenem koridorju ponudimo še brezplačni turistični vodnik v tiskani obliki (na vlakih in v informacijskih centrih) in v elektronski obliki na spletni strani Slovenskih

železnic. Zamisel je tehnično že preizkušena (revija Sopotnik). Izdajmo tematsko številko revije Sopotnik, ki bo namenjena zgoraj navedenemu potniškemu koridorju. V njem v obliki živobarnih fotografij in zanimivega besedila predstavimo turistične zanimivosti v neposredni bližini železniških postaj, kjer ustavljajo vlaki InterCity in EuroCity. Ker vozovnice v mednarodnem prometu veljajo dva meseca, potovanje pa je mogoče prekinjati. S tematsko številko Sopotnika omogočimo strankam, da se na potovanje bolje pripravijo in da kupljene vozovnice tudi bolje izkoristijo. Potnik bi z eno samo vozovnico potoval iz Ljubljane do Solnograda na primer tri dni, vmes pa bi obiskoval zanimive kraje ob potniškem koridorju in tam tudi prenočeval. Skupina gornikov ali smučarjev bi tako lahko brez uporabe avtomobila obiskala vrhove kar treh gora ali pa smučala na smučiščih pod njimi: Stubnerkogel (2.246 m), Ankogel (3.252 m) in Goldeck (2.142 m)! Na tem mestu na kratko predstavimo dve vzorčni tržni zelo zanimivi železniški postaji na koridorju Solnograd–Ljubljana–Zagreb.

Hostinske Toplice (Bad Gastein, 1.002 m, žel. postaja 1.088 m) ležijo pri severnem vходу železniške proge v predor pod Visokimi Turami, na nekdanjem (v 9. stoletju) slovenskem poselitvenem območju, v današnji avstrijski zvezni deželi Solnograški. Hostinska dolina (Gastainertal) je zelo znano zdraviliško, smučarsko in gorniško središče, ki ga množično obiskuje-

jo gostje iz srednjeevropskih držav, pa tudi iz Slovenije in Hrvaške. Na tej železniški postaji ustavljajo vsi vlaki, hoteli in termalna zdravilišča pa so v njeni neposredni bližini. Samo 25 minut hoje od postaje je do razgledne planine Bellevue (1.266 m) s prenočišči in smučiščem. Neposredno od železniške postaje je na 2.246 metrov visoki razgledni Stubnerkogel speljana gondolska žičnica. Na njegovem vrhu je restavracija, po njegovih pobočjih pa so speljana smučišča. Vsa navedena turistična infrastruktura je dostopna z direktnimi vlaki Inter City in Euro City iz Ljubljane **v treh urah in brez uporabe avtomobila**, kar je še posebej primerno za upokojenca, kot nepozabno doživetje pa tudi za družine s majhnimi otroki.

Brežice so (od leta 1322) mesto s 6.900 prebivalci in sedež istoimenske občine. Zelo verjetno si bodo s sosednjim mestom Krško razdelile inštitucije sedeža prihodnje pokrajine Spodnje Posavje. Brežice ležijo na nadmorski višini 162 m v neposredni bližini sotočja rek Sava in Krka, v bližini meje s Hrvaško. Razprostirajo se med starim mestnim jedrom ob gradu in dva kilometra oddaljeno železniško postajo ter ob cestah proti Bizeljskemu in Dobovi. Simbol Brežic je vodni stolp, osrednji kulturni spomenik pa renesančni grad (prvič omenjen leta 1249), v katerem je Posavski muzej: V bližini Brežic ob reki Savi so znane Čateške toplice ter grad Mokrice, v katerem je hotel, v njegovi okolici pa veliko igrišče za golf. V občini Brežice sta tudi gradova Bizeljsko in Pišece, pet kilometrov od Brežic pa letališče Cerklje ob Krki. Na tej postaji bi bilo treba uvesti še postanke vseh vlakov InterCity in EuroCity. Obstoječe stanje: zadnji večerni (potniški) vlak odpelje iz Ljubljane ob 18.50

in ustavi v Brežicah ob 20.37, kar pomeni, da z vlakom ni mogoče obiskati večernih predstav v Ljubljani! EuroCity vlak Agram na relaciji Solnograd–Zagreb, ki odpelje iz Hostinskih Toplic ob 18:45 in iz Ljubljane ob 21.45 pa bi lahko ustavil v Brežicah približno ob 23.30!

3. raven

Podobno kot v primeru 5-dnevnega izleta z vlakom na Ohrid, tudi na navedenem potniškem koridorju ponudimo potnikom večdnevni aranžma, ki vsebuje: povratno vozovnico po ugodni ceni, prospekt, polpenzione, vozovnice za žičnice ter lokalne avtobuse, vstopnice za muzeje in drugo. Izlet na Ohrid je bil že uspešno izveden, zakaj ne bi na podoben način z uporabo rednih vlakov InterCity in EuroCity ter z vmesnimi postanki obiskali tudi Solnograd (Salzburg) in Zagreb?

4. raven

Na četrti ravni ponudimo potnikom največ in najboljše, kar zmoremo! Poleg aranžmaja kot na 3. ravni še dodatno: posebni vlak z gostinskimi storitvami, turistični vodnik, gorski vodnik ali smučarski inštruktor, znana medijska zvezda, ki bo potnike zabavala med vožnjo na vlaku in podobno. Tudi na tej ravni imamo že nekaj izkušenj: v času letošnjih 13. slovenskih dnevov knjige je na EC vlaku Emona med Ljubljano in Dunajem znani igralec Pavle Ravnohrib prebiral odlomke knjižnih uspešnic Mohorjeve družbe iz Celovca. Knjige je bilo mogoče kupiti tudi na vlaku in v informacijskih centrih.

Za konec navedimo še eno misel Briana Tracyja: »Verjamem, da lahko skozi učenje in aplikacijo naučenega rešite kateri koli problem, premagate katero koli oviro in dosežete kateri koli cilj, ki si ga postavite.«

Ravni zadovoljevanja stranke

- | | |
|--|--|
| 1. Strankina pričakovanja izpolnjujete | ➔ minimum golega preživetja |
| 2. Strankina pričakovanja presegate | ➔ prekašate tekmece |
| 3. Stranko »očarate« | ➔ stranko prijetno presenečate |
| 4. Stranko »osupnite« | ➔ stranka kupuje samo še pri vas in vas priporoča svojim znancem |



HUPAC

Hupac je okrajšava za nemško besedo Huckepack (oprtni prevoz) in je hkrati naziv švicarskega intermodalnega operaterja s sedežem v Chiassu na švicarsko-italijanski meji. Podjetje Hupac so ustanovili leta 1967, zato da bi čim bolj izkoristili prednosti kombiniranega prevoza. Podjetju je to tudi uspelo s svojimi inovativnimi storitvami.

Hupac ima trenutno 95 delničarjev. Delniški kapital znaša 20 milijonov švicarskih frankov, od tega si 72-odstotni delež delijo zasebna prevozna podjetja, 28-odstotni delež pa železnice, večji del Švicarske železnice (SBB).

Občudovanja vredna je statistika, s katero vam seznanijo pri podjetju. V lasti imajo več kot 3.600 vagonov različnih vrst za prevoz zabojnikov, zamenljivih tovarišč (swap body), polprikolic ali tovornjakov. Hupac prepelje 130 vlakov na dan, v enem letu pa okroglih 5,5 milijona tona tovora. Če bi številke prevedli v število voženj, ki bi bile potrebne za isti obseg prevozov s cestnimi vozili, bi prišli do častitljivega števila 690 tisoč voženj v letu 2007. V primerjavi z letom 2006 je podjetje lani zabeležilo 12,6 odstotkov več prevozov. S takšno stopnjo rasti na zasičenem trgu bi se verjetno zadovoljila večina prevoznih podjetij, vendar slednje ne velja za Hupac, ki je vaju še višjih stopenj rasti. Podjetje stalno investira v vagone, elektronsko komunikacijo, terminale in sisteme, zato je pričakovati, da se bo njihov obseg poslovanja še povečeval in da se bo podjetje še razvijalo.

Zadnja leta je Hupac uresničil kar nekaj inovativnih pristopov. Leta 1989 so uvedli vlake »shuttle«, s katerimi danes opravijo več kot 80 odstotkov nesprenmljanih prevozov. Glede na predlansko obdobje so zabeležili 13,2-odstotno rast. Vlaki shuttle vozijo v rednih presledkih med določenimi postajami. Zasnova se je izkazala za zelo učinkovito.

Uspešno so uresničili zasnovo terminalov »gateway«. Na terminalih Busto Arsizio, Milano in Novara

pretovarjajo z vlakov na druge vlake zamenljiva tovarišča, zabojnike in polprikolice. Na ta način lahko vlaki vozijo na določeni relaciji, hkrati pa opravijo več voženj. Terminali predstavljajo lijak, kamor se steka promet iz zaledja. V mestu Singen v pokrajini Baden-Württemberg (Nemčija) so odprli nov terminal, zmožnosti terminala Busto Arsizio pa so podvojili z novim terminalom Busto 3. Podjetje želi tako zadovoljiti povpraševanje po intermodalnih storitvah.

Dejavni so tudi v prometu **vzhod-zahod**, kjer beležijo največjo rast, 22 odstotkov v enem letu. Njihovi intermodalni vlaki redno vozijo iz Rotterdama, Antwerpna, Zeebruggeja in drugih postaj na Poljsko, v Češko in Avstrijo. Februarja letos so celo uvedli storitev iz Zeebruggeja, Rotterdama, Antwerpna in Hamburga v Moskvo. Vlak vozi po prevoznici poti Schwarzheide (Nemčija)–Slawkow (Poljska). Nazadnje so vpeljali vlake, ki iz severnoevropskih luk vozijo do postaj Hendaye in Perpignan na francosko-španski meji.

Cena, ki jo Hupac lahko zaračuna, mora biti konkurenčna glede na razpoložljive alternativne prevozne storitve. Kot ugotavljajo vse evropske železnice **cene storitev v cestnem prevozu padajo** zaradi močne konkurence, ki so jo spodbudili deregulacija in nizki vstopni stroški v prevozno panogo. Čeprav je železniški promet veliko bolj energijsko učinkovit in okolju bolj prijazen način prevoza **stranke najbolj zanima cena**. Zato mora Hupac zniževati stroške, kar počne tako, da povečuje učinkovitost storitev, slednje se nato odraža v manjših stroških po enoti na vlak, saj največji del stroškov predstavlja prav železniški prevoz.

Posebno pozornost posvečajo **kakovosti storitev**. Storitve vleke je Hupac najel na podlagi razpisa, kar se je izkazalo za konkurenčno prednost, saj so se stroški znižali in storitev je bolj učinkovita.

Hupac deluje kot posrednik in prevzema tveganje, ki bi nastalo,

če naročeni vlak ne bi bil dovolj zaseden oziroma, če bi vozil prazen. Njihove stranke so špediterji in večja podjetja, ki naročajo prevozne storitve pri prevoznikih v cestnem prevozu, po notranjih vodah in na železnici.

Rola – storitev prevoza, pri kateri se z vlakom prevažajo tovornjaki – predstavlja manjši del prevozov. Storitve Rola **stalno upada**, lani na primer za 2,8 odstotka.

Pri nesprenmljanih prevozih je 80 odstotkov prevozov zabojnikov in zamenljivih tovarišč, drugih 20 odstotkov pa predstavljajo prevozi polpriklopnikov. Prevoz polpriklopnikov na železnici ne raste, medtem ko stalno raste prevoz zamenljivih tovarišč. Ta so tudi **lažja od klasičnih jeklenih zabojnikov** in ne omejujejo jih mere ISO (International Standards Organisation), pa tudi lažje jih je prilagoditi za različne tovore oziroma proizvode.

Hupac je vodilno podjetje v kombiniranem prevozu, ker:

- (a) je poslovno neodvisno od železniških podjetij.
- (b) so lastniki pretežno cestni prevozniki in agresivno nastopajo na trgu.
- (c) stalno vlagajo v posel in ne namenjajo sredstev za posle, ki niso povezani s prevoznimi storitvami.
- (č) jim stranke zelo zaupajo, saj niso odvisni od cestnih prevoznikov, špediterjev in ladjarjev.
- (d) zagotavljajo nakup storitev od vrat do vrat na enem mestu (One Stop Shop).
- (e) prevzemajo tveganje, vključno z zavarovanjem, dokumentacijo, dostavo, železniškimi stroški in kakovostjo (s certifikatom kakovosti ISO 9001 in ISO 14001).
- (f) stalno vlagajo v opremo in vozna sredstva.
- (g) so inovativni (nadzor pošiljk preko satelitskega sistema) in so zmanjšali papirno poslovanje na najmanjši možni obseg.
- (h) so uspešni skozi daljše obdobje.



Terminal Busto Arsizio.

Razgovori z delavci

Naša potreba je, da govorimo o sebi in da nas drugi poslušajo. **Erich Fromm** pravi: »*Dokler govorim, vem, da sem, da nisem nihče, da imam preteklost, da imam službo, da imam družino. Z govorjenjem o vsem tem se potrjujem. Toda potrebujem nekoga, ki bi me poslušal. Če bi moral govoriti zgolj sam sebi, bi znorel.*« Po pogovoru se največkrat bolje počutimo, saj nas je nekdo poslušal in nas s svojim odzivom na to, kar smo mu povedali, tudi obogatil. S tem vsi pridobimo, saj imamo možnost osebnostne rasti in spreminjanja. Beseda pa včasih tudi boli. Boli predvsem takrat, kadar sporoča nekaj, kar nam ni prijetno slišati in zadeva našo osebnost, naš jaz ali od nas zahteva neko spremembo. S takšnim pogovorom se včasih srečamo tudi na delovnem mestu. Ta pa ni neprijeten samo za nas, ki smo na razgovor povabljeni, temveč tudi za tistega, ki »mora« razgovor opraviti.

Razgovor kot izmenjava mnenj

Beseda **razgovor** v Slovarju slovenskega knjižnega jezika pomeni *uradno izmenjavo mnenj in stališč*. Sam pomen besede po tej definiciji najgloblje izraža namen in cilj naloge, ki so jo predlagali in predstavili v kadrih na Slovenskih železnicah, z Obvestilom št. 1.2.-47/2007. Namen te naloge, ki zahteva kratko uradno zabeležko le tega, je opraviti razgovor z delavcem. Razgovor naj bi bil v prvi vrsti namenjen *izmenjavi mnenj in stališč*. V takšnem pogovoru sta aktivna tako delavec, ki se razgovora udeleži, kot tisti, ki ga vodi. Včasih pa mu prisostvuje tudi nadrejeni – npr. vodja.

Namen razgovora

Namen razgovora je, da delavec, neposredni vodja in tisti, ki razgovor opravlja skupaj iščejo načine za čim boljše zdravje delavca, za optimalne delovne pogoje in za odpravo morebitnih vzrokov, ki lahko vplivajo na slabše zdravstvene in

delovne pogoje. Skupno prizadevanje naj bi pripomoglo k utrjevanju zdravja in k odpravi morebitnih dejavnikov tveganja ter izboljšanju medsebojnih odnosov v delovni sredini. To pa posledično k večjemu zadovoljstvu delavcev in s tem tudi k njihovi večji delovni uspešnosti. Za vsakega delavca naj bi razgovor v prvi vrsti pomenil razbremenitev. Razbremenitev notranjih stisk in težav, ki posameznika obremenjujejo in so lahko vzrok bolezni ali vsaj pripomorejo k zmanjšanju delovnih zmognosti.

Cilj razgovora

Z razgovorom skušamo dobiti čim bolj jasno sliko o delavčevem trenutnem zdravstvenem stanju, njegovi motivaciji, delovnih navadah, prilagodljivosti v delovnem okolju, njegovih odzivih v določenih – zlasti kriznih situacijah, pa tudi o njegovih željah, potrebah, pričakovanjih na delovnem mestu ipd. Da bi dosegli zastavljeni cilj razgovora, ga moramo opraviti čim bolj temeljito. K temu pripomore sproščenost, empatičnost (sposobnost življenja v človekovo notranjost) in usposobljenost (strokovnost) tistega, ki razgovor opravlja. Ob tem ni najpomembnejše, da se togo držimo zgolj Obrazca (vprašalnika), ki temu služi, ker je lahko to včasih moteče. Smiselno pa je, da ob opravljanju takšnega razgovora sledimo temeljnim točkam tega vprašalnika.

Za delavca je cilj razgovora izboljšanje medsebojnih odnosov na delovnem mestu in odprava vzrokov, ki lahko slabo vplivajo na njegove zdravstvene in delovne pogoje. Ob tem je smiselno, da delavec aktivno sodeluje.

Potek razgovora

Strokovni delavec se na razgovor pripravi. Najprej si pridobi potrebne podatke o delavcu, njegovem bolniškem staležu in pogostosti izostankov iz dela zaradi bolezni. Smiselno je, da si pridobi tudi mnenje neposrednega vodje delavca.

Sledi povabilo delavcu na razgovor, za katerega si tako delavec kot tisti, ki razgovor opravlja, vzmeta dovolj časa. Strokovni delavec se delavcu predstavi in mu pojasni namen in cilj razgovora. Seznan ga z zaupnostjo podatkov in mejo te zaupnosti. Strokovnost, zaupnost, potrpežljivost in spoštljivost so temelji na katerih se gradi razgovor. Delavec naj bi to tudi občutil. Takšen potek razgovora omogoča zaupanje in sodelovanje obeh, tako delavca kot tistega, ki razgovor opravlja. Pri razgovoru izhajamo iz tega, da so delavci, ki si želijo pomoči in izboljšanja stanja (zdravja in/ali delovnih pogojev) bolj motivirani in lažje sodelujejo. Razgovor je težje voditi, če prihaja do zanikanja, prikrivanja težav in splošno do odklanjanja takšnega razgovora. V takšnem primeru je reševanje problemov oteženo za vse. Delavec mora čutiti, da gre v razgovoru resnično za njega, za njegovo dobro. Le z njegovim aktivnim sodelovanjem in iskrenostjo lahko skupaj iščemo in najdemo rešitve, ki bi lahko pripomogle k izboljšanju njegovega zdravstvenega stanja in delovnih pogojev.

Vsebina razgovora

Vsebina razgovora se osredotoča na trenutne težave in okoliščine, ki so pripomogle k delavčevemu stanju. Ob tem so pomembne njegove želje, potrebe, pričakovanja in v povezavi s tem njegovo počutje, razpoloženje, občutki, strahovi itd., na delovnem mestu. Delavec ima možnost, da lahko pove kaj o svojem druženju s sodelavci ali s prijatelji izven delovnega okolja, nadalje o svoji motivaciji za različne dejavnosti in hobije.

Za vsakega posameznika so pomembni družinski odnosi, ki lahko pozitivno ali negativno vplivajo na začetek, potek in razvoj posameznikove bolezni in težav. Zato je v takšnem razgovoru tudi prostor za informacije o družinskih članih in medsebojnih odnosih, o čustvenem ozadju v družini, soci-

alnem položaju (gmotne in bivanjske razmere), raznih zlorabah in morebitnih zasvojenostih ter zdravstvenem stanju ostalih družinskih članov.

Ker pa je razgovor v prvi vrsti namenjen poklicnemu oz. delovnemu področju, je smiselno, da nam delavec poda čim več informacij o svojih zaposlitvah, spremembah delovnih mest, o zadovoljstvu z delom, o odnosih s sodelavci, s podrejenimi in nadrejenimi. Pomembno je, da nam delavec sporoči, če je (ne)zadovoljen s svojim delom, ima željo po spremembi in kako si predstavlja, da je to moč doseči. Prav tako je pomembno, da delavec pove, če potrebuje in/ali si želi dodatnega izobraževanja oz. izpopolnjevanja, za ohranitev obstoječega in/ali dosego drugega – njemu ustrežnejšega delovnega mesta. Delavec lahko izrazi svoje potrebe, ambicije in želje, ki se nanašajo na delo, ki ga opravlja. Razgovor naj bi potekal v sproščenem vzdušju. Včasih pa lahko pomanjkanje izkušenj pri vodenju razgovora strokovnemu delavcu predstavlja začetno težavo, napekost, strah in pomisleke, če bo razgovor potekal korektno. Nič ni narobe, če delavec ob tem občuti zadrego strokovnega delavca, ki vodi razgovor.

Za konkretne rešitve in izboljšanje določenega zdravstvenega stanja, delovnih pogojev in medsebojnih odnosov ve najbolje delavec sam. Človek samega sebe najbolje pozna, zato je sam sebi najboljši zdravnik ali pa tudi največji sovražnik. V konkretnem razgovoru lahko človek odkriva tiste svoje plasti, ki mu bodo pomagale poiškati najustreznejše rešitve, ki so v njem. Sam pa se mora odločiti ali bo najprej iskren do sebe in potem še do sogovornika.

Etičnost v razgovoru

Etično ravnanje pri izvajanju razgovora je, da strokovni delavec, ki vodi razgovor »odpira« samo tista področja, ki jih lahko v raz-

govoru tudi »zapre«. To pomeni, da ne sprašuje delavca o stvareh, ki niso in ne »smejo« biti predmet razgovora. To so vprašanja, s katerimi ne bi mogli osvetliti delavčevega osebnega stanja, odgovori pa ne bi koristili njegovemu izboljšanju zdravja ali delovnih pogojev. Etično ni, da strokovni delavec sprašuje delavca o stvareh, ki bi bile predmet njegove radovednosti o delavčevem zasebnem življenju in njegovih težavah. Delavec ima pravico, da ne odgovori na postavljeno vprašanje, zlasti, če čuti, da je s

tem ogrožena njegova osebna integriteta. Strokovni delavec pa mora spoštovati delavčevo voljo, da na določeno vprašanje tudi ne odgovori.

Pri vodenju razgovora upoštevamo dejstvo, da je pred nami človek, in da je razgovor le sredstvo za to da se izboljša stanje delavca in s tem okoliščine na delovnem mestu, kar je v dobro tako delavca kot delodajalca. Če smo v dvomu ali nekaj vprašati ali ne, se vprašajmo, kako bi se mi počutili, če bi nas nekdo to vprašal!

Včasih lahko ugotovimo, da delav-

cu ne bomo mogli »pomagati« z nekim konkretnim ukrepom ali spremembo. Takrat je od konkretne pomoči pomembnejša zavest, da se z njim pogovarjamo zaradi njega samega kot človeka in sodelavca. Da v času njegove boleznini pozabljen, ampak da se iskreno zanimamo za njegovo zdravje in okrevanje. Včasih je toplina iskrene človeške besede močnejše zdravilo in boljša pomoč kot karkoli drugega. To mora biti glavno vodilo razgovorov. In če delavec v razgovoru to čuti, potem razgovor ne bo zaman, takrat bosta oba imela od

razgovora največ.

Začel sem z **Erichom Frommom**, naj z njegovo mislijo tudi zaključim. Fromm govori o zakonu človeških odnosov: »Ni ga stika med dvema človeškima bitjema, ki ne bi vplival na oba. Nobeno srečanje dveh ljudi, noben pogovor med njima ne pusti nobenega od njiju nespremenjenega – četudi je morda sprememba tako majhna, da je ne prepoznamo.« Čeprav rezultati niso vedno vidni, smo lahko prepričani, da z iskrenim in pristnim odnosom vedno pustimo pečat, ki ostane.

Zdravje in bolniški stalež

Zdravje je velika vrednota večine ljudi. Zanj si je treba prizadevati vsak dan. Mnogokrat se zgodi, da ga začnemo ceniti šele takrat, ko začutimo, da se nam začne slabšati. Šele takrat, ko nas kaj zaboli, smo pripravljeni nekaj storiti zase, pa naj bo to na področju prehrane ali pa telesnega gibanja.

Tudi za delodajalca je zdrav delavec velika vrednota, kajti zdravi delavci so v organiziranem delu temelj vsakega delovnega procesa, ki zahteva določene delovne razmere. Ker je bila bolniška odsotnost na Slovenskih železnicah leta 2007 4,4%, kar pomeni, da je vsak dan z dela odsotnih 349 delavcev, je bilo treba nekaj storiti na tem področju. Tudi strošek podjetja ni nezamemljiv, saj je bolniški stalež v breme podjetja leta 2007 znašal 3.000.880,75 evra. Naš odstotek bolniškega staleža je nekoliko nad republiškim povprečjem in sam po sebi ni visok. Če pa bi pogledali posamezna delovna mesta, pa je odstotek bolniškega staleža bistveno višji. V službi za varnost in zdravje pri delu nam ni vseeno, da delavci zbolevajo, in bi radi storili, kar je mogoče, da bi bilo več zdravih delavcev na vseh delovnih mestih.

Na splošno lahko vzroke bolniškega staleža po Marjanu Bilbanu delimo na medicinske vzroke, kot so bolezen, poškodba, klicenoštvo, spremstvo družinskega člana, nosečnost, nega družinskega člana (otrok, zakonca), in na nemedicinske vzroke. Nemedicinski vzroki pa so:

- tisti dejavniki, ki so povezani z delovno organizacijo, družino, družbo kot tako in zdravstveno službo,
- dejavniki, ki so povezani z delavcem, pa niso strogo medicinski, kot so npr. gradnja hiše, šolanje ob delu, razni opravki pri uradnih organih, neresnost pri mladih delavcih, nezadovoljstvo s plačo ali delovnimi razmerami.

Pogled tega vplivajo na bolniški stalež še naslednji dejavniki:

- slabi medsebojni odnosi na delovnem mestu,
- slabe delovne razmere,
- velik delež zaposlenih ljudi,
- velik delež zaposlenih žensk, še posebno v rodni dobi,
- velik delež delavcev, ki opravljajo še kmečka dela,
- nacionalni dohodek in osebni standard,
- socialna zakonodaja,
- zdravstvena prosvetljenost prebivalstva,
- stališča in znanje zdravnika itd.

Naš namen je vplivati po svojih močeh na nemedicinske vzroke bolniškega staleža.

Ker bi radi, da bi bilo zdravih delavcev čim več, smo v začetku leta 2008 začeli pogovore z delavci, ki so daljši čas ali pogosteje v bolni-

škem staležu. Glavni namen je sodelovati z vsemi delavci in skrbeti za več zdravja v upanju na konstruktivno sodelovanje vseh delavcev. Želimo, da bi bili delavci usmerjeni v čim bolj zdravo življenje in pripravljeni storiti vse, da si ga ohranijo in izboljšajo. Eden od ukrepov za izboljšanje zdravja je tudi organizacija zdravstvene preventive za delavce podjetja.

V skladu z Obvestilom št. 1.2.-47/2007 URO-2713.7.2007 bodo na razgovore vabljeni tisti delavci, ki so bili v tekočem letu več kakor petkrat v bolniškem staležu ali pa so bili več kot 30 dni v bolniškem staležu. Pogovore bo vodil strokovni delavec za področje zdravstvenega in socialnega varstva v posamezni sekciji določene poslovne enote. Pogovori bodo pomagali tako delodajalcu kot delavcu poiskati načine utrjevanja zdravja in večje delovne uspešnosti ter osebne blaginje in zadovoljstva. Naša skupna vrednota pa je zdravje in skrb zanj. Od 1. januarja letos 2008 pogovori že potekajo in so ena od oblik povezanosti z delavci na področju ohranjanja in promocije zdravja.

Pomembno vlogo pri spremljanju bolniškega staleža pa imajo tudi neposredni vodje, ki lahko vplivajo na delovno klimo, počutje delavcev na delovnem mestu in odnose v določenem delovnem okolju. Vodje so prvi, ki zaznavajo spremembe pri delavcih, njihovih odnosih in spremembe v delovnem procesu. Glede na to, da poznajo konkretno situacijo, so pomemben sogovornik pri oblikovanju pravih ukrepov pri ohranjanju in utrjevanju zdravja. Ko vodja ugotovi, da delavec ne opravlja dela v skladu z nalogami in pričakovanji podjetja, se lahko z delavcem pogovori o razlogih za tako situacijo. Na podlagi ugotovitev v pogovoru naredita vodja in delavec načrt, kaj je naloga delavca in do kdaj in kaj je naloga vodje in do kdaj. Na ta način lahko odstranujeta motnje pri delu. Nato sledi, če je treba, napotitev k strokovnemu delavcu za področje zdravstvenega in socialnega varstva ali k strokovnemu delavcu druge službe. Pri daljših bolniških odsotnostih pa vodja olajša delavcu ponovno vključitev v delo s tem, da se pogovori z delavcem, ko pride iz bolniškega staleža oziroma strokovnim delavcem, ki problem skupaj z delavcem obravnava.

Na splošno pa so ukrepi, ki jih je mogoče izvajati za utrjevanje zdravja delavcev v podjetju, ukrepi za preprečevanje poškodb pri delu, ergonomski ukrepi, organizacijski ukrepi v delovnem okolju, ukrepi za obvladovanje doživetij preobremenjenosti pri delu in ukrepi za preprečevanje uporabe psihoaktivnih snovi na delovnem mestu. S sodelovanjem z delavci bo prek pogovorov mogoče odkriti ukrepe za varovanje zdravja, ki jih sicer ne bi mogli odkriti.

Magda Šinkovec Mali

Pivka je kraj s pestro zgodovino, saj leži na pomembnem prehodu med Sredozemljem in Srednjo Evropo.

Na izlet z vlakom

V Pivko

Železniška postaja Pivka je ime- nitno izhodišče za pohode po označenih poteh, za izlete s kole- som in za ogled Parka vojaške zgodovine. Zato na njej z izletni- škim namenom prvič izstopimo le zato, da vrnemo še vsaj nekajkrat, posebno s kolesom, saj je v okolici Pivke 6 kolesarskih poti, dolgih do 45 kilometrov. Izziv zase je 91 kilometrov dolga Velika Krpanova pot od Pivke do Postojne, ki drži čez Javornike in Bloško planoto. Vse so podrobno predstavljene na karti Velika Krpanova pot, ki poleg karte občine Pivka ponu- ja obilico izletniških informacij o Pivškem in okolici. Obe sta v merilu 1 : 50.000.

Železniški postaji najbližja turistič- na privlačnost je Park vojaške zgo- dovine, do katerega se s postaje sprehodimo v desetih minutah. Še preden zapustimo železni- ško postajo Pivka, si za uvod ogledamo informativne table o turističnih točkah na Pivškem, o Veliki Krpanovi poti in načrt Pivke. Zatem stopimo na Kolodvorsko cesto in se po njej napotimo desno do prehoda čez železni- ško progo, sledimo kažipotom za muzej in pridemo do Parka vojaške zgodovine. Urejen je na območju nekdanje pivške vojašni- ce in je do konca septembra odprt vsak dan od 10.00 do 17.00, od oktobra do junija pa ob koncu tedna in za praznike od 10.00 in 15.00. Na svetovnem spletu je predstavljen na strani www.tank.pivka.si. V njem si ogledamo stalno razstavo in multivizijo o vojaški zgodovini Pivke, muzejsko zbirko tankov in drugega težkega orožja in se domenimo za vodeni ogled italijanske podzemne utr- be na Primožu. V sklopu Parka je muzejska trgovina, ki ima obe- nem vlogo turistično informaci- skega centra. Na voljo so zloženk- e in drugo informativno gradivo o Parku in o izletniških zanimivo- stih na Pivškem, tu lahko kupimo zemljevid Velike Krpanove poti in vrsto knjig z vojaško zgodovinsko vsebino.

V Parku je začetek Poti do utrdb Alpskega zidu, ki je vsekakor vred- na sprehoda in ogleda, lahko pa se domenimo za prevoz s teren- skim vozilom in vodeni ogled

notranjosti utrdb. Drži na vrh 718 metrov visokega Primoža, ki so ga Italijani med vojnama v sklopu obrambnega sistema Alpskega zidu, ki je segal od Genove do Reke, močno utrdili. Pot je opremljena z 12 informa- tivnimi tablami, s katerih izvemo

Narin ter zatem zložno vzpenja proti izhodišču.

Iz Parka vojaške zgodovine se do železniške postaje vrnemo po isti poti. Če nas zgrabi lakota, se ustavimo v gostilni nasproti postaje, lahko pa se sprehodi- mo še 15 minut daleč v središče



Do cerkve in v središču Pivke, ki je kilometer oddaljeno od železniške postaje, pridemo po poti ob progi.



Park vojaške zgodovine je projekt v nastajanju, ki domuje v velikih vojašnicah nad Hrastjem pri Pivki.

nemalo zanimivosti in posebnosti o (pra)zgodovini Pivke in Pivškega in spoznamo zasnovo utrdbe. Vrnemo se po isti poti. Za vzpon potrebujemo okrog 45 minut, za vrnitev pa malo manj. Ponuja se tudi daljši sprehod, saj je pot do utrdb Alpskega zidu del 4 ure dolge Krožne poti vojaške zgodovine. S Primoža se nadaljuje na Šilentabor, kjer je v srednjem veku stal obsežen protiturski tabor, se spusti v turistično vas

Pivke. Po Kolodvorski cesti nada- ljujemo do manjšega parka, kjer nasproti spomenika zavijemo levo na stezo in gremo ob železniški progi do cerkve, zavijemo desno in se po Poti na Orlek spustimo v središče Pivke. Ker smo si pred tem na železniški postaji ogledali vozni red vlakov, natančno vemo, koliko časa si lahko privoščimo za postanek v piceriji ali v slaščičarni oziroma koliko vlakov nam je še na voljo.



Pogled z
Dolske planine
na Poludnik.



Dolska planina
(Dellacher Alm).



Brško jezero
(Egger-alm-See).



Dolska planina (Dellacher Alm).

Z vlakom na Poludnik (1.999 m)

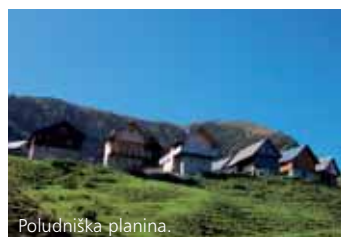
Poludnik (nemško Poludnig, italijansko Monte Poludnig, 1.999 m) je zelo razgleden vrh v Karnijskih Alpah, na meji med Avstrijo in Italijo, še znotraj današnje severozahodne meje slovenskega govornega območja. Z vrha Poludnika je v smeri proti vzhodu in zahodu lep razgled na Karnijske Alpe, proti jugu in jugovzhodu na Julijske Alpe, proti severu pa na Ziljske Alpe ter na Visoke Ture. V lepem vremenu vidimo tudi Veliki Klek (Grossglockner, 3.798 m). Ime Poludnik verjetno izhaja iz slovenske besede »poldan«, tako kot na primer imeni Poldnašnja Špica v Zahodnih Julijskih Alpah in Poldenik v Karnijskih Alpah. Vrhova omenjenih gora namreč iz določene zornega kota v dolini kažeta po soncu poldan, kar so kot naravno sončno uro uporabljali domačini. Na severnih pobočjih Poludnika so tri planine, kjer še govorijo slovensko ter obiskovalca iz Slovenije celo sami nagovorijo v domačem ziljskem narečju. To so Brška planina (Egger Alm, 1.422 m), Dolska planina (Dellacher Alm, 1.362 m) in Poludniška planina (Poludniger Alm, 1.708 m). Imeni prvih dveh planin izhajata iz imen vasi v Ziljski dolini, od koder so doma domačini: Brdo (Egg) in Dole (Dellach). Planine so najbolj obiskane od sredine junija do sredine septembra, ko je čas paše. Takrat se živina svobodno sprehaja med planinskimi pašniki, napaja pa se v bližnjem delno presihajočem Brškem jezeru (Egger-alm-See, 1.407 m). V sezoni so v vseh treh planinah odprte »planinske gostilne«

(Alpengasthof), kjer se obiskovalci lahko okrepčajo. Planine imajo tudi svojo spletno stran v nemščini: <http://members.aon.at/rauterhof/poludnig/>.

Pravijo, da pravi planinci uporabljajo »samo vlak in noge« (ter v novejšem času še gorsko kolo). Ravno za takšne obiskovalce je Poludnik zelo privlačen cilj. Do



Poludniška planina.



Poludniška planina.

koroškega mesta Beljak (Villach) se pripeljemo iz Slovenije z vlakom InterCity ali EuroCity, tam pa presedemo na lokalni vlak, ki vozi po dolini reke Zilje (Gail) do postaje Šmohor (Hermagor), do koder traja vožnja iz Beljaka približno eno uro. V poletni sezoni vlaki iz Slovenije do Beljaka in naprej po Ziljski dolini prevažajo tudi kolesa. Več informacij o voznih redih in cenah vozovnic do Beljaka dobimo na spletni strani http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/kolo_in_vlak/. Zahodno od Šmohorja (603 m) se

od glavne ceste proti jugu odcepi asfaltirana cesta, ki najprej prečka železniško progo, nato pa pri Modrinji vasi (Möderndorf) še reko Ziljo. V Modrinji vasi lahko spotoma obiščemo Modrinjski grad, v katerem je Ziljski muzej: <http://www.bezirk-hermagor.at/heimatmuseum/english.htm>. Potem pa se po 10 kilometrov dolgi ser-



Vrh Poludnika,
Prešeško jezero v Ziljski
dolini in Ziljske Alpe.



Pod vrhom Poludnika.

pentinasti in ozki asfaltirani cesti povzpemo na Brško planino. Pravi raj za gorske kolesarje je 4 kilometre dolga asfaltirana cesta med Brško in Dolsko planino, saj je ravna, razgledi na bližnjo Brško planino in Brško jezero ter proti vrhu Poludnika pa so nepozabni. Po tem odseku ceste poteka tudi »Karnijska visoka pot« (Karnischer Höhenweg) z Mokrin (Nassfeld) proti vzhodu na razgledni Ojstrnik (2.052 m). Z Dolske planine se po 8 kilometrov dolgi makadamski cesti z gorskimi kolesom povzpemo na

Poludniško planino. Od tam je do vrha Poludnika še 45 minut hoje. Če se na Poludnik povzpemo peš z Dolske planine po bližnjici, je hoje za dve uri. Lahko pa opravimo tudi štiriurno krožno gorniško turo v smeri: Brška planina -> Dolska planina -> Poludniška planina -> vrh Poludnika -> sedlo »Pri Gradešci« (Schlosshütten sattel, Sella del Poludnig, 1.453 m) -> Brška planina. Namesto da bi se s Poludnika vrnili v Šmohor, se lahko z Dolske planine po makadamski cesti, ki vodi po dolini Blaškega potoka (Vorderberger Wildbach), proti vzhodu spustimo v dolino Zilje in vstopimo na lokalni vlak v Beljak na železniški postaji Št. Štefan-Blače (St. Stefan-Vorderberg). Od tam je do Beljaka 45 minut vožnje z vlakom. Če bi bila enodnevna gorniška tura za nas prenaporna, lahko prenočimo v katerem izmed številnih hotelov in prenočišč v Ziljski dolini – najbolje kar pri kopalnem Prešeškem jezeru (Presegger See), kjer se voda poleti ogreje celo do 28 stopinj Celzija, od istoimenskega železniškega postajališča pa je oddaljeno samo za streljaj. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije. Dvojezično karto Koroške, ki jo je izdala Mohorjeva družba iz Celovca, dobimo v njenih knjigarnah v Ljubljani in v Celju ter na spletni strani <http://www.nsk.at/viewkarta.html>. Najbolj natančno (v merilu 1:50.000) ter s slovenskimi krajevnimi in ledinskimi imeni pa opisano območje prikazuje Atlas Slovenije na straneh 19 in 20. Prijetno potovanje!

Liga v športnem ribolovu

Peta tekma

Končno smo začeli s tekmami na tekoči vodi. Peta tekma lige je bila v soboto 19. julija v Radečah. Glede na vremenske razmere v minulem tednu smo imeli super vreme, sicer je to že običaj v Radečah. Vreme na tekmi je bilo enkratno, ob koncu že kar peklensko vroče. Prva tekma v Radečah se je glede na dosedanje rezultate končala presenetljivo. Res, pa je vsako leto se nam pridruži nekaj dobrih ribičev, kar samo povečuje napetost in tekmovalnost med tekmovalci. Zmagovalec pete tekme je bil znan po prvi ujeti ribi, somu teže 11 kilogramov, glede na uporabljen pribor enkratno.



Zmagovalec pete tekme **Zlatko Kaiser** je rojen 8. avgusta 1957. Na železnici je zaposlen od leta 1986 na delovnem mestu vzdrževalec tirnih vozil. Na tekmi je uporabil Tajger z dodatki.

Osnovni podatki (5. tekma)

- temperatura zraka 16°C,
- temperatura vode na globini 0,5 metra 15°C,
- temperatura vode na globini 6 metrov 14°C,
- jasno, hitre spremembe višine vode.



Zmagovalec šeste tekme **Zoran Podlesnik** je rojen 6. novembra 1949. Na železnici je zaposlen od leta 1982 na delovnem mestu strokovni sodelavec ustrezne smeri na postaji Zidani most. Na tekmi je prav tako uporabil Tajger z dodatki.

Šest tekma

Šesta tekma lige je bila 23. avgusta v Radečah (trasa Loka). Tekma je bila nekaj posebnega zaradi zeliščarjev iz Loke, ne samo zato, ker so nas pogostili z dobrotami iz domačih zelišč (kruh, pecivo in napitki). S prihodom na tekmo so pokazali, da smo železničarji s svojo ligo na pravi poti. Veljalo bi razmisliti o sodelovanju, mogoče na finalni tekmi ali naslednje leto na nočnem maratonu. Tekma se je odvijala po pričakovanih, presenečen tokrat ni bilo.

Osnovni podatki (6. tekma)

- temperatura zraka 14°C,
- temperatura vode na globini 0,5 metra 14°C,
- temperatura vode na globini 6 metrov 13°C,
- oblačno, zmeren veter jugozahodne smeri.

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

Rezultati pete tekme

1. Kaiser Zlatko	SVPS Maribor	13.680 točk
2. Skrbiš Avgust	SVPS Maribor	7.870 točk
3. Podlesnik Zoran	SŽTS Zidni most	7.320 točk
4. Petek Boštjan	SSSLO Maribor	7.210 točk
5. Zorko Branko	SŽS Sevnica	6.460 točk
6. Trantura Miran	SVSZ	3.550 točk
6. Kač Roman	SŽS Sevnica	2.660 točk
8. Kokol Mirko	SVŽVSS Ptuj	2.430 točk
9. Pupaher Zlatko	SVŽVSS CD Maribor	2.180 točk
10. Korez Branko	SSSLO Maribor	2.010 točk

Rezultati šeste tekme

1. Podlesnik Zoran	SŽTS Zidni Most	5.610 točk
2. Zorko Branko	SŽS Sevnica	4.620 točk
3. Pupaher Zlatko	SVŽVSS CD Maribor	4.210 točk
4. Skrbiš Avgust	SVPS Maribor	3.150 točk
5. Babšek Rafael	SVŽVSS CD Maribor	3.010 točk
6. Korez Branko	SSSLO Maribor	2.300 točk
6. Golež Dejan	SŽPS Celje	2.090 točk
8. Odobašič Šasudin	SŽS vlakospremna	1.920 točk
9. Sušič Hazim	SDŽDS	1.820 točk
10. Vlašič Miran	SSSLO Maribor	1.470 točk



Enajst-kilogramski som je prinesel zmago Zlatku Kaiserju.

KOLENDAR TEKEM

	KRAJ	DATUM	ZBOR	ZAČETEK
7. tekma	Radeče	20. septembra 2008	7.00	9.00
Finale	Rače	11. oktobra 2008	7.00	9.00



Na gradu Pišece v družbi oskrbnika.

Kolesarski izlet strojevodij SV Ljubljana, SV Divača in DE Zidani Most – Bizeljsko 2008

Tako lep dan je bil – za uživanje življenja

Za spremembo tokrat nismo bili sužnji časa in načrtov. Ni bilo pomembno, kje bomo na primer ob najstari uri, vse, kar nas je zanimalo, je bilo to, da bomo tam. Tam nekje med bizeljskimi griči, med vinogradi, med prijaznimi ljudmi, preprosto tam. Več si človek ne more in morda celo ne sme želeči. Skrivnosti narave so nam dane, so na dosegu roke, samo od nas pa je odvisno, ali in kako jih bomo znali prepoznati, sprejeti in v njih uživati. Nam je to v popolnosti uspelo. Bil je preprosto lep dan za uživanje. Razpredati o tem, kako je potekala vožnja, nima smisla. Kajti človek mora biti poleg, da lahko občuti in doživi to, kar smo tišči dan, ko čas ni bil pomemben, doživeli na svoji poti mi. Lahko pa vam nakažem par smernic, kako se lotiti te poti, kaj obiskati in na kaj biti pozoren. Vsak izlet mora namreč biti kljub vsej svoji sproščeni naravi tudi poučen, saj se človek uči vse življenje, če pa to učenje poteka neobremenjeno od vsakdanjega stresnega življenja – ja, potem pa smo zmagali, ni hudič, da ne!

Torej, par napotkov. Verjamem, da jih boste sami našli še sto več. Pa vseeno – nekaj besed o Bizeljskem in o nekaterih največjih zanimivostih, ki smo jih obiskali na našem raziskovanju. **Bizeljsko** se razteza v severovzhodnem delu občine Brežice. Meje pomenijo reka Sotla,

potok Dramlja in hribovje Orlice. Prvotno ime – Wiesel – izhaja iz 12. stoletja, pozneje se je preimenovalo v Wissel in od tod v Bizelj, to je Bizeljsko. Sestavljeno je iz treh krajskih enot: **Obsoteljska ravnica**, ki je najnižji del Bizeljskega in jo uvrščamo med tipične panonske ravnice, **Bizeljske gorice**, ki sestavljajo panonsko gričevje, in pa **Južna pobočja Orlice**, ki s svojimi gozdnimi površinami, večinoma nad 400 metri nadmorske višine, temu območju že dajejo predalpski značaj.

Velika zanimivost Bizeljskega, ki smo jo na naši poti spoznali, so **repnice**. Obiskali smo repnico Pri Najgerju, katere posebnost so naravne freske na stropu. Kaj sploh so repnice? Lahko preprosto rečemo, da so naravni hladilniki, in to presenetljivo učinkoviti, kar smo preizkusili tudi sami ob pokušini dobrot, s katerimi so postregli nadvse prijazni lastniki. Repnice so izkopane v kremenčev pesek, predvsem včasih so se uporabljale za shranjevanje pridelkov, med drugim tudi repe (od tod so dobile ime), stalna temperatura v njih je 8 °C, vlaga pa okrog 95 odstotkov. Danes se zaradi odličnih klimatskih razmer uporabljajo za zorenje in hrambo vina.

Naslednja znamenitost, ki smo jo obiskali, je **grad Pišece**, ki je trenutno v obnovi, ogledali pa smo si ga ob vodstvu prijaznega oskrbnika,

Ivana Radanoviča. Grad Pišece se prvič omenja leta 1329 kot Haus Pischeetz. Ime se je z leti večkrat spreminjalo (v osnovi je ostalo isto!), do leta 1443, ko se omenja ime Gesloss Pischecz. Potem ko so okrog leta 1353 pišečki vitezi izumrli, je grad šel skozi več rok in pogosto menjal lastnika, zadnji lastnik oziroma rodbina pa so bili Mosconi, katerih prednik Inocenc pl. Moscon je grad leta 1595 kupil za takratnih 33 tisoč goldinarjev (skupaj s Sevnico in Rešanjem). Grad je doživel tudi dva kmečka upora, in sicer leta 1573, ko ni bil poškodovan, in pa na božični dan leta 1661, ko so bili uporniki uspešnejši in sta kot žrtvi padla Hans Jakob Moscon in njegova žena Elizabeta. V okolici gradu je lepo urejen park, v katerem izstopata dve orjaški sekvoji.

To je bilo par motivov za pokušino. Album dopolnite sami s svojimi zamislimi, ki vam jih zagotovo ne bo zmanjkalo. Moram še povedati, da za hrano in pijačo ob poti ne skrbite. Bizeljsko ponuja veliko več, kot mi vsi skupaj lahko »pospravimo«, brez skrbi.

Tako, preko Brežic smo prispeli nazaj v izhodišče, to je v Dobovo, se primerno podprli in strnili vtise. Kar se tiče mnenja naše skupine, potem ko smo premleli vse skupaj, je bil dan čudovit – preprosto lep dan za uživanje življenja.

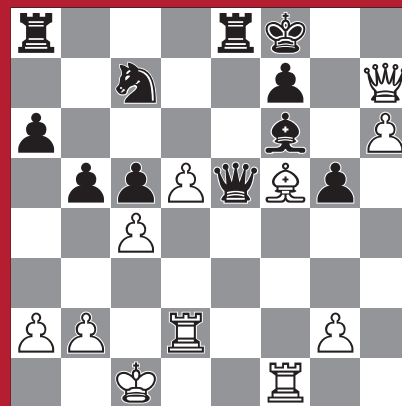
Robert Zakrajšek

ŠAH

Ureja: Oskar Orel

Primer 11:
Martinez, B -
Fernandez, A (SZ,
1975)

Obramba črnega sloni na lovcu, ki brani polji g7 in h8. Posredno pa je ogroženo tudi polje f7. Beli je z vmesno potezo uprizoril matni napad.

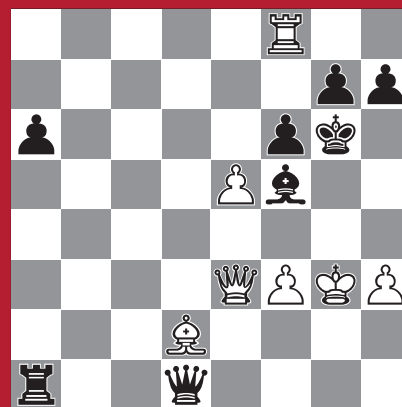


Rešitev:

1. Lg6! Te7 [1...fxg6 2. Dg7#] 2. d6 Td7 3. Tdf2! Se8 [3...De3+ 4. Kb1+-] 4. Dh8+!! Lxh8 5. Txf7+ Txf7 6. Txf7+ Kg8 7. h7# 1-0

Primer 12:

Novozenjin – Šanfilov (Vladimir, 1975)
Zdi se, da ima črni kralj zadovoljivo obrambo. Toda beli na potezi je z učinkovito žrtvijo kraljice izvršil matni napad.



Rešitev:

1. Dh6+!! gxh6 2. Txf6+ Kg7 3. Lxh6+ Kg8 4. Tf8# 1-0

Andrej Hreščak

Življenje živim takšno, kot je – živim!



»Začel sem kot prometnik na postaji Podgorje,« pripoveduje svojo zgodbo Andrej Hreščak. »Potem sem enako delo opravljal na postaji Hrpelje Kozina, nato pa na koprski tovarni. Sledila je vrnitev v Kozino, kjer sem po dveh letih postal šef postaje. Potem pa sem odšel v Postojno kot vodja operative v Sekciji za vodenje prometa Postojna.

Skratka, vse je šlo lepo, življenje je bilo videti rožnato, da bolj ne bi moglo biti. Imam desetletno hči Evo in sina Jana, ki bo septembra star dve leti, z ženo Heleno sva začela graditi hišo in z gradnjo prav lepo napredovala. Potem ... potem pa je udarilo. Zares. Lanski 23. september je bil zame »črni september«. Z očetom in bratom smo se odpravili v gozd pripravljat drva. Eno od podrhtih dreves se je ujelo na drugo, menda zaradi gostega bršljana. Hotel sem ju spraviti narazen. Sledil je nepredvidljiv

splet okoliščin, morda je botrovalo tudi malce nepazljivosti in – drevo me je pokopalo pod sabo. Za nekaj trenutkov sem izgubil zavest. Očetu, ki je bil najprisrebnejši, je uspelo, da me je nekako spravil izpod debla, da sem lahko vsaj zadihal. Domačini so me prenesli do reševalnega avtomobila, ki me je prepeljal do divaškega letališča na Gaberku, od tam pa helikopter v ljubljanski Klinični center. Takoj sem se znašel na operacijski mizi, ugotovljen je bil zlom hrbtnice, eno od ledvenih vretenc je bilo dobesedno zdrobljeno. V bolnišnici sem ostal štiri tedne, potem pa so me prepeljali na rehabilitacijo v Sočo. Trenutno sem doma, a naj bi se v Sočo še vrnil, saj rehabilitacija še ni popolnoma končana.«

Andreju se je svet nenadoma obrnil za 360 stopinj.

»Pričakoval sem oporo, toda zares težko opišem, v kako neskončno veliki meri se je ta opora dejansko uresničila. Vsi, prav vsi mi pomagajo po svojih najboljših močeh! Žena, hči, celo sinko, ki še nima dveh let ... Potem so seveda tu še vsi člani ožje in širše družine, prijatelji. Še prav posebej veliko pa mi pomenita podpora in pomoč ljudi, s katerimi sem bil do danes povezan bolj po »službeni« strani. To so vsi moji sijajni sodelavci, s katerimi smo si vsak dan delili dobro in slabo, pa seveda vodilni moške Slovenskih železnic in občine Divača. Med njimi zares ne bi želel koga pozabiti, zato imen raje ne bi našteval. Vsi so priskočili na pomoč, materialno, in, kar gotovo odtehta še mnogo več: moralno, iskreno, s prijateljsko toplino. Socialni čut, ki ga čudovito nadgrajuje človeški čut! Utrdili so me v veri, ki se morda zdi v teh resnih časih celo malce naivna, a jo

od danes gojim še z veliko večjim prepričanjem: v svojem bistvu smo vsi ljudje dobri, to se najpogosteje in najlepše odrazi v najtežjih trenutkih.«

Tudi za Andreja je resničnost morala postati resničnost.

»Res je. Ker gibalno nisem tako sposoben, si je bilo treba prirediti stanovanje. Pomagali so mi, da lahko v – še nedograjeni – hiši živim v spodnjem nadstropju. V zgornje, kjer živi družina, pač še ne morem. Seveda pa načrtujem, da bi vso hišo priredil tako, da bi lahko uporabljal tudi zgornje nadstropje, da bi bil, skratka, povsem neodvisen.«

Stvari gredo naprej, v pravi smeri.

»Od poškodbe do zdaj sem pri rehabilitaciji ogromno napredoval. S pomočjo ortopedskih pripomočkov in treh »asistentov« napravim že par korakov, za uravnavo celotnega organizma pa je najpomembnejše to, da lahko stojim. Ker me noge še ne držijo najbolje, si z vajami krepim predvsem roke in ves ramenski obroč. Zelo rad tudi plavam.«

Človeka v jutrišnji dan najbrž vodijo osebni, intimni cilji.

»Drži. Prav vsak dan si postavim nov cilj. Denimo, moj prvi cilj takoj po poškodbi je bil, da bom zmožeg živeti tudi brez plenice. In je šlo. Nato cilj, da se bom lahko sam, brez pomoči oblekel, kar je, verjemite, velikanska zmaga. In nato cilj, da bom šel sam, čisto sam na pijačo. Ustrezno so mi priredili avto, vanj lahko zložim voziček – in se peljem. Brat mi je tudi priredil »sedečo« motorno kosilnico za travo, in pred kratkim sem jo

že preizkusil. Super! Napredujem korakoma, vendar zanesljivo. Rad bi bil čim bolj samostojen, da žena ne bi imela treh otrok namesto uradnih dveh ...«

In naprej?

»Trenutno sem v bolniškem staležu. Srčno rad bi se vrnil na delo, pri čemer me podpirajo tako sodelavci kot tudi vodilni. Seveda ne na isto delovno mesto, saj sem bil izraziti »operativec«, toda prepričan sem, da bi s svojimi izkušnjami in z znanjem zares lahko veliko pripomogel. Fizično sicer nisem več enako sposoben, toda čutim, da lahko v življenju še marsikaj naredim. Hvala bogu imam glavo še vedno na pravem mestu!«

Pravijo, da je optimizem najboljše zdravilo na svetu. Drži?

»Zagotovo! Optimizem me nikoli, prav nikoli ni zapustil, čeprav je bilo na začetku hudo. Sicer pa je to skorajda znanost: treba je najti tisto pravo, zdravo mero med pretiranim optimizmom in resničnostjo. Ne morem upati, da bom že jutri hodil. Privajam se na to ljubo življenje, kakršno je, in zraven seveda upam, da bo jutri še boljše. Vsak dan stremim za tem, da se počutim aktivnega, in predvsem koristnega. Tudi medicinska stroka pravi, da realne možnosti vsekakor so, zagotovo obljubiti seveda ne morejo, pa vendar ...«

In železnica, Andrej?

»V vseh pogledih ostajam zagrižen železničar, s srcem in z dušo! Morda imam to zapisano že nekje v genih, oče je bil namreč strojevodja. Zares, sploh si ne predstavljam, da bi v življenju lahko počel kar koli drugega!«

Peter Misja

Peter Misja je človek s prav posebnim »hobijem«, če se sploh lahko tako izrazim, ki ga opravlja poleg svoje redne službe na Slovenskih železnicah. Je namreč »glavar«, »cappo di banda« – v šali rečeno, po domače povedano pa župan občine Podčetrtek, ki jo vsi seveda zelo dobro poznamo po termah Olimia in pa po čudovitih trenutkih, ki smo jih tam doživeli in preživeli na aktivnem oddihu. Kdor aktivnega oddiha še ni izkoristil – ja, kaj za vruga pa čakate! Takoj po prijavnico! In sedaj k Petru.

Pozdravljen, Peter! Za začetek nekaj besed o sebi.

Sem Peter Misja, župan občine Podčetrtek. Sem iz kraja Imeno v bližini Podčetrška. Rodil sem se leta 1968, na železnico, oziroma bolje rečeno na Železniško šolo, pa sem prišel leta 1983. Že v dijaških letih sem bil v svojem kraju zelo dejaven na področju gasilstva in športa. V času šolanja pa sem bil dejaven tudi pri društvenem delu v šoli. Bil sem prvi nepoklicni govornik na prosla-

vi ob prazniku železničarjev, 15. aprila, na Zaloški cesti v Ljubljani. Kot zanimivost pa naj še povem, da sem med drugim igral tudi košarko za ljubljanski košarkaški klub Olimpija.

Kot strojevodja sem bil od leta 1986 zaposlen v delovni enoti Zidani Most, od leta 2006 pa sem inštruktor strojevodij v Ljubljani. Dejaven sem tudi v Sindikatu strojevodij Slovenije, med drugih sem bil dvakrat član statutarne komisije SSSLO, član skupščine SSSLO, opravljam pa tudi naloge tajnika OO Zidani Most.

Ob redni službi opravlja še funkcijo župana občine Podčetrtek. Kako je prišlo do tega?

Dolgo časa sem bil dejaven v svojem kraju, obenem pa sem bil tudi član sveta krajevne skupnosti Podčetrtek. Po odstopu prejšnjega župana so bile razpisane nadomestne volitve, na katerih sem kandidiral in jih po odločitvi volivcev tudi dobil. Sedaj sem župan že tri leta. V tem času so se v občini začele kazati

spremembe, saj smo med drugim dobili novo občinsko stavbo, v kateri opravljamo svoje poslanstvo, v kraju Pristava smo zgradili novo šolo, v samem Podčetrtku pa smo uredili tudi krožišča, ki poenostavljajo pretok prometa skozi kraj. (Krožišča sem si tudi sam ogledal in moram reči, da so zelo estetska in na nek način prav poživijo cesto – prepričajte se, ko boste v Podčetrtku – op. avtorja).

Kako usklajuješ funkcijo župana z redno službo inštruktorja strojevodij?

Ker je funkcija župana nepoklicna, sem seveda obdržal redno službo. Kot inštruktor delam predvsem na prevzemu lokomotiv, pri delu pa mi veliko pomagajo tudi drugi kolegi inštruktorji, katerim bi se ob tej priliki rad zahvalil.

Tudi župan kdaj potrebuje kakšno uro zase.

Ah, seveda! Takrat najraje urejam okolico svoje hiše, ukvarjam pa se tudi s športom. Igral sem za slovensko reprezentanco na prvem

evropskem prvenstvu v velikem nogometu za župane evropskih mest. Potekalo je v avstrijskem mestu Alpendörf, zasedli pa smo sedmo mesto. Drugače pa rad zaigram na kakšen inštrument, pravzaprav jih igram kar nekaj. (O tem sem se prepričal na seminarju v Podčetrtku, ko je Peter zaigral na klavir kot veliki pianist – občudovanja vredno – op. avtorja).

Kot običajno – misel za konec.

Vsak poklic, vsako delo, ki ga človek opravlja, pa naj bo to poklic strojevodje, funkcija župana ali pa katero koli drugo delo, poklic, funkcija, poslanstvo ali kakorkoli že imenujemo to, je težko, zahteva napor, vendar pa, če delaš z veseljem, s ciljem, potem težave izginejo same od sebe, ostane pa zadovoljstvo po opravljenem delu ali nalogi.

Peter, hvala za tvoj čas!

Bilo mi je v veselje! Bralcem pa sporočam – obiščite nas v Podčetrtku. Ne bo vam žal!
Robert Zakrajšek

Po dolgoletnem delu na železnici se je upokojil Jože Janežič



Sošolci železniške šole v Mariboru – generacija iz leta 1965 – in sodelavci ga poznajo kot »šefa kuhje« (kuhinje).

Jože je »prehodil« dolgo in pestro železniško pot. Bil je prometnik, operativni pomočnik, šef postaje Ljubljana, vodje prometne operative Ljubljana, šef prometne operative SŽ in šef glavne transportne operative Slovenskih železnic.

Številni železničarji in drugi ga poznajo kot dolgoletnega predsednika Planinskega društva Ljubljana in organizatorja izletov na Češko. Organiziral je tudi številne strokovne ekskurzije v podjetja, ki so poslovno povezana s Slovenskimi železnicami (Luka Koper, Talum Kidričevo, Tovarna sladkorja Ormož ...).

Z njegovim odhodom v pokoj je železnica ostala še brez enega ŽELEZNIČARJA v pravem pomenu besede. Da to res drži, potrjuje udeležba predstavnikov Madžarskih železnic na srečanju ob upokojitvi.

Pred njim je prijeten čas. Morebiti si ga bo krajšal s plezanjem v hribe, kot doslej, morebiti pa bo fotografiral ali celo žagal, kar v času, ko je bil v službi, ni počel. Jože, želimo ti, da bi se v pokoju lepo imel.

Prijatelji ŽELEZNIČARJI



Franc Geč (1953-2008)

Vse, ki smo ga poznali, in vse, ki smo z njim delali, je globoko pretresla vest, da nas je po 37 letih železničarskega staža nepričakovano in brez slovesa zapustil naš sodelavec Franc Geč.

Svojo poklicno pot je začel leta 1971, ko se je po končani železniški prometni šoli zaposlil kot premikač na postaji Maribor Tezno. Še isto leto je nadaljeval izobraževanje za vlakovnega odpravnik. Po končanem šolanju je leta 1972 nastopil službo kot pripravnik za vlakovnega odpravnik na postaji Vuzenica. V letih 1973 do 1977 je služboval v Rušah, nato pa do leta 1980 na postaji Maribor Studenci. Na postaji Maribor Tezno se je vrnil leta 1980, kjer je do leta 1987 služboval kot vlakovni odpravnik, nato pa kot operativni pomočnik, vse do 10. julija 2008, ko je za vedno odšel.

Odšel si, a ohranili te bomo v trajnem spominu kot zvestega sodelavca in prijatelja.

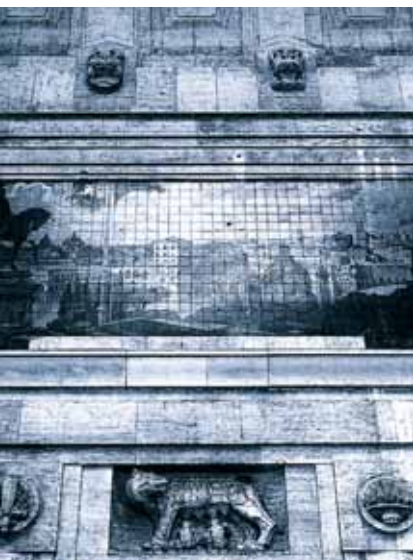
Sodelavci postaje Maribor Tezno



Stazione Centrale FS Milano ...

...ali osrednja milanska železniška postaja (Milano Centrale) je ena od velikih evropskih železniških postaj – velikih ne samo po številu tirov, vlakov, ali potnikov, temveč tudi po veličastnosti postajnega poslopja. Njeni začetki segajo v leto 1906, ko so milanski velmožje ugotovili, da prvotna zgradba iz leta 1864 ni dovolj veličastna za cvetoče industrijsko mesto. Razpisali so natečaj, na katerem je zmagal znani arhitekt Arrigo Cantoni. A njegov načrt neoklasicističnega poslopja, ki ga je izdelal, je bil za mestne očete preveč tradicionalen, zato so leta 1912 natečaj ponovili. Tokrat je zmagal Ulisse Stacchini in gradnja se je začela leta 1920.

Vendar pa je Stacchini, medtem ko je projekt zaradi svetovne vojne bil zamrznjen, svoje prvotne načrte močno spremenil. Razlog za to so bila dela mladega italijanskega arhitekta Antonia Sant'Ella. Njegovi načrti milanske postaje sicer niso prepričali mestnih očetov, so pa močno vplivali na Stacchinija, ki je v spremenjenih načrtih združil napredne ideje Sant'Ella s svojimi, veliko bolj tradicionalnimi. Tako je nastalo impozantno postajno poslopje, kot ga poznamo še dandanes, ki pa ravno letos doživlja rekonstrukcijo notranjosti z zelo modernimi posegi.



NOVO!



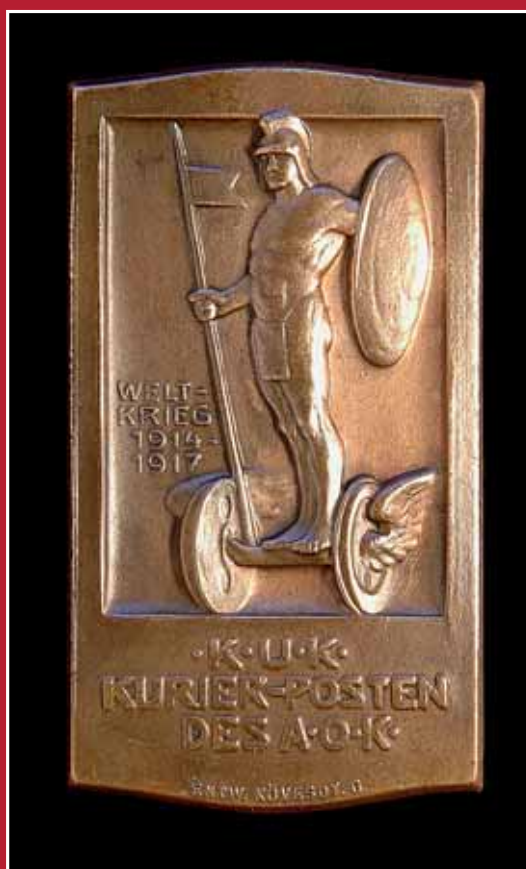
**Privoščite si potep!
DOŽIVITE AVSTRIJO Z VLAKOM!
70-odstotni popust
za skupinska potovanja mladih!**

Ponudba velja:

- *za skupine najmanj 6 oseb*
- *za mlade do 20. leta starosti*

Dodatna ugodnost: spremljevalec potuje brezplačno!

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si



V prvi svetovni vojni se je vzdrževanje zvez med vojaškimi enotami opiralo na sle, saj so bila modernejša sredstva za sporazumevanje komaj v povojih. Sli so se gibali peš, na konjih in po železnici. Krila, ki si jih je železnica za svoj simbol nekoč sposodila z obuvala boga Hermesa oziroma Merkurja, jih je le-temu na znački vojaškega sla vrnila z obrestmi: v podobi železniških koles.