

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Nova smer

**Boris Živec – generalni direktor
Slovenskim železnicam moramo zagotoviti
položaj, ki si ga zaslužijo**

Nova smer

**Obnova lokomotive 62-310 v Sevnici
Parna lepotica v novi preobleki**

Nova smer

**Tekmovanje za Naj postajo
Absolutna zmagovalca: Ljubljana in Beltinci**

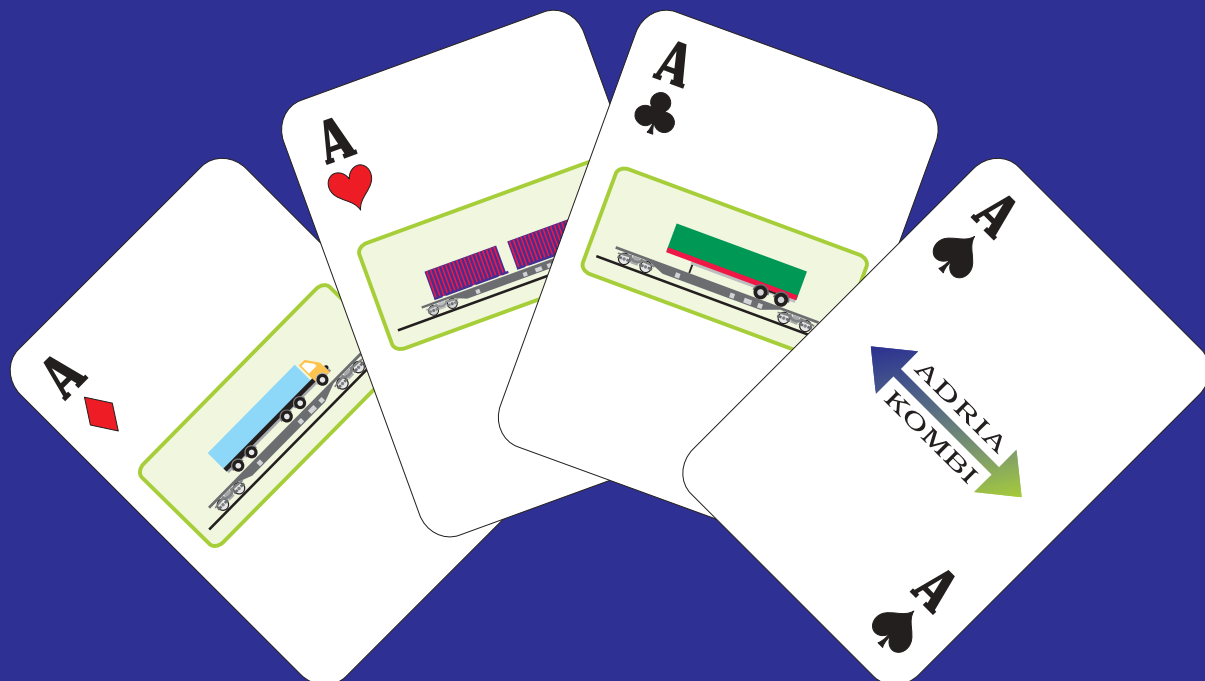
Tovorni promet

**Konvencija o mednarodnem železniškem
prometu (COTIF)
Novosti v uporabi tovornih vagonov**

Infrastruktura

**Obnova ŽP Dobova
Nova postavljalna miza že deluje**

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 • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Marko Tancar, Miško Kranjec, Zdravko Remar, Uroš Filipič, Janez Ličen, Aleš Fevžer, Mirjam Kastelič, Andraž Briški-Javor. • tisk: Flaksy 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!

Prihodnja številka Nove proge izide 7. februarja. Prispevke zanj lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 21. januarja.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

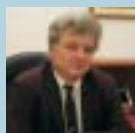
1

Čas za konstruktivnost

Predzadnji letošnji mesec je bil za naše podjetje pester, kot že dolgo ne. Pa ne zaradi pozitivnih poslovnih dogodkov, temveč zaradi najrazličnejših afer in »afer«, ki so bile izdatno podprte z obsežno medijsko kampanjo.

Začelo se je z medijskim odkritjem ponarejene diplome zdaj že nekdanjega generalnega sekretarja Igorja Šimenca. Dejstvo, da je enega od najvplivnejših, in ne nazadnje tudi najbolje plačanih položajev v našem podjetju dve leti zasedal človek, ki nikoli ni diplomiral na fakulteti, govori samo zase in ne potrebuje komentarja. Edina možna in tudi pričakovana reakcija posloводства je bila odpoved pogodbe o zaposlitvi. Žal so nekateri mediji zgodbo kljub takojšnji preiskavi znotraj podjetja prenapihovali do nerazumnih razsežnosti. Kljub spoštovanju do raziskovalnega novinarstva pač ostaja dejstvo, da se vodilni delavec katerega koli podjetja ne more odstaviti na podlagi enega novinarskega članka. Podlaga za to je lahko le uradna preiskava, ki je v Šimenčevem primeru tudi hitro dala rezultate. Ponarejeni Šimenčevi diplomski se je kmalu pridružila še razprava o nepravilno sklenjenih svetovalnih pogodbah v zadnjih dveh letih. Nekateri mediji so se tudi na tem področju kot pijanec plota držali le svoje resnice in iskali ekskluzivne nove zgodbe ter povezave, ki jih ni, a so zanje pač nekje slišali. Saj veste – »iz dobro obveščenih virov smo izvedeli ...«. Zgodba o svetovalnih pogodbah, ki so na koncu Blaža Miklavčiča »odnesle« z mesta prvega moža Slovenskih železnic, se je pravzaprav vlekla že kar nekaj časa. Že februarja je Tomaž Babič z Ministrstva za finance na seji nadzornega sveta postavil prvo vprašanje o zakonitosti pogodb. Zato je nadzorni svet naročil revizijo svetovalnih pogodb in prav na ocenjevanju tega revizijskega poročila so se najbolj lomila kopja. Pri tem so, kot se to po navadi zgodi pri večini strateških odločitev v našem podjetju, v ospredje stopili reprezentativni sindikati. Sindikalni voditelji in tedanji generalni direktor Blaž Miklavčič so se spustili v ogorčen besedni spopad, ki se je spustil celo na osebno raven in je izdatno hranil široko odprta medijska usta.

Gordijski voz medsebojnih obtoževanj, podtikanj in narobe razlaganih izjav je končno presekal nadzorni svet, ki je v začetku decembra Blaža Miklavčiča odpoklical z mesta generalnega direktorja. Na njegovo mesto je bil za največ eno leto imenovan Boris Živec, dotedanji predsednik nadzornega sveta. Živec se bo verjetno lahko kar takoj lotil dela, saj železnice pozna »od znotraj in od zunaj«. V ministrstvu za promet je namreč sodeloval pri vseh sanacijskih načrtih Slovenskih železnic v zadnjih petnajstih letih in si tudi v tujini nabral širok krog izkušenj in znanstev. Takoj po opravljeni primopredaji smo ga zaprosili za pogovor, iz katerega je očitno, da področje, ki ga prevzema, res dobro pozna. Hkrati si želi delovati realno in konstruktivno, kar pa je v obdobju, ki ga Slovenske železnice preživljajo, lahko le pozitivno.



Nova smer

Boris Živec – generalni direktor Slovenskih železnicam moramo zagotoviti položaj, ki si ga zaslužijo.

2



Nova smer

Mag. Janez Božič prevzel prometno ministrstvo.

4



Nova smer

Izboljšani iskalnik in prevod spletnih strani v angleščino sta pomembni izboljšavi našega spletnega mesta.

5



Nova smer

Postaji Ljubljana in Beltinci sta postali absolutni zmagovalki letošnjega tekmovanja za Naj postajo, ki je potekalo že enainvajsetič.

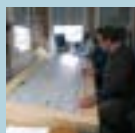
7



Tovorni promet

Spremembe Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) bodo prinesle kar nekaj novosti tudi na področju uporabe tovornih vagonov v mednarodnem prometu.

12



Infrastruktura

Obnova ŽP Dobova se nadaljuje. Nova mozaična postavljalna miza je že nadomestila več kakor 30 let staro predhodnico.

14



SŽ so ljudje

Cvetka Draksler
»Verjamem v načelo pozitivne motivacije!«

17

Boris Živec – generalni direktor

Slovenskim železnicam mor ki si ga zaslužijo

Nadzorni svet je v četrtek, 2. decembra, razrešil Blaža Miklavčiča z mesta generalnega direktorja Slovenskih železnic. Hkrati je svojega dotedanjega predsednika Borisa Živca imenoval za novega generalnega direktorja. Boris Živec je že star znanec našega podjetja, saj je svoje bogate izkušnje na praktično celotni delovni poti nabiral na področju železniškega prometa. Z njim smo se srečali teden dni po imenovanju in ga zaprosili za kratek pogovor, v katerem je nanizal svoje poglede na trenutno stanje v podjetju.

Veliko železničarjev vas že dobro pozna. Pa vseeno – ali lahko na kratko predstavite svojo dosedanje delovno pot?

Vsa leta po končanem študiju na Ekonomsko poslovni fakulteti, smer Transport in poslovna logistika, je moje delo tesno povezano s področjem prometa, zlasti železniškega. Moja prva zaposlitev, leta 1980, je bila v planski službi ŽTO Maribor, kjer sem se seznanjal z izzivi in problematiko železnic. Marca leta 1991 sem sprejel izziv takratnega prometnega ministra g. Kranjca in na ministrstvu za promet kot pomočnik ministra prevzel vodenje področja za železnice. Na tem delovnem mestu sem med drugim vodil usklajevanje dejavnosti za osamosvajanje Slovenskih železnic od Jugoslovanskih železnic ter v nadaljevanju sodeloval

pri pripravi zakona o železniškem prometu in sanacijskega programa Slovenskih železnic. Leta 1995 sem bil s strani držav članic TER (Trans European Railway) projekta v okviru Ekonomske komisije združenih narodov za Evropo (UB ECE) izvoljen za direktorja tega projekta s sedežem v Budimpešti. Z delom sem začel leta 1996. Za uspešno delo v Budimpešti sem prejel odlikovanje takratnega madžarskega prometnega ministra. Leta 2001 sem se vrnil na ministrstvo za promet, kjer sem bil kot svetovalec vlade pristojen za usklajevanje preoblikovanja Slovenskih železnic v skladu z evropsko zakonodajo. Hkrati sem bil odgovoren tudi za koordinacijo priprave strokovnih izhodišč za program sanacije podjetja, ki ga je sprejela vlada kot podlago za pripravo zakona o poslovnih sanacijah železnic. Marca lani sem bil imenovan za državnega sekretarja za prometno politiko in mednarodne odnose. Moj prednostni cilj je bil priprava prometne politike Republike Slovenije, katero je vlada sprejela julija letos. Ob prihodu ministra Pavlihe sem na njegov predlog prevzel tudi vodenje direktorata za železnice kot državni sekretar za področje železnic ter bil sočasno tudi imenovan za predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic. Med svoje dosežke z veseljem štejem tudi dejavno sodelovanje v Van Miertovi skupini visokih uradnikov (High level group) in v nadaljevanju pri oblikovanju smernic za razvoj prometne infrastrukture v Evropski uniji (TEN-T). Na tej podlagi sta bila kot prednostna projekta evropskega pomena v Sloveniji vključena tudi drugi tir med Koprom in Divačo ter posodobitev proge med Ljubljano in Budimpešto.

V zadnjih mesecih so mediji veliko poročali o dogajanju

v našem podjetju. Kakšna je vaša ocena stanja podjetja v trenutku, ko prevzimate njegovo vodenje?

Predvsem želim poudariti, da je proces preoblikovanja železniškega sistema v Republiki Sloveniji zelo obsežen in še zdaleč ni končan. V tem procesu se na posameznih področjih seveda pojavljajo vprašanja in različna razumevanja, ki jih je treba dodatno pojasniti. Prepričan sem, da si takšni posamezni razkoraki niso zaslužili tolikšne medijske pozornosti s tako negativnim predznakom. Treba bi jih bilo umirjeno in strokovno obravnavati v posameznih pristojnih organih v železniškem sistemu. Moj osebni namen je bil ves čas umirjati takšno medijsko obravnavo. V preoblikovanje podjetja je bilo namreč vloženo preveč truda – tako vlade Republike Slovenije kot tudi posloводства Slovenskih železnic – da bi ga s takšnim negativnim nabojem lahko izničili. V tem trenutku lahko samo ocenim, da se rezultati omejenih združenih prizadevanj vsekakor že kažejo, kar se je odražalo tudi v izboljšanem javnem mnenju. Ker pa se moramo zavedati, da se železniški sistem še vedno preoblikuje, je toliko bolj treba skrbeti tudi za dolgoročno stabilnost sistema in posledično javnega mnenja. Ker se moramo izogniti nadaljnjemu razvoju negativnih vplivov različnega razumevanja formalno opredeljenih odnosov med Holdingom Slovenske železnice, Javno agencijo za železniški promet in Ministrstvom za promet, je nujno treba v praksi strokovno pojasniti in razrešiti vsa vprašanja. Različno razumevanje in stališča posameznikov do določenih vprašanj se odražajo tudi na organizaciji in izvajanju dela holdinga. Nejasnost teh odnosov zaradi »pravice« posameznikov do različnega tolmačenja formalno opredeljenih odnosov ključno vpli-

va na organizacijo in poslovanje Slovenskih železnic. Ko bomo, resnično upam v najkrajšem času, vsa ta vprašanja skupno razrešili, bo mogoče govoriti o uspešnosti poslovanja in organiziranosti železniškega sistema, kot ga opredeljuje zakonodaja in pričakuje gospodarstvo ter prebivalci kot končni uporabniki.

Vodenje Slovenskih železnic ste prevzeli šele pred tremi dnevi. Kljub temu pa ste se pri svojem delu že prej dodobra spoznali z železniško problematiko. Kje vidite glavne strateške izzive, ki so pred našim podjetjem?

Ključni izzivi Slovenskih železnic so razvidni v strokovnih podlagah, ki smo jih pripravljali v okviru vlade, ter v Novi smeri. Govorim seveda o liberalizaciji železniškega prevoznega trga. V tovarnem prometu se nikakor ne bomo mogli izogniti konkurenci železniških podjetij z boljšo materialno podlago in boljšimi voznimi sredstvi, kar je pogoj kakovostnih prevoznih storitev. Zato je bil sprejet in večinoma že uresničen Zakon o poslovnih sanacijah ter že poteka posodabljanje vlečnih sredstev, ki se bo moralo nadaljevati; sledila mu bo tudi modernizacija vlečenih sredstev. Na področju potniškega prometa se bomo morali z večjo prilagodljivostjo pogajati s cestnimi prevozniki. Sprejeta resolucija o prometni politiki predvideva, da bo leta 2008 ustanovljena javna agencija za potniški promet. Do tedaj mora biti celotni železniški sistem usposobljen za prevzem vloge hrbtenice javnega potniškega prometa. Poseben izziv vidim na infrastrukturnem področju. Po veljavni zakonodaji si odgovornost zanjo delita Javna agencija za železniški promet kot njen upravljavec ter Slovenske železnice kot pooblaščen upravljavec. Dogovoriti se bo treba

amo zagotoviti položaj,



o vseh odprtih vprašanjih med njima in uskladiti stališča posameznikov do njih. Le tako bomo lahko železniško infrastrukturo skupaj usposobili, da bo služila svojemu namenu v skladu s pričakovanji že omenjenih končnih uporabnikov. V luči predvidenih investicij v železniško infrastrukturo tako v okviru prometne politike kot tudi smernic EU verjamem v kakovostno, pravično in odgovorno sodelovanje med upravljavcem železniške infrastrukture in Holdingom Slovenske železnice, tudi na strokovnem področju. Prepričan sem, da veljavna zakonodaja takšnega sodelovanja, če si ga vsi zaradi dogovorjenih skupnih (ne posameznih) ciljev in interesov gospodarstva seveda želimo, ne onemogoča.

Vlada je potrdila strateški program Nova smer. Kakšen je vaš pogled na njegovo uresničevanje? Boste program spremenili ali morda celo pripravili novega?

Temeljne usmeritve strateškega

razvojnega programa Nova smer so primerne in za naše podjetje pomenijo izziv. Zelo pomembna je ambicioznost Nove smeri pri razvoju železniških storitev v mednarodnih okvirih. To usmeritev bi želel v svojem mandatu še učinkoviteje razvijati. Na prvi pogled pogrešam približno tolikšno ambicioznost na področju potniškega prometa in vzdrževanja infrastrukture, kot tudi v razvoju odvisnih družb. Bojim se, da je ključ do tolikšne ambicioznosti na vseh področjih v kadrovskem prestrukturiranju. Verjamem tudi, da bi se nekateri projekti Nove smeri morali uresničevati bolj učinkovito in hitreje. Program pa bi rad natančneje ocenil šele po podrobnejši analizi obstoječega stanja v podjetju in na podlagi dosežene realizacije posameznih projektov v okviru Nove smeri. Prepričan pa sem, da je celota vsekakor dobra podlaga za nadaljnje intenzivno in učinkovito delo.

Kot nekdanji predsednik nadzornega sveta ste bili za

generalnega direktorja imenovani v skladu z Zakonom o gospodarskih družbah. Lahko torej pričakujemo razpis za izbiro generalnega direktorja?

Nadzorni svet me je za generalnega direktorja imenoval za dobo do enega leta. Pričakujem, da bo vlada Republike Slovenije kot lastnik ovrednotila pomen in vlogo Holdinga Slovenske železnice ter se na podlagi umestitve razvoja železniškega sistema v predvideno politiko gospodarskega razvoja opredelila do nadzora in upravljanja Holdinga Slovenske železnice. Vsekakor si želim, da bi v času svojega mandata zagotovil takšno raven sodelovanja z Ministrstvom za promet, da bo vloga železniškega sistema realno ocenjena. Obenem pa si bom prizadeval, da pri razvoju železnic ne bo prišlo do zastoja. Pričakujem pa vsekakor čim hitrejšo odločitev o postopkih v nadaljnjem nadzoru Holdinga Slovenske železnice in upravljanju podjetja.

V našem podjetju v zadnjih letih poteka zmanjševanje števila zaposlenih, tečejo pogajanja o kolektivni pogodbi. Kako boste zastavili sodelovanje s sindikati, ki so pomemben del teh procesov?

Rad bi poudaril, da sem kar zadovoljen z izkušnjo, pridobljeno v času sodelovanja z železniškimi sindikati pri pripravi zakona o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic. Takratno sodelovanje in še posebej posamezne razprave so obogatile moje poznavanje železniškega sistema, predvsem pa poznavanje delovanja sindikatov in njihove vpetosti v sistem. Vsa takšna spoznanja bogatijo življenje, in zato trdim, da je to bila dobra izkušnja. V mojem mandatu si želim dobrega sodelovanja s sindikati za ustvarjanje prijaznega in predvsem ustvarjalnega delovnega okolja vseh zaposlenih, in to z argumentirano, konstruktivno razpravo, upoštevanje realne možnosti. Slovenskim železnicam, s tem pa tudi zaposlenim bi predvsem želel zagotoviti položaj, ki si ga zaslužijo na evropskem prometnem trgu. Priložnosti nam tudi glede na geografsko lego ne manjka in samo skupaj jih tudi lahko izrabimo. Na žalost moram opozoriti na liberalizacijo transportnega trga in posledično konkurenco, v okviru katere lahko preživijo samo uspešni. Uspešni bomo le, če se bomo vsi skupaj zavedali realnih razmer in okolja, v katerem poslujejo, ter bomo pripravljeni na kompromise. V želji, da zagotovimo uspešnost Slovenskih železnic, presojam sodelovanje s sindikati kot nujno in zelo pomembno, saj gre za predstavnike zaposlenih. Brez njih pa ne more biti uspešnih Slovenskih železnic. Na koncu pa želim vsem bralcem Nove proge, predvsem pa vsem zaposlenim v slovenskem železniškem sistemu vesele božične praznike in uspešno leto 2005.

Boris Živec je novi generalni direktor

Nadzorni svet Slovenskih železnic je na šest ur in pol dolgi izredni seji v četrtek, 2. decembra, razrešil Blaža Miklavčiča z mesta generalnega direktorja Slovenskih železnic. Hkrati je nadzorni svet svojega dotedanjega predsednika Borisa Živca imenoval za novega generalnega direktorja. V skladu z Zakonom o gospodarskih družbah imenovanje velja za največ eno leto.

Razlog za Miklavčičev odpoklic so bile svetovalne pogodbe, ki so bile po ugotovitvah nadzornega sveta sklenjene brez obveznih javnih razpisov. Med 1. septembrom 2002, ko je Miklavčič prišel na SŽ, in koncem letošnjega aprila naj bi se jih nabralo za dobrih

96 milijonov tolarjev. Nadzorni svet se je pri svoji odločitvi oprl na revizijsko poročilo o sklepanju in izvajanju svetovalnih pogodb, ki ga je pripravila revizijska družba Ernst & Young. Kljub zatrjevanju Blaža Miklavčiča, da Zakon o javnih naročilih predvideva posebno obravnavo intelektualnih storitev, ko jih vnaprej ni mogoče točno določiti, in kljub dvomom v korektnost omenjenega poročila pa se je nadzorni svet odločil, da je sedaj že nekdanji generalni direktor kršil zakon. »V obdobju, ko so bile sklenjene pogodbe za svetovalne storitve, so bile Slovenske železnice javno podjetje. Takrat je veljal Zakon o javnih naročilih, sprejet leta

2000, kjer je jasno navedeno, da morajo tako javni zavodi kot javna podjetja zakon spoštovati. Pri tem intelektualne storitve niso izvzete,« je odločitev takoj po koncu seje nadzornega sveta komentiral Boris Živec. Miklavčič je bil torej razrešen iz krivdnih razlogov, zato mu ni pripadla odpravnina, ki pa bi se ji po lastnih besedah odpovedal v vsakem primeru. Kot je še povedal Boris Živec, je bila odločitev o odstavitvi enotna, čeprav sta se dva člana nadzornega sveta zavzela za glasovanje o vseh treh članih uprave. Sam pa je bil za novega generalnega direktorja prav tako izvoljen soglasno – s petimi glasovi, saj se je sam glasovanja vzdržal. Živec je še

napovedal, da bo najpozneje 15. decembra še ena seja nadzornega sveta, na kateri bodo razpravljali še o odgovornosti drugih dveh članov posloводства. Na njej naj bi razpravljali tudi o odpoklicu generalnega sekretarja Igorja Šimenca, o stroških, nastalih z njegovo zaposlitvijo in o morebitnih vplivih generalnega sekretarja na posamezne poslovne odločitve.

Boris Živec, ki je pred imenovanjem za generalnega direktorja SŽ deloval kot državni sekretar za prometno politiko in mednarodne odnose na prometnem ministrstvu, je v ponedeljek, 6. decembra, že opravil primopredajo s prejšnjim direktorjem.

Igor Šimenc ni več generalni sekretar



Igor Šimenc ni več generalni sekretar Slovenskih železnic. Posloводство je sprejelo sklep o njegovemu suspenzu zaradi odkritja, ki je v zadnjih dveh mesecih močno odmevalo v medijih. Šimenc, ki se je kot generalni direktor na SŽ zaposlil 7. oktobra 2002, je namreč predložil ponarejeno diplomu z Ekonomsko-poslovne fakultete Maribor. Naš statut določa, da

so zahtevani pogoji za delovno mesto generalnega sekretarja univerzitetna diplomirana izobrazba, pet let izkušenj na vodilnih delovnih mestih in znanje tujega jezika. Šimenc pa, kot je najprej poročal tednik Mag, ni nikoli diplomiral na mariborski ekonomsko-poslovni fakulteti.

Odziv znotraj podjetja je bil hiter, čeprav so nekateri mediji javnost skušali prepričati v nasprotno. Obsežni članek o poneverbi je bil v Magu objavljen 10. novembra. Že dan pozneje je posloводство sprejelo sklep, da se preverijo vse diplome v podjetju. V preiskavo Šimenčevega primera se je kmalu vključil tudi notranji nadzor. V četrtek, 18. novembra, pa je posloводство sprejelo sklep, da se začne postopek izredne odpovedi pogodbe o zaposlitvi generalnega sekretarja Igorja Šimenca.

Mag. Janez Božič je prevzel prometno ministrstvo

Državni zbor je 3. decembra 2004 izvolil novo vlado. Mesto prometnega ministra je prevzel dosednji predsednik uprave DARS-a, mag. Janez Božič, ki je 6. decembra ob 10.00 uradno že prevzel prometno ministrstvo.

Mag. Božič je bil najprej zaposlen v gradbenem podjetju SGP Tehnik Škofja Loka, od leta 1981 v SCT, d. d., Ljubljana, od 1. marca 1999 pa je vodil Družbo za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS). Leta 1992 je na Fakulteti za organizacijske vede končal magistrski študij

na temo Poslovni organizacijsko – informacijski sistem gradbenih projektov. Je član Slovenske ljudske stranke; dejaven je bil v lokalni samoupravi, saj je bil podžupan občine Železniki.

V svoji predstavitvi pred parlamentarnim odborom za promet je poudaril, da bo na prometnem področju na prvo mesto dal uporabnika, ki ima svoje potrebe po mobilnosti, naloga prometnega sistema pa je, da te potrebe zadovolji na način, ki bo stroškovno učinkovit, narodnogospodarsko vzdržen in sprejemljiv za uporabnika.

Naše spletne strani še boljše

Prvega septembra je luč dneva zagledala nova spletna predstavitev našega podjetja. Z njenim oblikovanjem smo si želeli predvsem stopiti bliže uporabnikom in jim na čim bolj enostaven način ponuditi vse najpomembnejše informacije. Naj se malo pohvalimo – kot kažejo prvi odzivi, nam je to uspelo. Že ob objavi prenovljenega spletnega mesta Slovenskih železnic pa smo si postavili dva pomembna cilja v njegovem nadaljnjem razvoju: prevod vsebin v angleščino in izboljšanje iskalnika notranjega voznega reda.

Analize obiska naših spletnih strani so pokazale, da so najbolj iskani podatki o voznih redih. Zato smo se odločili, da uporabnikom iskalnika povezav v notranjem voznem redu ponudimo pomembno novost – iskanje povezav po datumu. S tem se je uporabnost iskalnika bistveno izboljšala. Stari iskalnik je namreč izpisal vse vlake med dvema izbranimi postajama, ne glede na to, kdaj vozijo. Med množico pove-

zav pa je bilo šele treba poiskati razlage oznak koledarja voženj in si posamično izbrati ter natisniti relevantne povezave. Po novem je iskanje bistveno enostavnejše. Najprej preprosto izberemo dan, ko želimo potovati, in iskalnik nam izpiše le vlake, ki vozijo na ta dan. Spremenjen je bil tudi način izpisa povezav. Pri vožnji s prestopanjem sedaj lahko že na prvi pogled vidimo, kje bo treba prestopati in kateri vlaki nas bodo popeljali do cilja. Lahko pa si ogledamo tudi natančen prikaz vožnje teh vlakov na naši relaciji ali pa celotno relacijo vožnje izbranih vlakov. Izboljšani iskalnik ni več v svojem oknu, kar olajša tiskanje in spremljanje statistike obiskov. Takšen iskalnik je popolnoma primerljiv s programskimi rešitvami najbolj razvitih evropskih železnic. Hkrati pa nam daje dobro osnovo za nadaljnje izboljšave, na primer možnost izbire povezave glede na rang vlaka ter seveda izračun cene potovanja. Novi iskalnik je bi na spletni strani objavljen z začetkom novega voznega reda,



poleg njega pa smo ponovno objavili tudi relacijske vozne rede za notranji promet v formatu pdf, po katerih je bilo kar precej povpraševanja.

Druge opazna novost naših spletnih strani pa je bil njihov prevod v angleščino. Prevajanje smo začeli že septembra, ko smo objavili slovenske strani. Prevedena besedila so se sproti umeščala na preskus-

ni strežnik, sledile so še korekture vsebin. Konec novembra je zaživel tudi angleško spletno mesto, ki je dosegljivo s povezavo s katere koli strani. Prevedene so bile skorajda vse vsebine korporativnega dela, potniškega in tovarnega prometa ter infrastrukture, tako da lahko tudi obiskovalci iz tujine dobijo popolno informacijo o našem podjetju.

SŽ na Sejmu logistike v Novem Sadu

ŽTP Beograd, naš pomemben poslovni partner pri produktih Sava Express in East Express, se je letos predstavil na Sejmu logistike v Novem Sadu. Sejma so se udeležili tudi predstavniki našega podjetja. Vodilni ŽTP Beograd so javnost seznanili s svojo vlogo na mednarodnem transportnem trgu ter pozornost namenili tudi svojim poslovnim partnerjem – Slovenskim železnicam, Hrvaškim železnicam ter špedicijam Feršed-Skopje, TTC Logistic, TCL, Eurofer Venezia, Alpos Šentjur, Panšped in AGIT Zagreb. ŽTP Beograd je svoj dan na sejmu logistike zaznamoval s slovesnim podpisom prevoznih pogodb za leto 2005 z omenjenimi partnerji ter s pismom o nameri za gradnjo terminala v železniškem vozlišču Niš, ki so ga podpisali ŽTP Beograd, VIAFER iz Trsta, TTC Logistic in MIN Niš. Generalni direktor ŽTP Beograd

Milanko Šarančič je v svojem nagovoru navzoče seznanil z doseženimi rezultati, predvsem z uspehom v tovarnem prometu, ki kar za tretjino presega načrte, optimistična pa so tudi pričakovanja v potniškem prometu. Pričakujejo, da bo novi zakon o železnicah uveljavljen 1. januarja 2005. V skladu z zakonom se bo ŽTP Beograd preimenoval v Železnice Srbije. Podjetje bo združevalo dejavnost prometa in infrastrukture.

Šarančič se je svojim partnerjem zahvalil za uspešno sodelovanje in njihov prispevek pri doseganju 10 milijonov evrov letnega prihodka v mednarodnem tovarnem prometu ter izrazil optimizem, da se bodo prihodki v prihodnje še povečali. Spregovoril je tudi predsednik Gospodarske zbornice Srbije ter poudaril pomen prestrukturiranja železnic v tržni subjekt.

Tednji generalni direktor Blaž Miklavčič je povedal, da je zadovoljen s pripravljenostjo kolegov iz ŽTP Beograd pri razvoju evropskega omrežja blok vlakov v

tovarnem prometu ter z njihovo odločitvijo, da skupaj uresničimo zamisel o produktu, ki bo povezal evropski in azijski trg vse do Pacifika.



Direktorja SŽ in ŽTP Beograd sta na sejmu podpisala prevozno pogodbo za prihodnje leto.

Obnova lokomotive 62-310 v Sevnici

Parna lepota v novi preobleki

V soboto, 13. novembra, smo na sevniški železniški postaji s slovesnostjo zaznamovali obnovo muzejske lokomotive, ki krasi postajo.

Obnove lokomotive smo se lotili na željo mnogih posameznikov iz naše občine, upokojenih železničarjev in ljubiteljev kulturno-tehnične dediščine. Priprav so se najprej lotili v društvu Zagon. V tem času so društva s področja turizma ustanovila Turistično zvezo občine Sevnica (TZOS), zato so iz društva Zagon predlagali, da bi projekt izpeljali pod pokroviteljstvom TZOS. Projekt je dobil popolno podporo članic zveze, pa tudi našega župana Kristijana Janca. V prvi številki Grajskih novic smo predstavili možnost, da bi tudi v naši občini imeli svoj muzejski eksponat, in čakali na odzive. Teh ni manjkalo, in bili so pozitivni, kar nam je dalo vedeti, da smo na pravi poti.

Začelo se je mučno administrativno delo s prošnjami za brezplačno pridobitev lokomotive, prevoze, obnovitev in še mnogo drugega. TZOS za ta projekt ni imela nobenih sredstev za poplačilo nastalih stroškov, ki pa jih je neprimerno manj, kot je sam projekt vreden. V veliko pomoč



Obnovljena lokomotiva 62-310 je lahko v ponos vsej Sevnici.

so nam bile Slovenske železnice v prvi vrsti z Blažem Miklavčičem, ki je pokazal izjemno razumevanje za naše delo in pomagal, da smo lahko opravili vse potrebno za prevoz lokomotive in njeno postavitvev lokomotive v parku na železniški postaji. Tudi naš občan in direktor Centralnih delavnic Dušan Žičkar nam je vedno stal ob strani in poskrbel za obnovo naše stare lepote v Centralnih delavnicah v Dobovi. Vsekakor pa gre izjemno velika zahvala Talumu, d. d., iz Kidričevega in njegovemu direktorju Danilu Topleku, ki nam je lokomotivo

podaril. Pri pokritju dodatnih stroškov, zlasti peskanja lokomotive, nam je pomagal župan občine Sevnica Kristijan Janc. V veliko pomoč so nam bili tudi delavci Železniškega invalidskega podjetja, ki so poskrbeli, da je bila postaja Sevnica lepo urejena in pripravljena za sprejem vseh ljudi na dan odprtja. Kljub dežju se nas je zbralo več kakor 120 ljubiteljev zgodovine. Zaigrala nam je godba, spregovorili so župan Kristijan Janc, predsednik uprave SŽ Blaž Miklavčič in direktor muzeja Mladen Bogić. Vsi omenjeni imajo velike zasluge za

izvedbo projekta.

Nikakor pa ne smemo pozabiti vseh tistih posameznikov, ki so s svojim prostovoljnim delom veliko postorili in zapolnili majhne luknjice v našem projektu. Predvsem bi rad omenil uslužbenca Železniškega muzeja v Ljubljani Uroša Filipliča, inštruktorja strojevodij za parno vleko Vojka Dovžana, člane društva Zagon Tržišče in vodjo projekta ter najbolj zaslužnega, da imamo danes parno lokomotivo na naši postaji, Stanka Lazarja.

Zdravko Remar



Lokomotiva med obnovo v delavnicah v Dobovi.



Vtirjanje lokomotive na ŽP Sevnica.

Tekmovanje za Naj postajo

Absolutna zmagovalca:
Ljubljana in Beltinci

Za nami je že enaindvajseta tekmovalna sezona v okviru tradicionalnega tekmovanja Slovenskih železnic za Naj postajo. Območne ocenjevalne komisije iz Ljubljane, Maribora in Postojne so najprej obiskale in ocenile vse železniške postaje na območju Republike Slovenije, na podlagi njihovih izidov pa je končno oceno podala centralna komisija Slovenskih železnic. V tekmovanju, ki je potekalo po že ustaljenih pravilih, so se v dveh skupinah oziroma v šestih podskupinah med sabo pomerile vse slovenske postaje. Spoštljiva številka enaindvajset pove, da smo s takšno obliko tekmovanja železničarji začeli prvi na Slovenskem, našemu zgledu pa so sledila mnoga slovenska podjetja in ustanove, med drugim tudi Turistična zveza Slovenije s svojo odmevno akcijo Moja dežela – lepa in gostoljubna.

Že ob prvem letu tekmovanja za Naj postajo sta bila temeljni smoter in namen akcije več kakor jasna: s skupnimi prizadevanji doseči kar najvišjo stopnjo urejenosti, vzdrževanosti in čistoče železniških postaj. Z leti smo začeli veliko pozornosti namenjati tudi drugim pomembnim parametrom kakovosti, kot so prijaznost, poslovno obnašanje in urejenost železniškega osebja. Tekmovanje naj zajame prav vse segmente železniškega prometa, s katerimi na takšen ali drugačen način pride v stik potnik. Vemo, da zgledna urejenost in vzdrževanost naših postaj pomeni tudi pomemben prispevek h kompleksni celostni podobi Republike Slovenije. Zapišemo lahko, da sta izboljšanje in napredek iz leta v leto opaznejša. Treba pa je vedeti, da sta zgolj dobra volja in pripravljenost odgovornih za urejenost postaj žal mnogo premalo; racionalizacija sredstev na vseh ravneh poslovanja se močno odraža tudi na tem področju. Pa dostikrat ne bi bilo treba veliko ...

Kako je potekalo letošnje tekmovanje?

V skupini A še vedno sijeta zvezdi stalnici Šentilj in Ljubljana; slednja je celo prebila mejo petstotih točk in tako postala absolutni zmagovalec skupine. Prav presenetljivo pa se je v svoji podskupini na prvo mesto prebil Rogatec, z majhno prednostjo pred siceršnjim »favoritom na papirju«, Hodošem.

Grosupeljčani zelo dobri, Korošci, se pravi Podvelka in Vuhred, tradicionalno solidni, a spet za korak prekratki. Primorsko čast rešujeta Divača in Prvačina, o postaji Bled jezero pa smo že večkrat zapisali, da bi za tako privlačno poslopje morali napraviti mnogo več (naključni znanec, Švicar, je zavzdihnil: »Če bi imeli mi takšen cukrček ...« Pa ni nameraval žaliti.). V skupino B se neslav-

no selijo večkratna zmagovalca tekmovanja za Naj postajo Maribor in Koper, ter Hrpelje Kozina, ki še vedno nosi sloves najbolj »sezonske« postaje – v povprečju vsako drugo leto namreč izpade iz skupine A.

V skupini B pomeni seveda najprijetnejše presenečenje postaja Beltinci, ki je do zdaj pravzaprav ni bilo opaziti. Tako kot je Ljubljana v skupini A, so Beltinci z osvojenim številom



Ljubljana je celo prebila mejo petstotih točk.



Šef ŽP Ljutomer Ljubomir Savič in šef ŽP Ljubljana Janko Pavlič s priznanji (z leve).

točk absolutni zmagovalec skupine B. V višji rang napredujejo še Trebnje in Ljubljana Zalog, Celjanom pa je to ušlo le za las; tudi Ruše niso bile daleč od prvega mesta. Močno so popustili Lesce Bled, Brestanica (nekdanji stalni član skupine A) in Most na Soči, zapriseženim abonentom na zadnja mesta, Postojni in Bohinjski Bistrici, pa se je zdaj pridružilo še Grahovo.

Prav nenavaden primer pa pomeni postaja Murska Sobota. Zakaj? Postaja namreč

nima čakalnice! V prostorih nekdanje lične čakalnice se danes bohoti neka turistična agencija, kar je z vidika razcveta in neslutene razvoja turizma morebiti prav pohvalno, s stališča potnika pa kajpak malo manj. Sklepati je, da se bodo v mrzlih zimskih mesecih prezebli potniki lahko za silo ogreli vsaj ob pogledu na privlačne prospekte, ki vabijo na vedno sončne Havaje, Bahame in na Florido.

Tradicionalno tekmovanje Slovenskih železnic je vključeno

tudi v odmevno akcijo Turistične zveze Slovenije z geslom Moja dežela – lepa in gostoljubna, v kateri se vsako leto med sabo pomerijo vsi slovenski kraji za naslov najbolj urejenega. Poleg krajev pa s svojimi interimi tekmovanji sodelujejo še železniške postaje, zdravilišča, mejni prehodi, policijske postaje, bencinski servisi, zdravstveni domovi in turistične kmetije. Slovesna podelitev priznanj Turistične zveze Slovenije je bila 19. novembra v Palacijo na Ljubljanskem gradu.



Beltinci so bili najprijetnejše presenečenje skupine B.

Izidi tekmovanja za Naj postajo 2004

SKUPINA A

I. podskupina

1. Ljubljana	503,4
2. Grosuplje	462
3. Divača	439,4
4. Zidani Most	439,3
5. Maribor	410,3

II. podskupina

1. Rogatec	481,2
2. Hodoš	478
3. Ivančna Gorica	423,2
4. Bled jezero	414,5
5. Koper	392,7

III. podskupina

1. Šentilj	490,4
2. Podvelka	457
3. Prvačina	450,1
4. Vuhred	450
5. Hrpelje Kozina	407,2

SKUPINA B

I. podskupina

1. Trebnje	440,5
2. Celje	438,9
3. Pragersko	434,4
4. Nova Gorica	425,4
5. Črnomelj	424
6. Postojna	328,8

II. podskupina

1. Ljubljana Zalog	444,1
2. Murska Sobota	439,3
3. Poljčane	437
4. Mirna Peč	423,3
5. Semič	399,4
6. Lesce Bled	391
7. Ilirska Bistrica	383,7
8. Šentjur	363,6
9. Boh. Bistrica	359,3

III. podskupina

1. Beltinci	448,2
2. Ruše	442,6
3. Škofljica	430,7
4. Središče	411,9
5. Brestanica	407,6
6. Most na Soči	392,8
7. Laze	379,4
8. Volčja Draga	376,8
9. Logatec	350,2
10. Grahovo	338,9

Spoštovane železničarke, spoštovani železničarji!

Angleški filozof Bertrand Russel je nekoč zapisal: »Prav vse na svetu je minljivo, razen minljivosti same.« In tako je tudi zame minilo neko obdobje v mojem življenju. Če se ozrem na pretekli dve leti, ki sem ju preživel kot železničar, se mi porajata dve vprašanji. Prvo: sem res delal po najboljši volji in močeh? In drugo: kje so bile napake? Na prvo vprašanje poznam odgovor sam, in sem nanj ponosen, na drugo pa bodo pač morali odgovoriti bolj poklicani.

Spoštovani, z velikim veseljem lahko zapišem, da prvič po dolgih letih Slovenske železnice tudi »pod črto« poslujejo pozitivno. Za to gre brez dvoma zasluga vsemu kolektivu železničark in železničarjev, našim skupnim prizadevanjem, željam in hotenjem. V pičlih dveh letih smo podjetje pripeljali iz rdečih števil, in po mojem globokem prepričanju nam je bila optimalna podlaga pri tem naša nova strateška usmeritev, ki smo jo imenovali Nova smer. Gre za enostaven ciljno naravnani strateški program, ki so ga kot podlago za lastni poslovni razvoj prevzele tudi nekatere druge evropske železnice. Zapišem lahko, da smo vse, kar smo si bili v okviru Nove smeri zastavili, do danes tudi uresničili – nekatere od zastavljenih parametrov pa smo celo presegli. Slovenske železnice so v tem času bolj kot kdaj koli trdno zastopale svoje interese. Zaradi tega smo sicer morali marsikdaj sedeti na prav neudobnih sedežih, podjetje pa je zato vidno napredovalo.

Skupaj smo pravi čas spoznali, da je v našem skupnem interesu, pa tudi širšega pomena, da železniški promet doseže še višjo stopnjo učinkovitosti in konkurenčnosti, da se, skratka, povzpne na raven poslovne odličnosti. Zadali smo si nalogo, ki pomeni veliko poslovno priložnost in hkrati veliko odgovornost: postati ključni,

tržno naravnani in tehnološko razvit železniški operater na V. in X. vseevropskem prometnem koridorju. Treba pa je vedeti, da sta oba pomembna koridorja zgolj in samo naravni danosti, za vse drugo, infrastrukturo, vozni park, mehanizacijo, inženiring, logistiko ... pa moramo poskrbeti sami. Slovenske železnice

med Slovenijo in Italijo. Tudi na področjih potniškega prometa in infrastrukture smo naredili nekaj pomembnih razvojnih korakov. Vse to so bili naši pomembni, načrtovani in premišljeni koraki k razširitvi mednarodne železniške transportne mreže Network Europe, ki povezuje evropske dežele, in ki bo v naslednjih letih

s pomembnimi tržnimi in tehnološkimi strateškimi projekti. Pomembne dejavnosti že tečejo na projektih Logistični center Moste in Potniški center Ljubljana. Odprtih ostaja še veliko priložnosti, ki so obenem tudi odgovorne obveznosti. Samo to nas pelje naprej, vse drugo je samo sebi namen.



s svojo dejavnostjo neposredno umeščajo Republiko Slovenijo in prestolnico Ljubljano kot pomembni in vidni točki na zemljevid Evrope. Tako imenovani Gateway Ljubljana pomeni križišče dveh vseevropskih koridorjev in središčno točko Srednje Evrope, od koder železnica razvija visoko standardne produkte v vse smeri. Tako smo z blok vlaki uspešno povezali Ljubljano z Münchnom, Bologno, Milanom in Beogradom, naš zadnji uspešni produkt pa je vlak East Express, ki pomeni prvo redno povezavo Evrope in Azije s tovrstnim vlakom najvišje kakovosti. Velik in pomemben korak k povečanju konkurenčnosti železniškega tovarnega prometa in hkrati možnosti enakovrednega nastopanja na evropskem transportnem trgu pomenijo tudi večnamenske lokomotive, ki vozijo

nedvomno eden od bistvenih temeljev pospešene rasti železniškega transporta.

Slovenske železnice so brez dvoma postale in še postajajo trden, nepogrešljiv člen v evropski transportni in gospodarski verigi, hkrati pa pomemben igralec na mednarodnem transportnem prizorišču. Glede na dejansko liberalizacijo evropskega trga pa so v zelo bližnji prihodnosti, pravzaprav že kar danes, pred njimi pomembne strateške odločitve in projekti. Konkurenca, ki se pojavlja z vseh strani, bo vse prej kot prizanesljiva. Tržno filozofijo bo treba neprestano prilagajati tržnim zakonitostim, iskati nove tržne niše in ponujati trgu čedalje pestrejšie storitve oziroma produkte. Obdržali se bodo samo tisti najboljši, najprodornejši.

Stabilen razvoj v naslednjih letih smo načrtovali predvsem

Ne glede na vse, pa sem v zadnjih tednih izgubil zaupanje tam, kjer bi ga za svoje delo najbolj potreboval. »Interesi« pa so botrovali moji razrešitvi. Če je bilo vse to v interesu samega kolektiva in razvoja Slovenskih železnic, to dobronamerno sprejemam. Moje prepričanje, da sem delal pošteno in v interesu Slovenskih železnic, mi še dodatno potrjujejo številni izrazi podpore, ki se jih dobival v zadnjih dneh. Spoštovane železničarke, spoštovani železničarji, rad sem bil Vaš direktor. To obdobje si bom z velikimi črkami vpisal v svoj življenjepis. Vsem skupaj in vsakemu posebej se iskreno zahvaljujem za sodelovanje in želim veliko uspehov in sreče, kar v življenju potrebujemo vsi.

Teden vseživljenjskega učenja 2004

Širili so bralni virus

Knjiga je tista, ki dviguje kulturno raven naroda. Kaj lahko napravimo, da bi bilo »branje molitev razuma, duha in srca«, kot pravi dr. Manca Košir? Rachel Van Viel, ustanoviteljica inštituta Opening the book v Angliji, je že pred leti dejala, da je treba pripraviti take prireditve, ki bodo povezale ljudi in knjigo, ki nam bodo predstavile branje tako, da se bo vključilo v naše življenje, kajti »če ne bomo začeli slaviti užitkov branja, tudi preživelo ne bo«.

Poglavitna nota študijskih kro-

žkov Beremo z Manco Košir je zagotovo prav veselje do branja in želja »okužiti s tem virusom« čim več Slovencev. Da bi dosegli kar največ ljudi, so se na Andragoškem centru Slovenije skupaj z idejno vodjo dr. Manco Košir in Knjižnico Otona Župančiča odločili, da pripravijo veliko akcijo, ki bo temeljila na širjenju bralne kulture ter na potovanju, prijaznem do človeka in okolja. Pri organizaciji akcije pa smo se jim pridružili tudi na Slovenskih železnicah.

Tako so člani bralnih in študij-

skih krožkov ter številni prostovoljci širili bralni virus na vlakih in železniških postajah po vsej Sloveniji. Med festivalom učenja, od 18. do 23. oktobra, se je zvrstilo 35 prireditev, na katerih so sodelovali člani dvajsetih krožkov. Bralni ognjemet je s svojo raznovrstnostjo razsvetljeval vso Slovenijo in svetloba, ki je dosegla potnike, mimoidoče in vse sodelujoče, bo gotovo žarela tudi naslednje leto.

Zavedati se moramo, da je jezik zaklad naroda. V času, ko so državne meje med narodi zabri-

sane, je nadvse pomembno, da znamo ohraniti svojo kulturo in jo prenašati na mlajše rodove. Knjiga je še vedno tista, ki vsakomur omogoča, da se veliko plemenitega nauči – nauči nas ljubiti samega sebe in bližnjega, uči nas maternega jezika, razvija sposobnost kritičnega mišljenja in – kot je dejal Feuchtersleben – »knjige so naočniki, skozi katere opazujemo svet«. Sodelavci potniškega prometa se zahvaljujemo vsem zaposlenim, ki so kakor koli pripomogli k uspešnosti akcije.

Cicivlak – program za najmlajše

Spoznavanje z železnico je za otroke lahko posebej zanimivo. Številni med njimi se še niso peljali z vlakom, posebej če so iz krajev, ki nimajo železniške

povezave. Cicivlak je program, ki nakazuje novo smer spodbujanja potovanj pri najmlajših – predšolskih otrocih. Program smo začeli lani na prodajnem

območju Sekcije za potniški promet Maribor. Glavna iztočnica pri oblikovanju in nadaljnjem razvoju Cicivlaka je bilo spoznanje, da samo cenovni prijemi pri trženju prevoznih storitev za najmlajše potnike niso dovolj. Poseben poudarek je treba namreč dati vzgojno-izobraževalnim vsebinam, s katerimi najmlajšim približamo železniški prevoz. Ob osveščenih potnikih se prednosti, ki jih ima železniški prevoz pri varnosti, zanesljivosti in onesnaževanju okolja, izrazi-jo tudi pri izbiri prevoznega sredstva. Nacionalni dokument Kurikulum za vrtce opisuje cilje in posamezna načela ter podrobneje opredeljuje posamezna področja dejavnosti v vrtcu. Kurikulum navaja, da je predšolske otroke treba čim bolj seznaniti z okoljem, v katerem živijo, jih pravilno socializirati in jih izobraziti tako, da bodo lažje prešli na višje stopnje človekovega delovanja in sporazumevanja. Spoznavanje ožjega

in širšega okolja je po našem mnenju ena izmed ključnih nalog, in dejavnost železniškega prevoza je prav tako sestavina tega okolja. Železnica, kot jo običajno najširše pojmuje, je lahko zanimiv primer, kako otroke spoznavati z družbenim okoljem. Vsebuje namreč široko pahljačo poklicev, ima bogato tehnično dediščino, je eden izmed temeljnih načinov premeščanja ljudi, ki zadovoljuje svoje vsakdanje potrebe. Torej gre za široko področje, ki ohranja zanimanje za preteklost, je socialno potrebno, obenem pa gre za spoznavanje sedanjosti z vsemi njenimi značilnostmi in posebnostmi.

Program Cicivlak obsega ogled razstavljene parne lokomotive, sprehod po postaji Maribor, predstavitev uniformiranih železniških uslužbencev in vožnjo z vlakom ter hkrati tudi obisk in ogled drugih zanimivosti, na primer mariborskega mestnega akvarija in otroškega muzeju v Celju.



Utrinek z obiska otrok vrtca Lenart v spremstvu staršev.

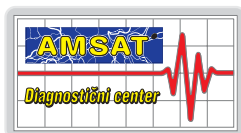
Bioelektrična merjenja in termografija pomagajo pri odkrivanju bolezni Brez škode in bolečin do izvida o zdravju

Le kdo si ne bi želel v nekaj minutah brez bolečin in škodljivih posledic za zdravje izvedeti, ali je z njegovim telesom vse tako, kot je treba? Obstajajo tudi poklici, pri katerih mora delovati človeško telo ves čas brezhibno, denimo pri astronautih, pilotih, potapljačih in ne nazadnje pri najvišjih državnih uradnikih. Ruski strokovnjaki za vesoljsko tehnologijo in medicino so zato sredi devetdesetih let prejšnjega stoletja razvili poseben računalniški sistem za diagnostiko amsat, s katerim so lahko nenehno nadzirali vse vitalne telesne organe astronautov, ko so bili daleč v vesolju. Pravimo, da je bolje preprečiti kakor zdraviti. Prav to naj bi nam omogočila metoda zgodnjega odkrivanja bolezni z amsatom, saj strokovnjaki zatrjujejo, da

lahko na ta način zaznajo žarišče bolezni, ko to z drugimi preiskavami še ni mogoče. To metodo so pred dvema letoma uvedli tudi v zasebnih ambulantah v Ljubljani in Luciji in z njo ugotavljajo funkcionalno stanje vašega telesa. V njiju zaposleni strokovnjaki zatrjujejo, da so obiskovalci presenečeni nad izvidi. Amsat temelji na določanju električne prevodnosti biološko dejavnih delov telesa, ki prenašajo informacije o stanju telesnih organov in sistemov, ki so povezani med sabo. Postopek, ki traja le nekaj minut, je popolnoma neškodljiv, ne povzroča bolečin ali nelagodja in je primeren tako za otroke kot tudi za odrasle. Proces določanja stanja telesa temelji na šestih biološko dejavnih območjih telesa. Ta so prek šestih elektrod – na nogah, rokah

in čelu – povezana z računalniško zasnovanim strokovnim sistemom, ki z računalniško grafiko na modelu pokaže vsako odstopanje od normalnega stanja. Prav neverjetno se zdi, da lahko na tak način ugotovijo, ali je na primer vaš krvni tlak višji ali nižji, kot bi bilo potrebno. Raziskave so pokazale, da so poglavni vzroki motenj v telesu zmanjšanje celičnega odpora, spremembe v celicah in seveda organske poškodbe. Dejstvo, da so celične spremembe vzrok bolezni, so strokovnjaki dopolnili s predpostavko, da je mogoče poiskati bolezenske znake veliko prej, preden se pokaže bolezen v vsej svoji razsežnosti. Bolezni in telesne spremembe so namreč običajno posledica nekajletnih motenj v telesu, zato postaja »žariščna teorija« čedalje bolj

zanimiva, s sodobnimi metodami, kot so denimo bioelektrična merjenja in termografija, pa so dosegli strokovnjaki znaten napredek pri zgodnjem odkrivanju bolezni. Še vedno je seveda pomembno pravočasno zdravljenje. Zato je metoda odkrivanja nepravilnosti v telesu še posebej dobrodošla za vse, ki jim dosedanje zdravljenje bolezni ni pomagalo, in za vse, ki jim strokovnjaki doslej niso znali pojasniti vzrokov njihovih težav. Od amsata sicer ne boste natančno izvedeli, katera bolezen se morebiti »kuha« v vas, vendar vas bodo strokovnjaki na podlagi analize vašega stanja, ki lahko pokaže motnje v določenem telesnem organu, zagotovo pravočasno usmerili k ustreznemu specialistu. Še bolje bo seveda, če vam bodo povedali, da je z vami vse v najlepšem redu.



VSE O VAŠEM ZDRAVJU (pregled, ki vam lahko reši življenje) V SAMO 20 MINUTAH

KONTROLA ZDRAVJA za vse, ki jim je zdravje največje bogastvo metoda za odkrivanje bolezni v najzgodnejši fazi

Naročila na preventivni pregled
ter dodatne informacije so na voljo
na brezplačni telefonski številki:

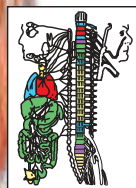
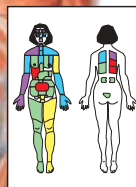
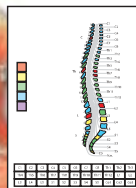
080 17 15

LJUBLJANA
Erjavčeva 5
MED. MALO TRGOVINO IN DRUGO
01 425 84 83
041 606 140
ljubljan@amsat.si

MARIBOR
Gregorčičeva 4
02 228 27 74
041 606 077
maribor@amsat.si

KOPER
Pristaniška 2
ZA TRGOVINO
05 627 12 05
041 606 114
koper@amsat.si

GORNJA RADGONA
Prešernova 10
02 564 96 79
031 725 999
binom@siol.net



Sistem, ki nam pove, če in koliko smo zdravi

Imate bolečine neznanega izvora?
Imate splošno slabo počutje?
Imate občutek nelagodnosti?
Imate občutek stalne utrujenosti?
Imate nedoločene simptome?
Imate željo izvedeti več o svojem zdravju?

- ✓ Pregled je popolnoma neboleč in neškodljiv, rezultate pa dobite takoj
- ✓ Sistem vam omogoča vpogled v stanje vseh organov, hrbtenice in vegetativnega živčnega sistema
- ✓ Preglede opravljajo strokovnjaki, ki so posebej usposobljeni za delo na sistemu Amsat
- ✓ Sistem omogoča hitrejšo in natančnejšo določanje vzroka bolezenskih težav
- ✓ Poda informacijo o vašem zdravju še preden se pojavijo znaki in simptomi bolezni
- ✓ Omogoča spremljanje poteka zdravljenja
- ✓ Preventivno opozarja, da lahko še pravočasno poskrbimo za svoje zdravje in prehitimo bolezen
- ✓ Zlata medalja za inovacije v medicini na 23. sejmu inovacij v Zenevi

CENI SVOJE ZDRAVJE, DOKLER GA IMAŠ!
ZDRAV ČLOVEK IMA TISOČ ŽELJA, BOLAN LE ENO SAMO - BITI ZDRAV!

www.amsat.si

10%
popust

Konvencija o mednarodnem železniškem prometu (COTIF)

Novosti v uporabi tovornih vagonov



Spremembe Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) bodo prinesle kar nekaj novosti tudi na področju uporabe tovornih vagonov v mednarodnem prometu. Prvega januarja 2006 se bomo poslovili od dobrega starega Pravilnika RIV 2000, nadomestila pa ga bo Splošna pogodba o uporabi vagonov (SPUV). Do tedaj bo trajalo prehodno obdobje, v katerem je način uporabe tovornih vagonov

prepuščen dogovorom med posameznimi železniškimi prometnimi podjetji (ŽPP). Leta 2005 bomo tako z vsemi ŽPP-ji še uporabljali RIV 2000, samo Trenitalia želi po zadnjih informacijah prvega marca spremeniti način uporabe tovornih vagonov; pogovori o tem pa še potekajo.

Čeprav končno besedilo Splošne pogodbe o uporabi vagonov še ni sprejeto, vemo, da bo pokrivala le splošna načela uporabe

vagonov, podrobnosti pa bodo določene v dvostranskih oziroma večstranskih sporazumih in pogodbah. Prinesla bo manj regulativ in več pravil, ki bodo posledica dogovorov med posameznimi ŽPP-ji. Pretežno bo izenačila vagone, last ŽPP, in »P« vagone, ki se bodo v mednarodnem prometu uporabljali po naslednjih načelih:

- Uporabljali se bodo lahko le vagoni s pridobljenimi tehničnimi dovoljenji (registracijo),

ki jih bo od pooblaščenega državnega organa – v Sloveniji trenutno Javna agencija za železniški promet – moral pridobiti vsak lastnik vagonov sam. To pomeni, da bomo morali pridobiti tehnično dovoljenje za naše vagone, enako pa bodo morali storiti tudi lastniki zasebnih vagonov, uvrščenih v naš park, za svoje vagone.

- Lastnik vagonov bo imel razpolagalno pravico nad svojimi vagoni. Zato bo veliko več

Tovorni promet

dispozicij, tako za naše vagonne v tujini kot za tuje vagonne na SŽ.

- Vagonska najemnina ne bo več samoumevna; o njenem zaračunavanju in višini se bodo dogovarjali ŽPP-ji.

- Novosti pri prevozu praznih vagonov bosta dve. Prevoz praznih vagonov bo potekal s tovrnimi listi in bo plačljiv, medtem ko se sedaj po Pravilniku RIV 2000 plačuje le nekriti prazni tek.

- Vagoni oziroma pošiljke se bodo prevzele le na podlagi vnaprej sklenjene komercialne pogodbe.

- Glede na območje delovanja posameznega operaterja bodo mesta primopredaj vagonov določena z dogovorom, in ni nujno, da bodo to mejne postaje.

- Odgovornost do uporabnikov bo na vsej prevoznici potni nosil ŽPP, ki je sklenil pogodbo.

- ŽPP prevoznik odgovarja za škodo, povzročeno na vagonu oziroma pošiljki.

- Lastnik vagonov bo odgovarjal za škodo, povzročeno z vagonom ali njegovim delom.

Del opisanih dejavnosti z ukinitvijo RIV-a 2000 ne bo več mednarodno nadzorovan, temveč bo prepuščen dvostranskim oziroma večstranskim dogovorom. To pomeni, da bo opisani dogodek vplival na ponudbo in uporabo vagonov, to pa bo vplivalo na stroške in prihodke Slovenskih železnic in s tem na oblikovanje prevoznih cen.

Za nemoten prehod na nov način uporabe vagonov nas v letu 2005 čaka kar nekaj dela.

Od pooblaščenega organa bomo morali pridobiti tehnično dovoljenje za vse vagonne, ki so naša last, in od lastnikov zasebnih vagonov, uvrščenih v naš park, zahtevati predložitev tega dovoljenja. Zagotoviti bo treba izmenjavo potrebnih podatkov o vagonih - status, nahajanje, ... - z drugimi ŽPP-ji. Zato pri UIC že poteka projekt Nov status vagona - tehnični vidiki, ki predvideva ustanovi-

tev osrednje evropske banke podatkov. Za škodo, ki jo bodo povzročili naši vagoni, bo treba skleniti ustrezno zavarovanje. Čakajo nas še posodabljanje opreme in priprava informacijske podpore, prilagajanje predpisov ter organiziranje vagnske dejavnosti v skladu z novim položajem.

Z drugimi Železniškimi prometnimi podjetji, prevozniki in lastniki vagonov bomo morali skleniti sporazume in pogodbe, v katerih bomo opredelili predvsem:

- način in kraj primopredaje vagonov ter tehnične pogoje za prevzem oziroma zavrnitev vagonov;
- način uporabe vagonov (dispozicija, nakladanje ob vrnitvi, vračanje praznih vagonov) in samo izvedbo (postopek, komunikacije);
- izstavljanje tovrnih listov za prevoz praznih vagonov;
- komercialne elemente, predvsem pa nadomestilo za uporabo vagonov, cene

prevoza praznih vagonov, izstavitve tovrnih listov, zadrževanje vagonov zaradi čakanja na dispozicijo in tako naprej;

- popravila vagonov, postopek pri težko poškodovanih in uničenih vagonih in nadomestnih deli ter čiščenje vagonov;
- odgovornosti;
- ravnanje z morebitnimi nakladalnimi pripomočki;
- obračun in plačilo ter način plačila in plačilne roke.

Predvidene spremembe bodo precej spremenile delo in postopke v vagnski dejavnosti. Omogočile naj bi ekonomsko učinkovitejšo gospodarjenje s tovrnimi vagoni, ni pa to nujno. Če se ne bomo prilagodili spremembam, se ekonomska učinkovitost lahko celo zmanjša. Zato bomo morali pravočasno prilagoditi organiziranost, predpise in njihovo izvajanje v praksi. Zato se na nov sistem že pospešeno pripravljamo.



Gospod Zlatko Segulin nam je poslal tile dve nadvse simpatični fotografije postaje Hrpelje-Kozina. Čeprav nista datirani, je brez težav mogoče ugotoviti, da je med njima okrog sto let. Na starejši je v strumni drži postajno osebje v staroavstrijskih uniformah. Na prvi pogled se vidi, da so ponosni na svoj stan, da se zavedajo, da železničarji niso kdorsibodi, da imajo v družbi težo in ugled. In glej, tudi na mlajši sliki so slovenski železničarji enako ponosno vzravnani kot njihovi pradedje. In celo trud jim ni bil odveč, da so



postavili »živo sliko«, da so napravili primerjavo z davno minulimi časi. Marsikaj se je pač spremenilo v minule stoletju, še posebno na železnici, in ne zmeraj na boljše. Že je kazalo, da občutek pripadnosti železnici ugaša, da se železničarji ne sprašujejo več, kaj lahko storijo za železnico, temveč le še, kaj lahko ona stori zanje. Mislimo, da tale posnetek kaže drugače: plamenček v srcih še ni čisto ugasnil! In če je to res, se lahko le veselimo! Mladen Bogić

Obnova ŽP Dobova

Nova postavljalna miza že deluje



Vodenje prometa na razširjeni postaji že poteka z novo postavljalno mizo – za zdaj v kontejnerju ob obstoječi postajni zgradbi.

Maja smo že pisali o obnovi postaje Dobova, ki je bila nujna zaradi vstopa Slovenije v EU. Meja s Hrvaško je 1. maja namreč postala tudi zunanja meja EU, na kateri veljajo poostrena schengenska določila o pretoku blaga in ljudi. Projekt je razdeljen na tri faze. Prva faza zajema železniško in cestno infrastrukturo, druga pregledno klančino in objekt inšpekcijskih služb, tretja pa postavitve novega postajnega objekta. Dela so se začela lani novembra, večina najnujnejših del pa je bilo končanih že konec aprila, saj je bilo treba zadostiti evropskim določilom in prestati inšpekcijski pregled.

V prvem letu del sta prvi dve fazi praktično končani. Onkraj postajnih tirov, gledano s strani postajne zgradbe, je zrasla dvonadstropna stavba za veterinarsko, zdravstveno in fitosanitarno inšpekcijo. Ob njej je tudi pregledna klančina, v celoti pokrita z nadstreškom. Do nje pod vsemi tiri vodi podhod,

ki je razdeljen na del, namenjen za potnike, in na službeni del. Za preglede vlakov sta na obeh straneh klančine ob inšpekcijski stavbi nova elektrificirana tira št. 13 in



»Brez stoočnega sodelovanja znotraj podjetja in s hrvaškimi kolegi ne bi šlo,« poudari namestnik šefa postaje Franc Pavlič.

14. Nov je tudi tir ob postajni zgradbi, z novim 422-metrskim peronom. Podaljšan pa je bil tudi peron med tiroma 3 in 4. Ob našem obisku je potekalo postavljanje nadstreška in osvetlitve na obeh peronih. Med večjimi gradbenimi deli lahko omenimo tudi postavitev protihrupnih ograj, seveda pa je bilo zaradi spremenjene razporeditve tirov treba tudi premakniti ali vgraditi večje število tirnic in kretnic.

Verjetno največja novost, ki je očem kar nekako skrita, pa je nova mozaična postavljalna miza, ki je nadomestila več kakor 30 let staro predhodnico. Za zdaj deluje še v kontejnerju, z zgraditvijo nove postajne stavbe pa se bo preselila v novo centralno postavljalnico. Predvideno je tudi sodobnejše upravljanje stikal vozne mreže. Po novem ne bo več ročnih postopkov na različnih delih postaje. Vsa stikala bodo centralno vodena z enega mesta, Dobova pa bo s tem postala naj-sodobnejša slovenska železniška postaja.

»Vsa dela morajo potekati med prometom. Vlakov pa je na naši postaji iz leta v leto več,« pove namestnik šefa postaje Franc Pavlič. »Samo potniških vlakov je vsak dan 59, tovornih pa je do 20 na dan.« Vsak mesec v Dobovi tako na Hrvaško predajo okrog 5.900 tovornih vagonov in jih sprejmejo 6.400.

»Brez stoočnega sodelovanja znotraj podjetja in s hrvaškimi kolegi ne bi šlo,« poudari Pavlič. »Samo tako nam je uspelo, da ni prišlo do nobenega izrednega dogodka.« Posebej problematičen je bil po njegovih besedah čas, ko se je vgrajevala nova SV naprava. Kar teden dni je bilo treba promet na vsej postaji voditi popolnoma



Garderoba ima svoj prostor(ček) v kleti. Za obnovo postajne stavbe je res že skrajni čas.

ročno. To za marsikoga od mlajših prometnikov, ki nikoli niso delali na način naših dedov, nikakor ni bilo enostavno. Zato je v tem času namesto treh na postaji delalo kar sedem prometnikov. Z dobro organizacijo dela in tudi s sodelovanjem s sosednjo enoto Centralnih delavnic pa se je vse izteklo brez težav. »Potniški vlaki niso imeli nobenih zamud, pa tudi v tovornem prometu ni bilo transportnih omejitev ali odpovedi vlakov,« Franc Pavlič upravičeno pohvali svoje sodelavce.

Dela pri postavitvi nove postajne zgradbe naj bi se začela v kratkem. Ta bo dvonadstropna in podkletena. V njej bodo združene vse službe z obeh strani meje, ki morajo trenutno svoje delo opravljati v premajhnih kontejnerjih. Ob stavbi bo veliko parkirišče s 133 parkirnimi mesti, do katerega bo vodila nova cesta s pločnikom. Rok za postavitev nove stavbe je sedem mesecev.

Kongres o cestah in prometu

Pomemben prispevek SŽ

V Portorožu je med 20. in 24. oktobrom potekal sedmi Slovenski kongres o cestah in prometu. Tokrat je bila velika pozornost namenjena tudi železniškemu prometu. Kar cel sklop z imenom Razvoj in ohranjanje železniške infrastrukture so namreč pripravili in vodili naši strokovnjaki iz SŽ-Infrastruktura. Številne strokovnjake iz vse Slovenije je uvodoma pozdravil namestnik generalnega direktorja, mag. Andrej Godec. »Veliko raznovrstnih člankov pomeni oživiljanje potreb po predstavitvi in zagotovitvi prostora železniški stroki tudi na tako pomembni prireditvi, kot je kongres o cestah in prometu,« je poudaril mag. Godec. Izrazil je zadovoljstvo, ker je strokovni odbor vse prispevke s tega področja uvrstil v zbornik, kar kaže na njihovo strokovnost in na zavedanje stroke o pomembnosti križanja petega in desetega koridorja v Sloveniji ter o uvajanju novih transportnih tehnologij, inteligentnih sistemov in inovativnih metod vzdrževanja železniške infrastrukture. Pri tem pa je omenil tudi upoštevanje evropske regulative in neracionalne ter neučinkovite, sicer zakonsko določene, odnose med lastnikom in dejanskim upravljalcem javne železniške infrastrukture.

V zborniku je bilo objavljenih šest prispevkov. Damjan Mlakar je pisal o vplivu centralizacije vodenja železniškega prometa na zagotavljanje prevoznih storitev. Leon Kostiov in mag. Blagomir Černe sta prispevala besedilo Primerjava uporabnosti betonskega in lesenega praga v konstrukciji zgornjega ustroja železniških prog. Projektiranje železniških mostov v skladu s predstandardi Eurocode je naslov prispevka mag. Romana Mura z Instituta za metalne konstrukcije Ljubljana in dr. Leona

Hladnika, RTP projekt Ljubljana. Mag. Stanislav Lenart, Jan Kalin, mag. Igor Lavrič ter mag. Aleš Žnidarič z Zavoda za gradbeništvo Slovenija, Ljubljana so pisali o dinamični prometni obtežbi na železniški progi, o uvedbi tehnologije GSM-R na Slovenskih železnicah pa Marko Klarič in Boštjan Hernavs s Slovenskih železnic. Tudi prispevek Centraliziran nadzor železniških signalnovarnostnih naprav je v celoti nastal v našem podjetju; pripravili so ga Miran Udovč, mag. Andrej Godec ter Danilo Širnik.

Pet prispevkov pa je bilo tudi predstavljenih na samem kongresu. Mag. Godec in Miran Pirnar sta spregovorila o akcijskem programu EU za oživitev železniškega prometa, Mojca Tomšič iz Prometnega instituta pa o zaračunavanju uporabe javne prometne infrastrukture. Mag. Mojca Novak je spregovorila o sonaravnih vidikih načrtovanja sodobnega železniškega sistema v Sloveniji, Marjan Zaletelj in Gregor Flerin iz SŽ-Infrastruktura pa o inovativnih metodah vzdrževanja železniškega zgornjega ustroja. Daljinsko vodenje prometa in interoperabilnost so v prispevku z naslovom Nove tehnologije vodenja in upravljanja prometa. Želja ali potreba? predstavili Boštjan Hernavs, mag. Andrej Godec ter Miran Udovč. Železniški sklop je končal dr. Primož Kranjec, Prometni institut Ljubljana, z referatom Upravljanje tovornih vagonov z uporabo sistema F-MAN.

»Pogled na načrt finančnih sredstev JAŽP za vzdrževanje infrastrukture pokaže, da bo teh letos za milijardo in pol manj kakor lani. Ob upoštevanju tega sklepam, da stroki, kljub omejenim finančnim virom, uspeva držati korak z evropsko ravni, da pa bo za hitrejši razvoj sodobne in zmožljive



Del udeležencev kongresa s SŽ in Prometnega instituta.

infrastrukture treba nadoknaditi zaostanek v vzdrževanju železniške infrastrukture in z novimi investicijami zagotoviti povečanje zmožljivosti,« je na koncu poudaril mag. Andrej Godec. Po njegovih besedah pa ta nujnost v na-črtih lastnika javne železniške infrastrukture (JŽI) ni upoštevana, zato je nujno noveliranje nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture in urejanje neracionalnih in neučinkovitih razmer med lastnikom kot upravljalcem JŽI in pooblaščenim upravljalcem. »Železnice imajo svojo prihodnost le tedaj, če so z racionalnim pravnim okvirom in poslovnimi odnosi (beri uporabnino) dane predpostavke za zaupanje in izvajanje prometne politike naše države,« je še povedal Godec.

Na podlagi predstavljenih prispevkov in razprav je bil v sklepno resolucijo 7. kongresa o cestah in prometu vključen naslednji sklep:

Sodobna in zmožljiva Infrastruktura je prvi pogoj za revitalizacijo železnic. Na tej podlagi,

smernicah prometne politike in naraščajočega trga je nujno treba nadoknaditi zaostanek pri vzdrževanju železniške infrastrukture in z novimi investicijami zagotoviti povišanje zmožljivosti železniške infrastrukture. Odgovornost države kot lastnika je, da v svojem načrtovanju proračuna upošteva potrebo po investicijah, stroške vzdrževanja in obveznost financiranja za interoperabilnost evropske tehnologije (nova zakonodaja EU). Od prometne politike je treba zahtevati, da pripravi potreben koherentni pravni okvir, ki bo omogočal dolgotrajno posodobitev in razvoj slovenskih železnic. Ob tem je nujno treba novelirati Nacionalni program razvoja železniške infrastrukture ter na podlagi analize težav in dosedanjih izkušenj z dezintegracijo železnic v Evropi vnesti v zakonodajo ustrezne popravke, ki bodo zagotovili racionalne in učinkovite razmere med lastnikom in dejanskim upravljalcem slovenske železniške infrastrukture.

Aktualno

Železnice uvajajo nadomestila za zamude

Z začetkom veljavnosti novega voznega reda so evropske železnice uvedle nov sistem nadomestil za zamude mednarodnih potniških vlakov. Sistem velja za potnike v mednarodnem prometu, ki kupijo vozovnico, dražjo od 50 evrov. Če njihov dnevni vlak zamuja več kot eno uro ali nočni vlak več kot dve uri, so potniki upravičeni do vračila 20 odstotkov cene vozovnice.

Novi način uveljavljanja nadomestil za zamude je stopil v veljavo 12. decembra. Trenutno velja le za članice Skupnosti evropskih železnic – CER, torej za železnice iz držav Evropske unije.

Vračilo dela cene vozovnice velja samo, če zamuda nastane po krivdi železniškega prevoznika in ne zaradi drugega razloga, kot so naravne in druge nesreče, delo mejnih organov, in vnaprej napovedana dela, o katerih so bili obveščeni tudi potniki. Priprave na uveljavljanje povračil za zamude že potekajo tudi pri nas. Potnik, ki bo hotel vračilo denarja, bo moral od vlakospremnega osebja dobiti potrdilo o zamudi vlaka na postaji, na kateri je izstopil z njega. Na podlagi potrdila bo potnik tudi dobil vrnjen denar. Delovanje novega sistema znotraj Slovenije je torej določeno. Nejasnosti pa so še pri medsebojnem zaračunavanju teh stroškov, ko zamuda nastane po krivdi sosednje železnice, zlasti, če ta ni članica Evropske unije. V primeru Slovenskih železnic je to Hrvaška. Slovenske železnice bodo kljub temu, da dogovor s Hrvaško še ni bil sklenjen, potnikom tudi na vlakih, ki bodo zamujali pri vožnji s Hrvaške, vračale denar. Na Slovenskih železnicah ne pričakujemo večjega števila tovrstnih primerov, saj tako velikih zamud, ki bi nastale zaradi samega železniškega prometa, skorajda ni.

V prvi polovici naslednjega leta naj bi članice CER-a rešile omenjene nejasnosti. Sestanek na to temo bo marca. Od junija naprej pa bo shema začela veljati za vse članice Mednarodne železniške zveze (UIC), torej tudi za Hrvaške železnice.

Delovna skupnost za koridor X



Udeležence zasedanja je v Beljaku nagovoril tudi član posloводства dr. Kurt Spera.

Deseti koridor je zadnji od desetih vseevropskih koridorjev, ki so bili določeni na Kreti leta 1994 in v Helsinkih leta 1997. Je eden od dveh vseevropskih koridorjev, ki potekata čez Slovenijo. Koridor X z 2.500 kilometri povezuje Srednjo Evropo in Balkan. Od Salzburga poteka preko Jesenic, Ljubljane in Dobove, preko Zagreba, Beograda in Skopja vse do grškega Soluna. Nekdanja hrbtenica slovenskega in jugoslovanskega železniškega sistema danes životari, tovar in potniki pa se le počasi vračajo na najkrajšo povezavo Srednje in Jugovzhodne Evrope.

Stavek, da Evropa postaja čedalje manjša in da brez sodelovanja na železniškem področju ne gre več, je postal že floskula. Vseeno pa se udejanja v praksi, tudi na desetem koridorju. Leta 2001 je bila ustanovljena delovna skupnost Korridor X. Njene članice so deset železnic iz Srednje in Jugovzhodne Evrope – iz Nemčije, Bolgarije,

Avstrije, Grčije, s Hrvaške, iz Makedonije, Srbije in Črne gore ter iz Slovenije.

Glavne naloge delovne skupnosti Korridor X so spodbujanje posodabljanja in razvoja železniškega sistema na območju desetega koridorja. V praksi to pomeni izboljševanje medsebojnega sodelovanja vseh železnic na poteku koridorja za zagotavljanje konkurenčnih storitev »iz ene roke«. V tovrstnem prometu so cilj intermodalne kakovostne storitve od vrat do vrat. V potniškem prometu so si kot cilj postavili sodobno podobo varnih, točnih in udobnih prevozov na desetem koridorju in na njegovih vejah. Eden od glavnih ciljev pa je tudi vzpostavljanje interoperabilnosti z usklajevanjem administrativnih ter tehničnih pogojev na vsem koridorju.

Znotraj delovne skupine za doseganje omenjenih ciljev potekajo različni strateški, tehnološki in tržni projekti. Eden od zanimi-

vejših projektov, ki obeta tudi konkreten rezultat, je projekt Infraclear. Gre za razvoj integriranega merilnega vagona. Na izbranih progah koridorja X bo s hitrostjo do 140 kilometrov na uro z laserskim sistemom preverjal različne lastnosti proge, ki bi lahko ovirale tržno zanimive vožnje oprtnih vlakov, nagibnih vlakov in dvonadstropnih vlakov. Projekt naj bi bil končan do leta 2008.

Vodilni projekti na desetem koridorju so bili predstavljeni tudi na zasedanju delovne skupine v Beljaku 3. novembra. Udeležila sta se ga tudi Alojzij Vidmar in Brane Grošelj s SŽ. Dobršen del razprav pa je bil namenjen socialnemu dialogu znotraj evropskih železnic. O njem je spregovorila med drugim Christina Tilling iz mednarodne sindikalne organizacije ETF. Zasedanje se je nadaljevalo z vožnjo posebnega vlaka vse do Sarajeva, z vmesnim postankom in pogovori v Zagrebu.

Cvetka Draksler

»Verjamem v načelo pozitivne motivacije!«

Železnica in turizem, turizem in železnica – ali skupaj?

Leta 1979 sem se zaposlila pri tedanjem TTG-ju, najprej kot stevardesa na poslovnih vlakih. Ugotovila sem, da sem v trinajstih letih zamenjala kar trinajst delovnih mest, vsa seveda v isti službi. To je bila sila živahna dejavnost, z enega delovnega mesta na drugo smo prehajali pač po potrebi. Delala sem pravzaprav vse: pri pultu v turistični poslovalnici, kot turistični vodnik – mimogrede, tedaj sem bila ena redkih, ki so imeli opravljen izpit za turističnega vodnika pri Gospodarski zbornici Slovenije –, pozneje v obračunski službi, pa kot vodja enote Spalniki, pri organizaciji izletov ... skratka, bilo je zelo pestro. Z osamosvojitvijo Slovenije in z razpadom sistema Jugoslovanskih železnic pa so ustanovili Kontrolno prihodkov za mednarodni potniški promet, ki je prej v Ljubljani ni bilo, bila je le v Zagrebu. Takrat sem se preselila na »pravo« železnico. Najprej sem se ukvarjala z obračuni, potem pa so, prav tedaj, ko sem ob delu diplomirala na Fakulteti za pomorstvo in promet, smer Tehnologija prometa, ustanovili odsek za reklamacije v potniškem prometu, ki sem ga vodila vse do konca letošnjega poletja. Takrat pa je bil predme postavljen izziv vodenja popolnoma novega projekta – Informacijskega, oziroma krajše Info centra na ljubljanski železniški postaji.

Ste dolgo premišljevali, seštevali plus in minuse te odločitve?

Hm, po pravici povedano, sem jih res. Navsezadnje je šlo za zares

pomembno odločitev: ponujal se mi je bistveno drugačen značaj dela, povsem nove zahteve delovnega mesta glede na moje dotedanje izkušnje. Hkrati pa sem se zavedala, da gre za enkratno priložnost za moj osebni in poklicni razvoj. No, na koncu odločitev ni bila težka. Sicer pa tudi moje prejšnje delo ni bilo zgolj rutinsko ali celo dolgočasno, nasprotno, ob delu pri reklamacijah pomagaš skrbeti za dober imidž železnice, hkrati pa pri tem, česar marsikdo ne ve, dostikrat hodiš po zelo, zelo tenki in občutljivi črti; delo terja tudi veliko znanja, ne le o železniških predpisih, tudi siceršnjega.

Novi Info center, velika priložnost!

Novi Info center, ki smo ga uradno odprli 20. oktobra, je projekt v okviru prizadevanj potniškega prometa za izboljšanje kakovosti storitev. Zahteve, želje in potrebe uporabnikov postajajo čedalje bolj kompleksne, in prizadevamo si, da bi bili s storitvami, ki jih ponujamo, celo korak pred njimi. Info center se razvija v posameznih fazah, vsaka od njih pa pomeni nadgradnjo prejšnjega načina obveščanja. Lahko rečem, da so dosedanje odzivi in ocene uporabnikov več kakor pozitivni. Razumljivo, do zdaj se informator potniku pač ni mogel popolnoma posvetiti, saj zaradi vrste čakajočih za to preprosto ni imel časa. Današnji stik ni več tipično »šalter-ski«, marveč se potnik v udobnih prostorih lahko z informatorjem mirno pogovori, prejme potrebne informacije v natisnjeni obliki, zraven pa dobi odgovore še na mnoga vprašanja, ki ga zanimajo v zvezi s potovanjem.

Načrtujete tudi odprtje mednarodne blagajne za tiste »zahtevnejše potnike«.

Kdo so to?

To so potniki, ki jih ni mogoče odpraviti samo z vozovnico. Pri tem gre za kompleksnejša vpraša-

nja, kakršna so podatki o relacijah in o vseh vlakovnih povezavah, rezervacije za najrazličnejše vlake po Evropi, svetovanje o optimalnih voznih redih, iskanje najugodnejših cenovnih inčic, popustov ... Sem sodijo tudi naši stalni



potniki, ki jim bomo tako lahko že vnaprej pripravili vozovnice in jim posredovali zelene informacije, tudi tiste zunaj železnice.

Sodelovanje: mesto Ljubljana – država Slovenija – Evropa?

Že po lokaciji smo bližnji sosed ljubljanskega Turistično informacijskega centra, in naše dejavnosti se izvrstno dopolnjujejo. Sicer pa v okviru potniškega prometa že dolgo poteka dobro sodelovanje z najpomembnejšimi turističnimi točkami v Sloveniji. Vloga železnice v slovenskem turizmu že daje spodbudne rezultate. Sicer pa, kar zadeva prevoz, zelo dobro sodelujemo tudi s tujimi železniškimi podjetji. S strani turističnih organizacij na ravni Mestne občine Ljubljana in države so naš projekt novega Info centra pozdravili in sprejeli zelo pozitivno. Vidijo ga predvsem kot dopolnitev njihove dejavnosti in kot veliko možnost za dobro sodelovanje, pri čemer pridobimo oboji, še posebej in v prvi vrsti pa pridobi potnik turist, ki mu že takoj ob prihodu v mesto lahko ponudimo kakovostno storitev.

Kaj pričakujete od prihoda turistične sezone?

Letos je bilo tujcev ogromno! Angležev, Nizozemcev, celo Japoncev, Avstralcev ... in, zanimivo, prav vseh starosti. Videti so bili prav »rutinirani« popotniki, večina si jih je izbrala Ljubljano kot temeljno izhodišče, od koder so obiskovali posamezne zanimive točke. Zares smo se potrudili, poiskali smo jim najugodnejše povezave, jih obveščali o cenah. Ob urah, ko je ljubljanski Turistični informacijski center zaprt, pa smo jim posredovali tudi informacije zunaj železnice. Prihodnja sezona? Načrtno se bomo pripravili nanjo, pravzaprav se že pripravljamo. Na podlagi izkušenj iz letošnje sezone bomo vsekakor zagotovili gradivo s čim večjim in čim bolj pisanim številom ponudb Slovenskih železnic, upamo pa tudi, da bomo s storitvami, ki so še v razvoju, seveda ob sodelovanju turističnih organizacij, lahko prav vsakomur, ki bo prišel na

našo postajo, ponudili vse, kar potrebuje – in še več!

Koliko zaposlenih je v Info centru? Ste jih izbirali po kakšnih posebnih merilih?

Skupaj nas je enajst. Nekaj je že preizkušenih »starih mačkov«, ki takšno delo opravljajo že vrsto let in so se izkazali kot strokovno zelo ustrezni in ki jim stiki oziroma komunikacija s potniki ne pomenijo nikakršnih težav. Hkrati pa so pripravljeni sprejeti nove načine dela in se sproti neprestano učiti, saj narava dela od vseh nas to neizprosno zahteva. Nekaj zaposlenih je prišlo iz prodajne službe potniškega prometa. To so mladi, sposobni in ambiciozni ljudje, ki so se že v prejšnjem delovnem okolju temeljito seznanili z zahtevnejšim pristopom do potnikov, se pravi ne samo »vozovnica in vozni red«, temveč še marsikaj. V kratkem načrtujemo še nekaj novih kadrov, vse seveda znotraj potniškega prometa – v šali pravim, da jim bomo pobrali tiste najboljše, vendar bo treba kadrovske praznine, ki bodo tako nastale, kajpak zapolniti.

Se srečujete tudi s težavami?

Hm, včasih se pojavljajo kratki stiki v komunikacijah s prometno operativno, vendar se je položaj, glede na prejšnje stanje, že močno izboljšal, seveda ob obojestranski dobri volji. Šlo je predvsem za pomanjkanje informacij z njihove strani, zlasti ob izrednih dogodkih. Tako, denimo, ko je voda zalila Bohinjski predor, nismo imeli o tem nobenih podatkov. Svojci in prijatelji potnikov, ki so z avtovlakom potovali skozi predor, so za to vedeli in so jih pričakovali na ljubljanski postaji. Mi pa – žal brez informacij. Precej hude krvi je bilo tistokrat.

Kako pa kolektiv Info centra deluje, recimo temu, navznoter?

Lahko povem, da so v našem, pretežno »moškem« kolektivu, odnosi odlični. Pri sprejemanju novega načina dela ni bilo nikakršnih težav ali negotovanj, skratka, delamo kot dobro utečen stroj.

Kakšna je gospa Cvetka Draksler kot »gospa šef«? Ostra? Neizprosna?

Joj, zelo težko je govoriti o sebi! No, pa vendar: mislim, da avtoritete nikakor ni mogoče graditi na nekakšnem »distančnem« odnosu, na tistem klasičnem, šefovskem. Avtoriteta preprosto temelji na strokovnosti, znanju, izkušnjah in na primernem odnosu – seveda obojestranskem. Vsekakor pa vedno verjamem v načelo pozitivne motivacije! Že takoj ko sem prišla, smo se dogovorili, da si skupaj postavimo neka nenapisana merila in načela, od katerih ne odstopamo, ker so pač temelji vsemu sistemu, kar skupaj počnemo. Seveda pa je treba tu in tam kakšno stvar premleti tudi med štirimi očmi. Sicer pa imam rada ljudi, ki razmišljajo o svojem delu, dajejo koristne predloge, skratka, ki ne zaspijo na neki točki, kjer se »svet neha vrteti«. Po najboljših močeh se tudi sama trudim biti takšna.

Kaj bi spremenili, če bi lahko?

Pravzaprav je o tem težko kaj reči. Novi Info center je namreč projekt in skupek produktov, kjer nikoli ne bomo mogli reči: pri koncu smo. No, lahko smo v nekem trenutku nemara res pri koncu, vendar le s posamezno fazo ali stopnjo, vse drugo pa teče in mora teči naprej. Že v projektu je namreč predviden razvoj, ki praktično nima konca. Vemo, da v naši dejavnosti zgornje meje ni, tako glede obsega kot glede kakovosti storitve. Vedno smo lahko še boljši. In prav vse možnosti so odprte! Morda bi le rada stvari pospešila v tej meri, da bi bilo prihodnje leto vse zastavljeno tudi uresničeno.

Drži, da dobra, kakovostna informacija odpira vrata?

Vsekakor! V našem primeru: dobra, pravočasna informacija obdrži potnika, in hkrati pripelje novega. Ima pa seveda tudi posredne, pozitivne učinke – vzdrževanje ugleda in dobrega imena podjetja. Dobra informacija je pač tisti prvi stik potnika z vsem sistemom železnice, konkretno s Slovenskimi železnicami, in ta stik

je izjemno pomemben. Dejavnosti Info centra nemara ni mogoče neposredno finančno izmeriti, prav gotovo pa pomembno vpliva na to, da se postopoma spreminja miselnost ljudi in podoba železnice v njihovih očeh.

Obvezno vprašanje: rekreacija, konjički, prosti čas ...

Vsako jutro polurno pešačenje do službe in popoldne nazaj, četudi »padajo prekle«, dvakrat na teden rekreacija, se pravi telovadba, primerna našim letom. Imam eno odraslo in eno majhno hči, kar je pravzaprav tudi nekakšna rekreacija, tako nekako, kot bi imela dve edinki hkrati. Imam tudi vrt z rožami in z zelenjavo, in majhnega psa, maltežana, ki mu mimoidoči vselej vsiljujejo baterije, in je spričo poznih let zato že precej siten. Smo pa zelo glasbena družina, moja vloga je sicer bolj pasivna, poslušalska, medtem ko mož igra kitaro, ena od hčera violino, prav vsi trije pa so odlični pevci. Glasba? Marsikaj, tudi alternativa. Moje osebno najljubše opravilo pa je branje, najbrž sem ena najboljših strank v šišenski knjižnici. Kadar imam občutek, da sem v stresu, berem trapaste uspešnice, sicer pa tudi kaj resnejšega. Klasiko sem obdelala že med študijem in se k njej vračam le še občasno. V študijskih letih sem se poskusila tudi s pisanjem, z literaturo.

Tudi s poezijo?

Tudi, ampak pozneje žal prevlada praktični (ali pragmatični? op. av.) vidik življenja. Potem sem za nekaj revij, Katedro in še nekatere, pisala zgodbe – poleg literarnih ambicij je šlo tudi za izboljšanje osebnega proračuna. Literarno pa sem vsekakor doktorirala (smeh) na odseku za reklamacije, ko sem pisala odgovore potnikom, ki so se pritoževali zaradi najrazličnejših stvari. Še zdaj uporabljajo moje »vzorčke«, in mislim, da jih bodo še. Ena mojih največjih težav pa je ta, da me zanima preveč stvari hkrati – pravzaprav vse! In potem se včasih čudim, kako to, da niso vse stvari opravljene čisto tako, kot bi bilo treba ... Saj res, moj stranski plus: sem večni optimist, nikoli, zares nikoli ne obupam!

Nekdanja postajna poslopja so z dograditvijo in intenzivno prenovno preuredili v sodobno urejene gostinske objekte, ki so obvezeni sestavni del popotovanja z ozkotirnico po šarganski osmici.

Šarganska osmica (2)

V letih 1997 in 1998 je lokalna samoiniciativa Mokre Gore organizirala množične prostovoljne delovne akcije, da bi očistili traso in jo napravili prehodno. Traso je dokončno očistila vojska med vojnimi meseci spomladi leta 1999. Marca 1999 je Muzejski svet dal pobudo, kolegij generalnega direktorja ŽTP Beograd pa avgusta istega leta izdal odlok o obnovi Šarganske osmice in oblikoval odbor, ki je začel obnavljati to muzejsko-turistično progo. Pri delih jim je pomagal železniški muzej, ki je ponudil projekte za obnovo proge in celotne infrastrukture. Notranjo opremo in zunanje pročelje objektov železniških postaj Mokra Gora, Jatare in Šargan-Vitase so obnovili po vzoru tistih iz leta 1925. V Mokri Gori je, kakor nekoč, vodna oskrba lokomotiv, V Šargan-Vitaseh pa triangel za obračanje lokomotiv. Zakaj so obnovili ravno ta odsek, je turistu jasno takoj, ko se popelje po njem.

Tako nas je neko sončno nedeljo ob 10.30 vlak popeljal na izlet. Ker je obiskovalcev precej, je priporočljivo priti vsaj pol ure pred odhodom vlaka, če želite sedeti, a povem vam, da je doživetje na prehodnih mostičkih med vožnjo lepše. Na žalost so nam pripeli dizelsko lokomotivo serije L45H-098, in ne znamenite parne serije 83, ki jo običajno zakurijo le ob posebnih priložnostih, zraven pa štiri štiriosne potniške vagona z lesenimi klopki, obrnjenimi druga proti drugi. Nekaj sto metrov za postajo je v desnem loku potni

prehod čez glavno cesto z ročnimi zapornicami, ki jih je zaprl kar vlakospremní delavec, ko je vlak pripeljal do prehoda in ustavil. Ko jih je spet odprl, je dizelka z vztrajnimi, kakšnimi 30 kilometri na uro vlekla vlak navzgor v klanec. Pod pobočjem v dolini, delno v gozdu, delno ob potoku, je speljana gozdna ozkotirnica tirne širine 0,6 metra, ki pa stoji le kot muzejski pomnik in kot prikaz razlike med tema tirnima širinama. Vlak je bil polno zaseden, zlasti zato, ker je bila nedelja. Na njem je bilo največ domačih turistov, ki so z oken in prehodnih mostičkov med vagoni vneto snemali in fotografirali vsak košček proge. Tu se je dovoljeno gibati in zadrževati tudi med vožnjo vlaka, edino neprijeten občutek je v predorih zaradi močnega hrupa in curljanja vode s stropa. Ali pač ...

Potovanje na Šargan traja uro in

pol, vendar je vmes nekaj postan- kov, kajti na odprti progi so na pobočju iz lesa narejene terase, ki potnikom ponujajo lep razgled na spodaj vijočo se progo in neokrnjeno naravo. Vlak se ustavi za kakšnih deset minut in nato pelje naprej. Eden od postankov je tudi nad osmico in šele takrat dejansko vidiš, od kod progi to ime. Ko vlak prispe na vrh v Šargan-Vitase, strojevodja skozi triangel obrne lokomotivo in jo ponovno pripne na sklep. Po četrtr ure se vlak vrne v dolino.

Nad postajo Jatare odloži potnike, ki se nato po poti spustijo navzdol proti postaji. Vlak se tačas izvije skozi predore na spodnjo teraso na postajo, kjer jih pričakajo isti potniki. Postaja ima dva tira, poslopje pa je preurejeno v gostilno. Po daljšem postanku, med katerim se lahko železniški delavci in obiskovalci okrepčajo,

vlak odpelje proti Mokri Gori, kjer se potovanje konča.

Dostop do Mokre Gore, naselja, kjer je začetna postaja, je mogoč z avtomobilom, saj tod poteka glavna cesta od Užic do Sarajeva. Na postaji, ki ima tri tire, so depoinirane muzejske parne lokomotive serije 25-27 in Elza, mala zelena triosna lokomotiva, ter znamenita serija JŽ 83-173 dolžine 13,7 metra in tehnične hitrosti 35 kilometrov na uro. Popravljenih in rekonstruiranih je še nekaj tovornih in potniških vagonov, ki tvorijo kompozicijo muzejsko turističnega vlaka. Nekatere med njimi so pripeljali iz Romunije. Postaja je ustrezno tehnično zavarovana z obnovljenimi likovnimi signali. Postajno poslopje je skupaj s stavbo poleg preurejeno v motel z ustrezno gostinsko ponudbo. Nasploh je proga zgled urejenosti, točnosti in dobre organizacije. Cena potovanja, preračunano v tolarje, znaša dobrega tisočaka, kar pa je za naše razmere relativno ugodno. Vozovnice so naprodaj kar na vlaku med vožnjo.

Sicer pa obnova še ni končana. V načrtu imajo podaljšanje proge čez mejo v Bosno oziroma Republiko Srbsko, kamor sedaj sodi Višegrad, in sicer do Vraneškega Polja, kjer bi se povezala na barsko progo. Del te proge je za zdaj speljan nekaj sto metrov do lokalne osnovne šole, kjer pa se proga konča. Načrti so vsekakor obetavni, a ne glede na to je že obstoječa proga prava eksotika in ponuja pravo popestritev ter ponazori potovanje iz starih časov.



Maketa ali resničnost? Vprašanje, ki se zastavi popotniku ob pogledu na traso šarganske osmice. Proga poteka v obliki črke osem, njena največja zanimivost pa je ta, da na približno enakem mestu pelje kar po treh višinskih ravneh.

Nagradna križanka



SREČNO 2005!	GERMANIJ KANTON V ŠVICI, WALLIS			SAMO-STANSKI BRAT	STAR JAP. DROBIŽ (SREDINA DRINE)	ATLETSKI KLUB	OPICA IZ DRUŽINE ZAMORSKIH MAČK	PETER BOŽIČ			ODŽAGAN KOS DEBLA, HLOD	TEŽKA TKANINA, TWEED	NAUK O ENERGIJI	KOS MATERIALA, ZA ZAKLJUČNI ROB
KEMIČNA PRVINA, TEŽKA KOVINA								NEKD. AM. METALEC DISKA (AL)						
NOVI SVET								KRAJ PRI LAŠKEM OKENČEK						
NAŠ PESNIK IN DRAMATURG (BLAŽ)						INŽENIR DAIMLER JOŽE ŠMIT								
NIZEK ŽENSKI GLAS				JANEŽ (LATIN)	MADŽAR. PISATELJ (MOR)						TRATA, RUŠA			
RIBJE JAJČECE					SOVJET. ŠAHIST (LEONID) ESTONEC						REBEKIN IN IZAKOV SIN, EDOM	GUSTAV IPAVEC GROZDNI SLADKOR		
DESNI PRITOK RHONE V FRANCIJI						IGRALNIŠKO MESTO V NEVADI	KAR SE NACEDI VERGIL. EP O ENEJU							
Risba KIH	KONČNI DEL ČREVEESA, ANUS	FILOZOF SVETNIŠKI SJ							PESNIK SARAJLIČ ORIENT. BARVILO					TVORBA V ČEBELJEM PANJU
RAZDALJA, ZA KATERO KDO ZAOSTAJA										GALATEJIN LJUBIMEC OVIRA PRI PARKURJU				
ŽOGA ZUNAJ IGRIŠČA, OUT				BLEŠČEČ PREMOG ZA OKRAS. PREDMETE	SELEN			HRVAŠKO MESTO ANGLEŠKI ŠOVINIST						
TELOVADNO ORODJE					SPOJNI ELEMENT Z NAVOJI						ZMIKAVT NAJSTAR. LATINSKI PESNIK			
LEVI PRITOK TIBERE (ITALIJA)					TV VODITELJ PUCER				PLANIN. UJEDA PEVEC COCKER				KAČJI GLAS	POČELO TAOIZMA
AM. PISA-TELJICA (ERICA)					GINJENOST DUŠAN URŠIČ									
HOMERJEV EP							MESTO V ITALIJI, GORICA							
KAKTEJA							SREDINA POETA			SIVA PAPIGA V TROPSKI AFRIKI				

Rešitve križanke lahko pošljete na naslov uredništva do 21. januarja. Med reševalce bomo razdelili tri nagrade.

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

ic, ov, adneks, plahost, rifnik, raketar, smotka, tkanina, eč, elton, raič, nedra, sienit, eka, il, rekrut, krivolov, iča, inserent, odjek, reagan, jeans, ht, aksum, at, ja, oral, leskovac, vez, gajde, maki, ksilit, otročaj, ekloga, caprera.

*Kupujete novoletna darila?
In zakaj ne bi kot darilo kupili vozovnice?
Za vlak seveda!*



*Novoletno okrašena mesta že vabijo, blizu in daleč ...
Zakaj jih ne bi obiskali?
Z vlakom seveda!*

 Slovenske železnice
Potniški promet

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



Nemška ročna signalna svetilka – karbidovka iz časov okupacije.

Ker je barvne kovine med drugo svetovno vojno potrebovala oboroževalna industrija, so Nemci »izumili« nadomestne materiale, v tem primeru z lepilom prepojene in v stiskalnici obdelane stare cunje.