

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



## Aktualno

**Minister za promet obiskal SŽ-Centralne delavnice Ljubljana**

**SŽ in Luka Koper za tesnejše sodelovanje**

**Preventivni akciji za večjo varnost na železniškem območju**

**Spodbujanje inovativnosti: projekt CEDEjČEK**

## Reportaža

**Kostarika: vlak v deževnem gozdu**

## Tovorni promet

**Logistika: direktni vlak Zahony**

## Tujina

**Evropska unija: 60-odstotno zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> do leta 2050**



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

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

**Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!**

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

tel. 01/29 12 551

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

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



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 11.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografije in rokopise ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. maja 2011.



Preserje  
Avtor: Miško Kranjec



## Aktualno

Minister za promet obiskal  
SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

2



## Aktualno

SŽ in Luka Koper za tesnejše  
sodelovanje

3



## Aktualno

Preventivni akciji za večjo varnost na  
železniškem območju

4



## Aktualno

Spodbujanje inovativnosti:  
projekt CEDEJČEK

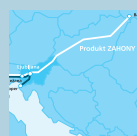
6



## Reportaža

Kostarika: vlak v deževnem gozdu

16



## Tovorni promet

Logistika: direktni vlak Zahony

21



## Tujina

Evropska unija: 60-odstotno  
zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> do  
leta 2050

22



1  
**Uvodnik**  
**Marino Fakin**  
Odgovorni urednik

Slovenske železnice so po ocenah v prvem četrtletju poslovale pozitivno in bistveno presegle načrte. Po ocenah so dosegle pozitivni poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 1,6 milijona evrov in pozitivni čisti poslovni izid v višini 2,12 milijona evrov. Skupni poslovni prihodki so za 9,4 odstotka večji od načrtovanih in za 13,8 odstotka večji od lanskih prihodkov. Transportni prihodki tovrnega prometa so bili za 16,9 odstotka večji od načrtovanih in za kar 30,7 odstotka večji kakor v lanskem prvem četrtletju. Transportni prihodki potniškega prometa so dosegli načrtovane in lanske rezultate.

V prvem letošnjem četrtletju so Slovenske železnice po prvih ocenah prepeljale 4,33 milijona potnikov ter s tem dosegle načrt in za tri odstotke presegle lanske rezultate. Število opravljenih potniških kilometrov je bilo z 204 milijoni na ravni načrtovanih in lanskih rezultatov. Tovorni vlaki Slovenskih železnic so v prvem četrtletju prepeljali 4,58 milijona ton blaga in opravili 999 milijonov netotonskih kilometrov. Pri količini prepeljanega blaga so bili načrti preseženi za 11,7 odstotka, lanski rezultati pa za 16,8 odstotka. Pri opravljenih netotonskih kilometrih pa so bili načrti preseženi za 14,4 odstotka, lanski rezultati pa za 21,1 odstotka.

Slovenske železnice pozdravljajo aprila sprejeto odločitev vlade Republike Slovenije, ki bo omogočila priznavanje terjatve v višini 134,26 milijona evrov in s tem tudi preoblikovanje Slovenskih železnic v holding. Terjatev je nastala zaradi oškodovanja Slovenskih železnic od izločitvi premoženja javne železniške infrastrukture in njegovem prenosu na državo leta 2000. Sredstva se bodo izplačala iz proračuna v prihodnjih petih letih, prvi obrok bodo Slovenske železnice prejele januarja naslednje leto.

Topli dnevi in pomladno razpoloženje odpirajo sezono glasbenih prireditev. Slovenske železnice in društvo Planet Zemlja so zato stopili skupaj in ob svetovnem dnevu Zemlje, ki ga na pobudo civilne družbe že več kakor trideset let po vsem svetu praznujemo 22. aprila, pripravili glasbene vlake. Z njimi se bomo naslednje tri mesece skupaj s slovenskimi glasbeniki in vsemi željnimi zabave vozili na koncerte po Sloveniji in nato varno nazaj domov. Z glasbenimi vlaki želimo opozoriti na odnos do okoljskih tem, osveščati ljudi, da uporabljajo storitve, ki so do okolja prijaznejše.

Pozitivni zgledi na področju varovanja okolja prihajajo tudi iz tujine. Belgijske železnice so parkirišča na večjih železniških postajah opremile s sistemom za polnjenje električnih avtomobilov in dvo-kolesnikov z električno energijo. Načrtujejo, da bodo opremile 34 železniških postaj s po 24 polnilnimi postajami. Dvanajst polnilnih postaj bo za osebna vozila in dvanajst za kolesa in motocikle.

Slovenske železnice so v tovrnem prometu vpeljale novo logistično storitev Zahony, ki združuje železniški, cestni in vodni transport. Vlak Zahony ponuja konkurenčno železniško storitev, ki povezuje severno Italijo in Slovenijo z ukrajinskimi in ruskimi trgov. Vlak bo vozil enkrat na teden. Za pot od Ljubljane do Batjeva potrebuje le 38 ur, kar v primerjavi s prevozom posamičnih vagonov pomeni skrajšanje prevoznega časa za okrog 48 ur. Bistvene prednosti novega produkta so poleg krajšega prevoznega časa prilagodljivost ter zagotavljanje celovite storitve na enem mestu.

**Obiščite nas na sejmu Transport in logistika 2011, ki bo od 10. do 13. maja v Münchnu.**

*Bralcem se opravičujemo za zamudo pri izidu revije! Tokrat smo zaradi organizacije grafičnega preloma in tiska za naslednje enoletno obdobje izjemoma pripravili trimesečno številko, v prihodnje pa bo revija spet izhajala kakor doslej, desetkrat na leto.*

# Minister za promet obiskal SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

Minister za promet **dr. Patrick Vlačič** je 13. aprila obiskal hčerinsko podjetje Slovenskih železnic, SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o. Razlog obiska je bila podrobnejša predstavitev Centralnih delavnic, strategije in vizije podjetja ter sinergijskih učinkov nove organiziranosti podjetja. Ob koncu obiska si je minister ogledal obnovljeni vlak vrste 813 in novi delavnici.

Na sedežu Centralnih delavnic so ministra pričakali direktor podjetja **Dušan Žičkar** s sodelavci ter člani nadzornega sveta Centralnih delavnic s predsednikom nadzornega sveta, generalnim direktorjem Slovenskih železnic **Goranom Brankovičem** na čelu.

Direktor centralnih delavnic **Dušan Žičkar** je predstavil dejavnost podjetja in njegovo poslovanje, načrte in vizijo ter

sinergijske učinke nove organiziranosti. Po predstavitvi je sledil vodeni ogled Proizvodnje Ljubljana, kjer Centralne delavnice vzdržujejo večji del voznega parka Slovenskih železnic, zlasti električne lokomotive in električne potniške vlake. Dr. Vlačič si je ogledal celotno proizvodnjo, ogled pa je končal v novi stavbi v neposredni bližini, kjer sta dve novi delavnici za preizkus potniških vagonov

in servis vlečnih vozil. Minister si je ogledal tudi dizelomotorni potniški vlak vrste 813, ki je dobil popolnoma novo notranjo in zunanjo podobo. Obnova tega vlaka za Centralne delavnice pomeni največji dosežek na področju obnove potniških vlakov do sedaj.

Minister je izrazil zadovoljstvo s prikazanim in podprl razvojne načrte podjetja.

Marko Tancar



Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič, minister za promet dr. Patrick Vlačič in direktor Centralnih delavnic Dušan Žičkar med ogledom ljubljanske proizvodnje SŽ-Centralnih delavnic.



Dr. Patrick Vlačič si je ogledal tudi obnovljeni dizelomotorni potniški vlak. Spremljajo ga direktor potniškega prometa SŽ Boštjan Koren, direktor Centralnih delavnic Dušan Žičkar in generalni direktor SŽ Goran Brankovič.

## V Ljubljani o železniškem mednarodnem voznem redu 2011/2012

V Ljubljani je konec marca potekala evropska mednarodna konferenca za potniški promet FTE (Forum Train Europe B2). Na njej so se dogovorili o vlakih v mednarodnem prometu za vozni red 2011/2012, ki bo začel veljati 11. decembra letos. V dvorani ljubljanskega hotela Union je na konferenci sodelovalo več kakor sto delegatov

evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev železniške infrastrukture.

Slovenske železnice so sodelovale v skupinah, v katerih so se usklajevali o relaciji Italija-Slovenija-Hrvaška-Madžarska-Romunija/Ukrajina/Rusija, relaciji Švica-Avstrija-Slovenija-Hrvaška-Srbija, relaciji Nemčija-Avstrija-Slovenija-Hrvaška-Srbija

in relaciji Slovenija-Hrvaška-Srbija/Bosna-Makedonija/Črnagora-Grčija.

Mednarodne vlakovne povezave so določili glede na tržne analize, tokove potnikov, lastnosti infrastrukture in že uveljavljene ponudbe. Določili so relacije in vozni red mednarodnih vlakov, njihove zveze na začetnih, končnih in vme-

snih postajah, sestavo vlakov, torej število sedežnih vagonov prvega in drugega razreda, vagonov restavracij, vagonov za prevoz prtljage in koles in vagonov z ležalniki ter spalniki. Hkrati so se dogovorili o komercialnih pogojih prevoza – o ponudbah, cenah vozovnic in popustih.

Marko Tancar



# SŽ in Luka Koper za tesnejše sodelovanje

V Ljubljani sta se 25. marca sestala generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič

in predsednik uprave Luke Koper Gregor Veselko s sodelavci. Luko Koper in Slovenske



Z leve: Član uprave Luke Koper Tomaž Martin Jamnik, predsednik uprave Luke Koper Gregor Veselko, generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič in direktor tovornega prometa Slovenskih železnic mag. Milan Jelenc.

železnice povezujejo skupni trgi in stranke ter skupni poslovni izzivi. V prometu z Luko Koper Slovenske železnice opravijo 55 odstotkov prevozov oziroma prepeljejo dve tretjini vsega tovara, ki izvira iz koprškega pristanišča ali je namenjen vanj.

Uporabniki logističnih storitev presoja kakovost celotne storitve, in sicer storitve luškega pretovora in železniškega prevoza skupaj, zato je uspeh obeh podjetij odvisen od kakovosti njunega operativnega in komercialnega sodelovanja. Vodstvi Slovenskih železnic in Luke Koper sta se zavzela za sodelovanje, ki bi izboljšalo njuno

dolgoročno konkurenčnost. Podjetji bosta izmenjali informacije o razvojnih načrtih in usklajevali zmogljivosti, razvijali skupne projekte ter optimizirali in racionalizirali nekatere svoje dejavnosti.

Možnosti za izboljšanje so še pri pridobivanju novih tovorov, opravljanju prevoznih storitev in pri skupni promociji Slovenije kot logistične platforme za Srednjo in Jugovzhodno Evropo. Za večjo konkurenčnost bi bilo treba tudi poskrbeti, da se odpravijo ozka grla na železniški infrastrukturi in pri prekladalnih zmogljivostih.

Marino Fakin

## Z vlakom na informativne dneve osem tisoč mladih

Na informativni dan, 11. februarja, se je z vlaki odpravilo več kakor osem tisoč mladih. Tako se je ta dan z vlaki prepeljalo za okrog 35 odstotkov več potnikov kot po navadi, saj se jih ob petkih običajno pelje okrog 25.000. Zelo dobro je bil med mladimi obiskovalci Ljubljane sprejet ekspres informativni diskusij podhodu železniške postaje. Slovenske železnice smo namreč skupaj z Vzajemno, Atlantisom in Collegiu-

mom za dijake in študente pripravile krajši zabavni program s plesom in glasbo. Na pultih smo skupaj s SOU Ljubljana mladim pomagali z informacijami o poteh do šol, o cenah vozovnic in podobno. Mlade je v Ljubljani pozdravil tudi direktor potniškega prometa Slovenskih železnic mag. Boštjan Koren ter jim zaželel prijetno potovanje in veliko študijskega uspeha.

(M. T.)



Na ljubljanski železniški postaji, 11. februarja (foto: Miško Kranjec)



Prvega marca so v upravno stavbo našega podjetja prišli koranti iz Destrnika. Po slovenskem ljudskem običaju so s poskakovanjem, plesom in z glasnim zvonjenjem odganjali zimo. Hkrati so Slovenskim železnicam zaželeli veliko poslovnih uspehov. Vesele korante sta v imenu sodelavcev Slovenskih železnic sprejela generalni direktor Goran Brankovič in delavski direktor Albert Pavlič.

## Predlog vlade za priznanje terjatve 134 milijonov

Slovenske železnice pozdravljajo predlog vlade o spremembi Zakona o družbi Slovenske železnice, ki bo omogočil priznavanje terjatve v višini 134,26 milijona evrov. Terjatev, ki jo je ugotovila revizija podjetja KPMG, je posledica oškodovanja Slovenskih železnic ob izločitvi premoženja javne železniške infrastrukture in njegovem prenosu na državo leta 2000. Z vzpostavitvijo terjatve bo zagotovljena kapitalna ustreznost Slovenskih železnic ter omogočeno ureničevanje določil Zakona o družbi Slovenske železnice in s tem preoblikovanje Slovenskih železnic v holding. To bo pomenilo učinkovitejšo organiziranost Slovenskih železnic, kar je eden od pomembnih pogojev za nadaljnjo sanacijo in razvoj podjetja. Sredstva se bodo izplačala iz proračuna v prihodnjih petih letih. Slovenske železnice naj bi prvi obrok - 26,86 milijona evrov - prejele 31. januarja 2012.

M. T., M. F.

## Varnost

# Preventivni akciji za večjo varnost na železniškem območju

Na Slovenskih železnica se je februarja začela akcija za spodbujanje varnosti na železniškem območju, s katero želijo potnike in druge opozoriti na morebitne nevarnosti na železniškem območju ter jim posredovati varnostna priporočila. Pripravili so dva tiskana oglasa, ki sta na železniških postajah in v vlakih, ter letake, ki ju potniki lahko dobijo v informacijskih centrih in na večjih železniških postajah. Hkrati je potekala preventivna akcija o varnem prečkanju železniške proge na nivojskih prehodih. Slednjo je pripravila Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

## Varnost na železniškem območju

Lani so vlaki na območju Slovenskih železnic povozili 22 oseb, od teh jih je 14 storilo samomor. Letos je bilo povoženih že osem oseb, za dve je že

potrjeno, da je šlo za samomor.

Žal je v mestih še veliko »divjih«<sup>1</sup> peš prehodov čez proge, ki jih ljudje uporabljajo kot bližnjico. Velikokrat se ne zavedajo, da je njihovo početje prepovedano in smrtno nevarno. Zmotno so prepričani, da se jim ne more zgoditi nič. Izток Praternemer iz službe za notranji nadzor je opozoril, da je prečkanje proge in hoja po progi največkrat usodna za starejše ljudi, ki slabše vidijo in slišijo in niso dovolj pozorni, pri mladih pa je vzrok za nesrečo pogosto uživanje alkohola, nepredvidnost in mladostniška razposajenost. Ni namreč redkost, da se ob večerih velikokrat zabavajo prav v okolici železniških tirov, kjer je to najbolj nevarno in se lahko zabava hitro sprevrže v tragedijo. Do prav takšne tragedije je prišlo pred leti, ko sta se mladi dekleti s kolesi vračali z zabave in sta prečkali progo na nedovoljenem delu pri postajališču Ljubljana Tivoli. Ko sta želeli preplezati ograjo, katere

namen je preprečevati prav takšno početje, se je enemu izmed deklet, ki je postalo panično ob prihajajočem vlaku, kolo zapletlo v ograjo. Zaradi posledic trka je eno dekle umrlo na kraju nesreče, drugo pa je bilo huje ranjeno. Na Slovenskih železnica se nedovoljena prečkanja proge skuša preprečiti z opozorilnimi napisi in zaščitno ograjo, ki je pogosto dodatno premazana s črno mastjo.

## Varnost na nivojskih prehodih

Lani je bilo na slovenskih progah skupaj 58 nesreč, od tega 33 nesreč na nivojskih prehodih. Tako kot vrsto let, se je tudi letos, in sicer štirinajstega februarja, začela preventivna akcija o varnem prečkanju železniške proge na nivojskih prehodih. Akcijo je pripravila Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa ([www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si), [www.varnocezprogo.si](http://www.varnocezprogo.si)). V akciji so sodelovale tudi

Slovenske železnice. Nivojskih prehodov čez železnico je v Sloveniji skupaj 913, od tega jih je 340 (37 odstotkov) aktivno zavarovanih oziroma zavarovanih s tehničnimi sredstvi, 573 (63 odstotkov) pa pasivno zavarovanih, kar pomeni, da niso zavarovani s tehničnimi sredstvi. Zavarovani prehodi so opremljeni v osmih primerih z zapornim brunom, na 26 so postavljene mehanske zapornice, 23 jih je varovano s svetlobnim cestnim signalom in 283 jih ima avtomatsko varnostno napravo z zapornicami ozirom polzapornicami.

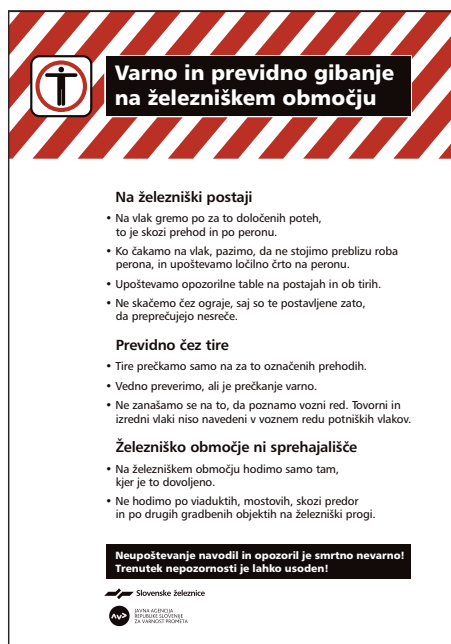
Največ pasivno zavarovanih nivojskih prehodov je v jugovzhodni slovenski regiji (proge Metlika–Novo mesto–Ljubljana, Grosuplje–Kočevje in Novo mesto–Straža), Pomurju ter Podravju (proge Pragerško–Središče, Ormož–Murska Sobota–Hodoš–državna meja, Ljutomer–Gornja Radgona) ter v savinjski regiji (progi Grobelno–Stranje–Rogatec–državna meja, Celje–Velenje).

Število nivojskih prehodov se iz leta v leto zmanjšuje, po letu 2000 se je njihovo število zmanjšalo za 152. Število pasivno zavarovanih prehodov pa se je lani zmanjšalo za 23. V zadnjih šestnajstih letih se je na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo zgodilo 646 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 147 oseb. Večina prometnih nesreč se je zgodila na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, označenih z Andrejevim križem, kar 38 odstotkov nesreč pa se je zgodilo na nivojskih prehodih, ki so zavarovani z zapornicami, polzapornicami



Nepravilno prečkanje (foto: Luka Pataky)





Oglaš »Previdno čez progo« in »Varno gibanje na železniški postaji« ter letak s priporočili za varno gibanje na železniškem območju.

ali s svetlobnimi znaki. Posebna problematika je lomljenje zapornic. V zadnjih šestnajstih letih je bilo zlomljenih 2.676 zapornic oziroma povprečno 167 na leto.

Za letošnje je predvidena ukinitve dveh nivojskih prehodov na progi Dobova-Ljubljana, in sicer zaradi gradnje podvoza v Dobovi. Poleg tega je načrtovano še zmanjšanje števila nivojskih prehodov za 17 z gradnjami povezovalnih cest, ureditev in zavarovanje z varnostno napravo in zapornicami najmanj šestih nivojskih prehodov, nadgradnja avtomatskih cestnih signalov oziroma zamenjava

mehanskih zapornic z avtomatskimi ter priprava projektne dokumentacije za ureditev 10 nivojskih prehodov. Tudi letos bo seveda potekalo redno in investicijsko vzdrževanje javne železniške infrastrukture. Letos je predvidenih za tekoče vzdrževanje 66 milijonov evrov in 7,5 milijona evrov za investicijsko vzdrževanje. Investicije (novogradnje ...) pa so odgovornost direktorja za investicije v javno železniško infrastrukturo, saj je ta last države.

O zavarovanju nivojskega prehoda odloča posebna komisija, ki jo imenuje minister za promet. Njeni člani so

predstavniki upravljavca ceste, upravljavca javne železniške infrastrukture, ki je last države (SŽ), prometnega inšpektorata, javne agencije za železniški promet. Stroški postavitve avtomatskih zapornic znašajo od tristo tisoč evrov naprej, saj je treba zapornice vključiti v železniški varnostni sistem, pogosto pa je potrebna tudi gradbena ureditev celotnega prehoda in seveda ceste ob njem, za kar je odgovoren upravljavec ceste.

Vlaki SŽ sicer zaradi večje vidnosti 24 ur na dan vozijo s prižganimi žarometi, strojevodje pa na prihod vlaka opozarjajo z zvočnimi signali. Poleg tega je

hitrost na prehodih brez zapornic omejena na sto kilometrov na uro. SŽ tudi z ozaveščanjem udeležencev v cestnem prometu skušajo zmanjšati število tovrstnih nesreč. Zato so Slovenske železnice sodelovale v akciji Ustavi se, vlak se ne more, ki jo je vodila Javna agencija RS za varnost prometa.

V spletu ([www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si)) je objavljen posnetek treh resničnih primerov tveganega prečkanja nivojskih prehodov. Posnetek je pripravil ljubitelj železnic Nenad Pataky.

Luka Pataky  
Marko Tancar



Ivan Nemec,  
prometnik operativni pomočnik:

Na ljubljanski železniški postaji srednješolci velikokrat, zlasti na severnem delu postaje, skupinsko prečkajo tire tam, kjer je to prepovedano. Tisti najbolj nagajivi včasih celo premikajo kretnice, kar je zelo nevarno početje, saj se lahko iztiri vlak. Menim, da bi morale biti poti, po katerih lahko potniki zapustijo peron, bolj urejene in do potnikov bolj prijazne. Več truda bo treba nameniti preventivi.



Denis Marinšek,  
študent:

Z vlakom se vozim s Škofljice na študij v Ljubljano. Ko prečkam progo, sem vedno zelo pazljiv. Menim, da se lahko vedno poišče varen kraj in način prečkanja. Na moji progi je bilo že nekaj nesreč na cestnih prehodih, ki so opremljeni samo z Andrejevim križem.

Foto: Luka Pataky

## Spodbujanje inovativnosti

## Projekt CEDEJČEK

V SŽ-Centralnih delavnicah Ljubljana stremimo k stalnemu napredku in izboljševanju proizvodnih procesov, ki omogočajo večjo produktivnost, izboljševanje storitev in razvoj podjetja, zato podpiramo sodelavce, da pridobivajo novo znanje in razvijajo nove sposobnosti, ter jih zato tudi nagradujemo. Zaželeni so predlogi, s katerimi lahko razvijamo nove postopke in storitve vzdrževanja železniških vozil. Zato smo leta 2007 uvedli projekt CEDEJČEK – predlogi za male izboljšave. V okviru projekta sodelavce spodbujamo k inovativnosti na vseh stopnjah poslovnih in proizvodnih postopkov. Vsaka uresničena izboljšava prinese denarno nagrado, ki jo predlagatelj prejme ob plači. Število predlogov je neomejeno.

Pot od zamisli do nagrade je preprosta. Predlog za malo izboljšavo delavec zapiše na posebni obrazec, ki ga odda nadrejenemu. Ta nato predlog prouči, sprejme ali zavrne, po-

skrbi za uvedbo sprejetega predloga v proizvodni postopek in določi višino nagrade. Preprosto in učinkovito! Ob koncu leta, ko primerjamo vse male izboljšave tekočega leta, podjetje nagradi še tiste sodelavce, ki so prispevali pet ali več koristnih predlogov. Od direktorja prejmejo simbolični ček, denarno nagrado pa ob plači.

Projekt je zaživel popolnoma že v prvem letu. Do konca leta so sodelavci oddali 199 predlogov, od katerih jih je bilo 74 odstotkov uresničenih. Rekord iz prvega leta pozneje ni bil presežen. Več kakor pet izboljšav je oddalo sedem sodelavcev: Roman Lajh, Peter Martini, Branko Roškar, Ivan Paulič, Ivan Slukan, Robert Savnik in Damjan Zidar. Leto pozneje smo prejeli 98 predlogov, od katerih je bilo nato 84 odstotkov predlogov uresničenih. Več kakor pet predlogov sta podala dva sodelavca: Ivan Slukan in Marko Hvale. Leta 2009 je bilo uresničenih že 97 odstotkov predlogov od



Marko Hvale

110 prejetih predlogov, pet ali več predlogov so prispevali štiri sodelavci: Nenad Račić, Gabrijel Dukarič, Momčilo Kezmič in Marko Hvale. Lani smo prejeli 86 predlogov za izboljšave in vsi so bili uresničeni. Letno nagrado je prejel Marko Hvale.

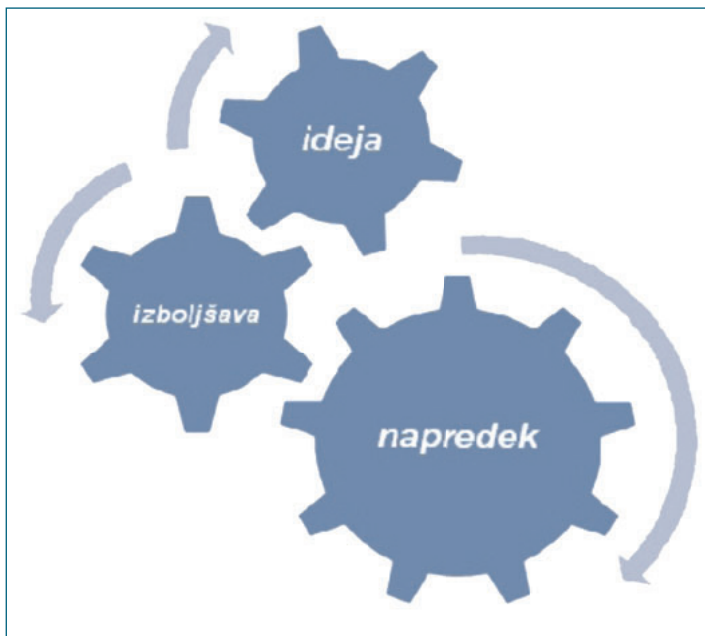
CEDEJČEK torej postaja čedalje uspešnejši. Male izboljšave uvajamo v proizvodnji in v upravi. Sodelavci izboljšujejo in olajšujejo delovne postopke, povečajo njihovo učinkovitost, prispevajo k zmanjšanju stroškov in povečujejo konkurenčnost podjetja. Projekt ustvarja spodbudno, motivacijsko okolje za krepitev inovativnosti med zaposlenimi. Veliko je koristi zaradi lažjega, kakovostnejšega in hitrejšega dela, pridobivanja novega znanja in prenosa znanja na druge sodelavce.

Inovativni sodelavci svoje zamisli uspešno uvajajo, imajo veliko strokovnega znanja in so izkušeni mojstri, ki gojijo poseben odnos do železniških vozil. Eden izmed njih je Marko Hvale, tehnolog za parna vozila

v Proizvodnji Ljubljana, ki je že tretje leto zapored prejel nagrado za več kot pet uresničenih malih izboljšav. V vprašali smo ga, kaj meni o CEDEJČKU?

Marko Hvale: »Železničarji smo v teh kriznih časih še posebej motivirani za male izboljšave, še posebej pri parnih lokomotivah, kjer vsi delovni postopki in orodja niso razviti. Tako moramo večino orodij sami narediti. Menim, da je lahko še tako majhna zamisel uspešna, tako glede varnosti pri delu kot pri delovnem postopku. CEDEJČEK je potrditev naše ustvarjalnosti, je spodbuda. Pomembno je, da vodstvo podpira projekt in se hitro odzove na pobude. Napredek je očiten. CEDEJČEK povečuje motivacijo za delo. Človek je zadovoljen, ko vidi, da je njegova zamisel bila sprejeta in uresničena, da je pripomogel k izboljšanju delovnega procesa in da je za to bil tudi nagradjen.«

SŽ-Centralne delavnice  
Ljubljana, d. o. o.



Logotip projekta CEDEJČEK



# Revitalizacija proge Imeno–Kumrovec–Savski Marof

**Železniški promet na progi Imeno–Kumrovec–Savski Marof je bil zaradi slabega stanja proge na Hrvaškem ukinjen leta 1998, leta 2006 pa je bila zaradi nejasnega poteka meje prekinjena obnova proge. Slovenske in Hrvaške železnice so se zavzele za ponovno uvedbo železniškega prometa na tej progi.**

V Kraljevcu ob Sotli sta se sedemnajstega marca sestala generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič** in predsednik uprave Hrvaških železnic **Zlatko Rogožar** s sodelavci. Sestanka so se udeležili

tudi župani obmejnih občin z obeh strani meje ter podpredsednik hrvaškega sabora Ivan Jarnjak. Izrazili so veliko zanimanje za ponovno uvedbo železniškega prometa med Imenim in Savskim Marofom, ki se na slovenski strani nadaljuje proti Podčetrtku in Celju, na hrvaški strani pa proti Zagrebu. V potniškem prometu proga pomeni velik potencial zlasti na področju turizma, saj bi Zagreb približala turistično razvitemu Podčetrtku, kjer je železniška postaja neposredno ob Termah Olimia, hkrati pa bi olajšala potovanje prebivalcev iz obmejnih

občin v Zagreb. V tovornem prometu je po ocenah potencial proge za prevoz med 30 in 50 tisoč tonami tovora na leto.

Stanje slovenskega dela proge, od Imena do Kumrovca, je dobro in bi jo lahko zelo hitro usposobili. Na hrvaškem delu, od Kumrovca do Savskega Marofa, je stanje proge precej slabše. Hrvaške železnice naj bi sicer zagotovile projekte in sredstva za obnovo.

Udeleženci sestanka so sklenili, da o skupnem zanimanju za ponovno vzpostavitev prometa seznanijo predsednika vlad in

prometna ministra obeh držav. Hkrati so izrazili prepričanje, da bosta obe državi v duhu dobrih medsebojnih odnosov storili vse za dogovor, ki bo omogočil obnovo proge med Savskim Marofom in Kumrovcem ter vzpostavitev železniškega mejnega prehoda v Kumrovcu, kjer je predvidena izmenjava prometa med obema železnicama. Po pridobitvi vseh dovoljenj bi bila vzpostavitev železniškega prometa mogoča najpozneje v enem letu.

Marko Tancar

## EU: 170 milijonov evrov za infrastrukturne projekte

Evropska komisija je 21. februarja objavila izbrane projekte vseevropskega transportnega omrežja (TEN-T), ki bodo prejeli skupaj 170 milijonov evrov, in sicer za gradnjo in prenovo prometne infrastrukture, zmanjšanje ozkih grl in povečanje varnosti prometa v Evropski uniji. Večletni delovni program, ki so ga pripravili maja lani, je namenjen prioritarnim projektom omrežja TEN-T: pomorske avtoceste, rečne informacijske storitve in sistemi vodenja letalskega prometa. Letošnji program je vreden 78,2 milijona evrov in obsega trinajst projektov za razvoj integriranega in okolju prijaznega prometnega sistema, osemnajst projektov za projekte TEN-T in tri prometne študije.

## Evropske železniške nagrade

Skupnost evropskih železnic (CER), Evropsko združenje upravljalcev železniške infrastrukture (EIM) in Združenje evropske železniške industrije (UNIFE) so 9. februarja podeljevali evropske železniške nagrade za leto 2011.

Nagrado za politične dosežke je prejel nekdanji župan Londona **Ken Livingstone**, ki je leta 2003 uvedel pristojbino za povzročanje zastojev v središču Londona, zaradi katere se je zmanjšal promet vseh vozil. V poročilu londonske prometne uprave so namreč že leta 2006 zapisali, da se je promet zmanjšal za šestnajst odstotkov gleda na leto 2002, pred uvedbo ukrepa. Od leta 2007 zaračunavajo pristojbino tudi v nekaterih zahodnih delih Londona. Livingstone je poudaril, da je pristojbina učinkovito spodbudila ljudi, da se vozijo z javnim prevozom.

**Dr. Stefan Haas**, direktor podjetja Knorr-Bremse Austria, je prejel nagrado za tehnične dosežke na področju železnic velikih hitrosti oziroma za razvoj zavornega sistema, ki uporablja vrtnične tokove. Takšen zavorni sistem zmanjšuje obrabo zavor, povzroča manj prahu in hrupa ter je bolj prijazen do okolja.

## CER

**Dr. Johannes Ludewig**, izvršni direktor Skupnosti evropskih železnic (CER), bo svoj mandat končal decembra letos. Februarja so zato objavili razpis, na katerega so se lahko zainteresirani kandidati prijavi do 17. marca. Posebni komite, ki ga sestavljajo člani upravnega odbora, bo generalni skupščini predlagal kandidate v ožjem izboru. Novega izvršnega direktorja bo generalna skupščina izbrala tretjega maja.

## Avstrija: razvoj železniške infrastrukture

Svet ministrov Republike Avstrije je februarja sprejel gospodarski načrt za Avstrijske zvezne železnice (ÖBB), ki velja za obdobje od leta 2011 do leta 2016. Avstrijci načrtujejo razširitev koridorjev Westbahn, Südbahn in Brenner, posodobitev mestnega prometa in obnovo železniške in avtobusne postaje. Do konca leta 2014 nameravajo na obstoječem omrežju ukiniti hitrostne omejitve. Vrednost naložb znaša 12,8 milijarde evrov.

Petra Kozina Halčakova

Nova delavnica, pogled od zunaj



## SŽ-Centralne delavnice

# Novi delavnici za vzdrževanje potniških vagonov in servisiranje vlečnih vozil

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., so od februarja bogatejše za novo delavnico za potniške vagonove in novo servisno delavnico za vlečna vozila. Delavnici sta bili zgrajeni v sklopu novega poslovnega objekta poleg Proizvodnje Ljubljana, na Zaloški 219, katerega investitor je PE Vleka. Novi delavnici bosta nadomestili nekdanje prostore na železniški postaji.

Leta 2008 so naše delavnice na ljubljanski železniški postaji porušili zaradi gradnje novega potniškega centra Emonika. Se-

demindvajset sodelavcev je od maja 2008 do februarja letos delalo na začasni lokaciji v Proizvodnji Ljubljana, v Mostah. V novi poslovni zgradbi ob strugarni so prostore dobili tudi vzdrževalci potniških vagonov in serviserji. V novih prostorih je delo nekoliko lažje in varnost pri delu je po najnovejših standardih. Notranja dolžina delavnice je 72,54 metra, vsak kanal je dolg (brez stopnic) 58,75 metra.

V delavnici za potniške vagonove je preizkuševalnica za potniške vagonove, ki ima dva tira s

štirimi preizkuševalnimi linijami in priključki za polnjenje baterij. Tu se bodo izvajali redni in izredni pregledi ter popravila. S preizkusi in meritvami (na splošno) ugotavljamo stanje instalacij in delovanje naprav, ki zagotavljajo energijo in varno vožnjo (tekala, podvozje, odbojne in vlečne naprave, zavore, protidrsne naprave, pretvorniki energije, krmila vrat, razsvetljava in signalizacija, itd.) ter delovanje porabnikov na vagonu – klima naprave, ozvočenje, pnevmatske in sanitarne naprave, idr.

Na posameznem vagonu se lahko opravljajo preizkusi visoke napetosti (VN) v skladu s standardi UIC: preizkus VN naprav – standardne napetosti 1000 V AC, 1500 V AC, 1500 V DC, 3000 V DC (+, - do 40 %), preizkus z zvezno regulacijo napetosti 0-4000 V DC in preizkus dielektrične trdnosti izolacije glavnega električnega VN voda.

Poleg preizkuševalnice so v delavnici nadzorni prostor, elektro delavnica, strojna delavnica za brušenje in varjenje, prostor za peč za ogrevanje visokonapetostnih rezervnih delov ter prostor, predviden za razkuževalnico WC-modulov. Ti prostori so opremljeni s staro opremo, ki so jo sodelavci preselili iz začasnega prostora v Proizvodnji Ljubljana.

Servisna delavnica za vlečna vozila je prav tako sodobno opremljena ter prilagojena velikosti in potrebam servisiranih vozil. Tu bo deloval 24-urni servis za vlečna vozila, izvajala se bodo manjša popravila, manjši kontrolni pregledi in servisiranje komponent (regeneracija).

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o.



Preizkuševalna linija za preizkus potniških vagonov



Komandni panel za preizkus potniških vagonov



Priključek za polnjenje baterij



Delavnica za potniške vagonove

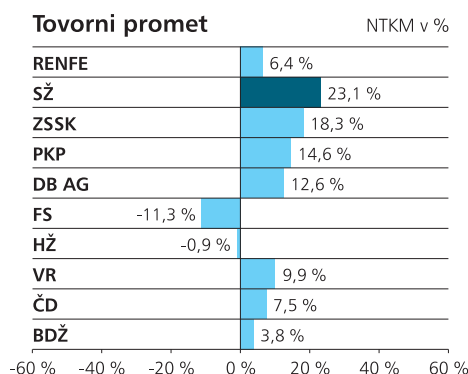
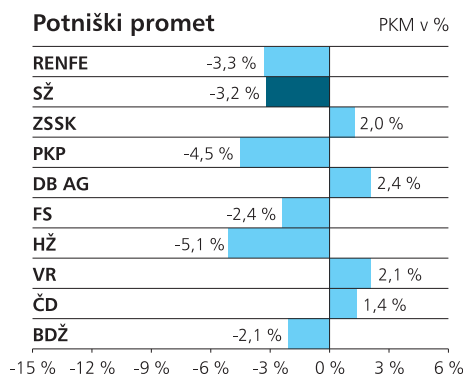


Delavnica za servis vlečnih vozil



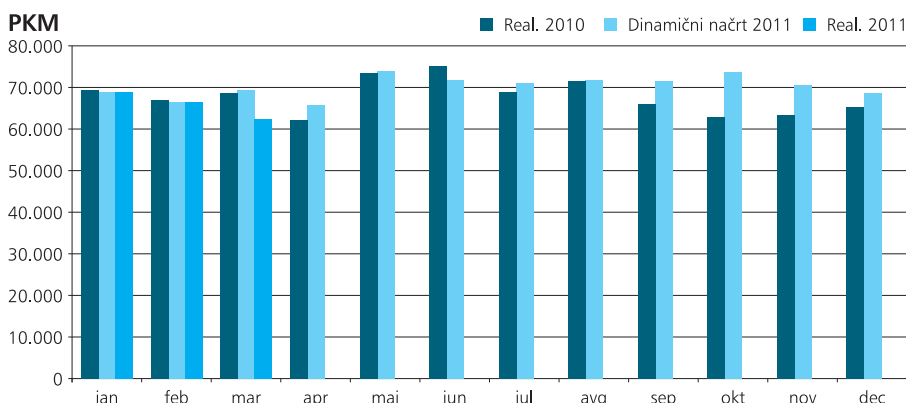
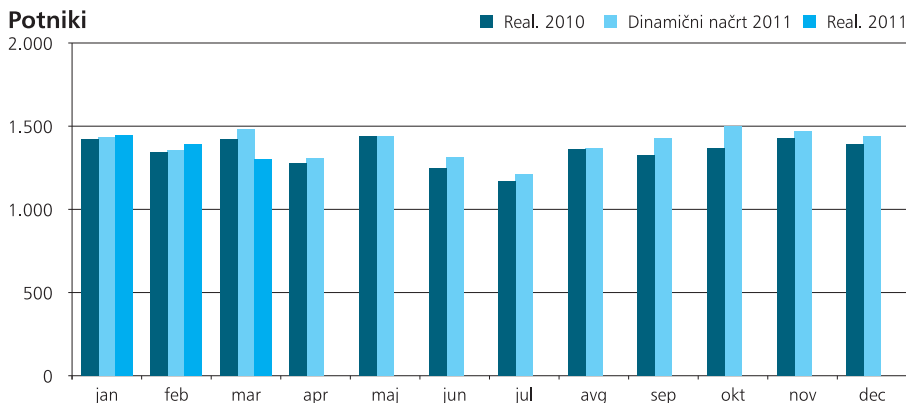
## Obseg dela evropskih železnic

Januar–december 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

## Potniški promet Slovenskih železnic

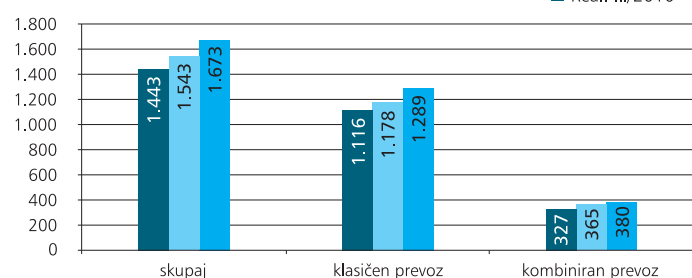


2010 – ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

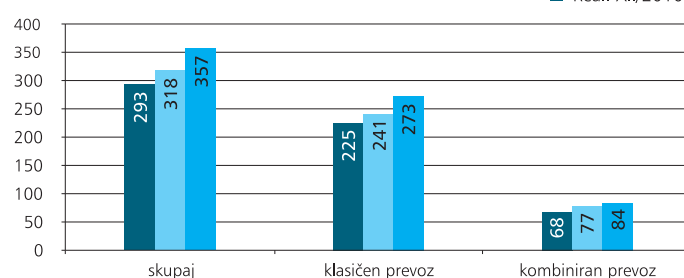
### Prepeljeno blago

v 000 ton



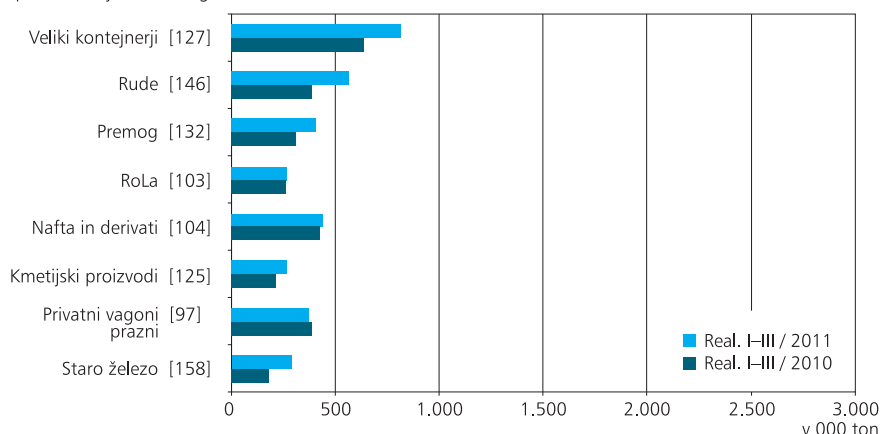
### Opravljenno delo

v mio NTKM



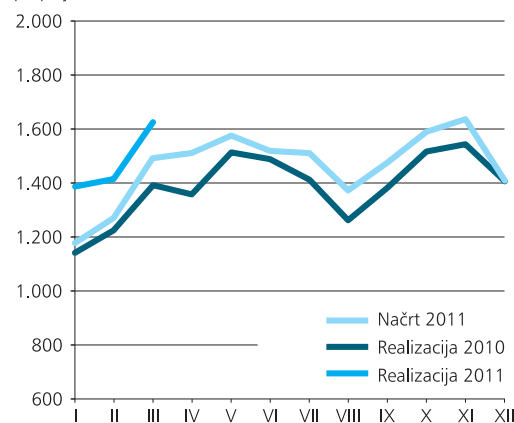
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



# Prepoznavanje in pomoč v duševnih stiskah

V zadnjih desetih letih je naredilo samomor na slovenskih tiri 159 ljudi. V Sloveniji si vsako leto vzame življenje med 400 in 600 ljudi oziroma 510 na leto v povprečju v zadnjih desetih letih. Največ je obešanj, sledijo ustrelitve in zastrupitve. Tako sodi Slovenija med sedem najbolj samomorilno ogroženih držav na svetu. Po podatkih strokovne literature o samomorih na železniških tiri sestavlja delež samomorov na tiri v Španiji in na Nizozemskem do 12 odstotkov, v Nemčiji 7 odstotkov od vseh samomorov v državi.

## Zadnji trenutki življenja razodevajo bolezensko duševno stanje

V življenju vsi doživljamo manjše in večje krize. Včasih čutimo, da nam gre vse narobe in da smo obtičali na točki, ko ne obvladujemo več svojih težav. V takšnih trenutkih, ko se nam je nabralo toliko stvari, ki presegajo meje naših zmognosti, nemalokrat doživljamo, da smo na robu svojih vitalnih moči. Zatiskanje oči pred težavami in bežanje od težav ob tem ne pomaga. Izjemno pomembno in odločilno je, kaj v takšni kritični situaciji naredimo v smeri razreševanja in rešitve nastalih težav. Žal pa nekateri obupajo, ne najdejo več volje in moči za razreševanje težav ter izhoda iz začaranega kroga trenutno zamegljenе duševne zavesti.

Strokovnjaki menijo, da človek pri zdravi pameti ne more storiti samomora, temveč gre za nekakšno bolezensko zožitve ali omračitev duševne zavesti (duševne pobitosti), v kateri težave, ki v resnici niso tako velike in nerešljive, doživlja in vidi kot brezizhodne. Erwin Ringel pravi, da je *presuicidalni sindrom*

(značilne bolezenske spremembe ali stanje osebe pred samomorilnim dejanjem op. Z. L.) - kot skupni imenovalec vseh psihičnih obolenj, ki v končni fazi pripelje do samomora - izraz kroničnega duševnega razvoja v napačno smer. Lahko rečemo, da je tako samomor le sklepno dejanje dolgotrajne notranje drame človeka, v katerem usahne moč in volja do življenja, svoje stanje pa doživlja kot brezizhodno situacijo. Anton Trstenjak je ljudi, ki so nagnjeni k samomoru, videl kot tiste, ki ne morejo več živeti, in tiste, ki nočejo več živeti. Prvi so po njegovem mnenju depresivne osebe, ki so *preslabotne v odnosu do življenja*. Drugi ljudje pa življenja ne marajo in ga odklanjajo, zato so ga zmožni samovoljno končati. Pri obojih pa gre po njegovem mnenju za *negativni odnos do življenja* in neobvladovanje življenjskega položaja.

## Zakaj nekateri ljudje v življenju obupajo?

Razumevanje krize, v kateri se znajde človek, ki razmišlja o samomoru, nam lahko pomaga lažje prepoznati stiske, ki jih vsak posameznik v določeni situaciji doživlja po svoje. Najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na doživljanje posameznikove stiske, je njegov najzgodnejši odnos z materjo. Posameznik, ki je ob materi čutil varno navezanost in ljubezen, stiske in težave doživlja in rešuje drugače, kot posameznik, ki je bil vzgojen v čustveno zanemarjen v najzgodnejšem obdobju, ko se najintenzivneje oblikuje osebnost. Iz tega lahko sklepamo, da nekaj nastavkov za samomorilno vedenje izhaja iz najzgodnejšega obdobja našega življenja. Vzorcev vedenja, mi-

šljenja in čustvovanja se namreč naučimo v primarni družini, iz odnosov z našimi starši in jih bolj ali manj utrjujemo v medsebojnih odnosih v nadaljnjem življenju. Seveda pa jih lahko tudi spreminjamo! Oseba, ki razmišlja o samomoru, je osamljena, pogosto brez (pravih) prijateljev, čuti se nerazumljena in izločena iz družbe. Vzrok za doživljanje brezizhodne situacije in razmišljanje o samomoru je torej v socialni smrti – izolaciji, v odsotnosti osnovne medčloveške komunikacije, brez katere človek ne more delovati kot človek. Temeljna razsežnost človeškega bivanja je torej njegova vpetost v odnose z drugimi. Biti v odnosu je človekova primarna potreba. Slovenci pa smo po naravi introvertirani, usmerjeni v svoj notranji svet, vase zaprti. Manjka nam borbivosti, ki bi nam bila v pomoč pri bolj funkcionalnemu odzivanju v konfliktih in kritičnih situacijah. Mnogi pogosto frustracije in konflikte rešujejo s socialno izolacijo in z zunanjimi sredstvi, kot so na primer alkohol, droge in druga sredstva, s katerimi začasno blažijo notranjo čustveno stisko in psihično bolečino. Vsa ta sredstva so psihoaktivna in pogosto spremenijo doživljanje samega sebe in sveta okrog nas. Ob tem se nemalokrat smilijo samemu sebi, sebe doživljajo kot največjo žrtev drugih ljudi (pogosto svojih bližnjih, delodajalca), družbenih razmer itd. To lahko pogosto vodi v različne vrste bolezenskega zoženja duševne zavesti, vase obrnjeno agresivno naravnost in samomorilne fantazije, ki po bližnjici pripeljejo do zadnjega koraka, kjer nerealno vse težave doživljajo kot nepremagljive in nerešljive. Veliko količino odvečnega trpljenja, kakor pravi Ringel, si

zadajamo sami zaradi nevrotičnega samopoškodovanja.

## Pomoč ljudem, ki ne vidijo izhoda

O samomoru se dolga stoletja ni govorilo. Ljudi, ki so poskušali narediti samomor, so zaznamovali in obravnavali kot drugorazredne državljane. Zato je še danes pri mnogih ljudeh, ki se srečajo s človekom, ki je v duševni stiski, začutiti nelagodje in stisko, kako se obnašati, kaj reči, kako pomagati?! Vsi imamo izkušnjo, da nam je bil v krizni situaciji v največjo pomoč prav pogovor. V pogovoru se namreč človek čustveno razbremenjuje, bolečina pa se razpolovi. Težave, ki jih držimo v glavi, so veliko težje, kot če jih izrečemo z besedo. Ko problem ubesedimo, se začno nakazovati tudi neke rešitve. Skratka, pogovor je najučinkovitejša pot iz na videz »nerešljivih« težav. Četudi nismo strokovnjaki na tem področju, s tem, ko prisluhnemo človeku v stiski, zmanjšamo njegovo bolečino in mu ponovno obudimo upanje v življenje.

Pogovor pa je lahko tudi priložnost za spodbudo, da človeka usmerimo k strokovnjaku (zdravnik, psihiater, psihoterapevt ...). Ringel je zapisal pomenljivo misel: *Psihoterapija lahko pripomore, da vlak, ki drvi v prepad, preusmeri na tirnice uspeha, potrditve, zadovoljstva in sreče*. Ob tem je poudaril, da terapevt seveda ni vsemogočen, lahko pa človeku pomaga, da je zmožen stvari videti v novi, drugačni luči in se v terapevtskem procesu opolnomoči za reševanje življenjskih težav. Pri tem je zelo pomembno posameznikovo osebno in aktivno sodelovanje. Brez volje in dejavnega sodelovanja posameznika je težko pričakovati uspešne rešitve.



## Kaj lahko naredi železnica?

Na državni ravni je pripravljen **Nacionalni program** v okviru duševnega zdravja, čigar namen bo večja povezanost sektorjev in strok, prizadevanje države in strokovnjakov na vseh področjih preventive in varovanja duševnega zdravja ter preprečevanja samomorov.

Samomor na tirih je stalna potencialna travma tako za strojevodje kot za ostalo izvršilno osebje, ki zahteva prioriteto obravnavo in sprejetje preventivnih ukrepov za njihovo zmanjšanje. V okviru tega bi lahko z namenom zmanjševanja izrednih dogodkov in samomorov na tirih izdelali program ukrepov, s katerimi bi zmanjšali možnosti izrednih dogodkov in samomorov. Najprej bi kazalo izpostaviti najpogostejša kritična mesta samomorov in izrednih dogodkov na slovenskih tirih. Nadalje bi lahko analizirali možnosti postavitve ovir za dostop do kritičnih mest najpogostejših izrednih dogodkov oziroma samomorov. Po podatkih strokovne literature o samomori na železnici so najpogostejši samomori v bližini psihiatričnih

bolnišnic. Na teh mestih bi kazalo izobesiti letake s telefonskimi števkami (ali postaviti telefone) za klic v duševni stiski. V začetku šolskega in študijskega leta železniško osebje poostreno spremlja in opozarja potnike o pravi in varni hoji do peronov. Kritična mesta nevarne hoje čez progo bi kazalo dodatno opremiti z ovirami ali napisi o nevarnosti.

## In kaj lahko storimo sami?

Na koncu lahko premislimo, kaj lahko sami storimo za zmanjšanje samomorilne ogroženosti in zmanjšanje števila samomorov ali z drugimi besedami, kaj lahko sami storimo za boljše duševno zdravje? Prvo, kar lahko storimo je to, da se osveščamo, da kaj preberemo, da bomo lažje razumeli in prepoznali svoje stiske, stiske svojih bližnjih, sodelavcev, ki so v duševni stiski. Nihče nam ne more dati zagotovila, da se tudi sami ne bomo kdaj znašli v situaciji, ko se bomo lahko počutili popolnoma na tleh in brez izhoda. Verjetno pa je najboljša preventiva družbeno omrežje, znotraj katerega lahko gradimo

dobre medsebojne odnose, kjer se počutimo sprejete, razumljene, spoštovane. Da pa bi to od drugih lahko »dobili«, moramo tudi samo znati to »dajati«.

Ko pa kriza v nekem trenutku za nas in/ali naše bližnje postane prevelika, so nam na voljo brezplačni anonimni telefoni za pomoč. Med njimi deluje 24 ur na dan Zaupni telefon Samarijan, kamor se lahko pokliče na telefonsko številko: **01-116-123**. Med 19. in 7. uro zjutraj je na voljo Klic v duševni stiski, kamor lahko pokličete na telefonsko številko: **01-520-99-00**. Tam so prostovoljci in strokovnjaki, ki radi prisluhnejo klicalcu. Pogovor v takšnih trenutkih najbolj pomaga.

## Literatura:

- Krysinska K., De Leo D., *Suicide on railway networks: epidemiology, risk factors and prevention*, Australian and New Zealand Journal of Psychiatry 2008; 42:763-771
- Marušič A., Temnik S., *Javno duševno zdravje*, Mohorjeva družba Celje, Celje-Ljubljana-Koper 2009
- Ringel E., *Beg ne pomaga*, Mohorjeva založba, Ljubljana-Celovec-Dunaj 2004
- Roškar S. in dr., *Spregovorimo o samomoru in medijih*, Inštitut za varovanje zdravja RS, Ljubljana 2010
- Trstenjak A., *Misli o slovenskem človeku*, Založništvo slovenske knjige, Ljubljana 1991

## Izkušnje strojevodje:

### Tomaž Šinko

Na Slovenskih železnica sem zaposlen od leta 1992. Leta 1995 sem prvič doživel nesrečo, v kateri je ugasnilo človeško življenje. Prva in edina nesreča se mi je za vedno vtisnila v spomin. Tudi po petnajstih letih se nesrečneža zelo živo spominjam. Takrat tri dni nisem mogel ne spati ne jesti. Prizorov nesreče kar nekaj časa nisem mogel odmisli. Po nesreči sem bil prost samo naslednji delovni dan, potem pa sem že moral na vožnjo. Najprej sem nekaj dni delal kot pomočnik strojevodje, da sem se lahko nekoliko sprostil v vožnji in da ne bi povzročil kakšne napake, nato pa sem lahko samostojno vozil.

Takšne nesreče nas zaznamujejo in se nam za vselej vtisnejo v spomin. Vsakdo jih drugače preživi, predela ali podoživlja. Ko sem doživel nesrečo, bi bil potreboval strokovno pomoč, ki je žal ni bilo. Če bi je bil deležen, bi se lažje vrnil v normalne delovne tirnice in verjetno bi podobne nesreče hitreje izginile. Menim, da bi lahko veliko pomagale organizirane oblike pomoči, bodisi strokovna pomoč, pogovori s sodelavci in strokovnjaki ter strokovne delavnice.

## Smučarski tečaj za otroke železničarjev

# Nepozabne smučarske počitnice

**Zimske šolske počitnice so letos bile v enotnem terminu. Otroci železničarjev iz vse Slovenije, od Obale do Prekmurja, smo se udeležili smučarskega tečaja v Kranjski Gori.**

Devetnajstega februarja so nas starši pripeljali v Železniški dom. Zbirati smo se začeli ob enajstih. Ob prihodu nas je vodja Igor Šmid lepo sprejel in nas razdelil po sobah, starši pa so se od nas za en teden poslovili. Prvega dne smo se do kosila spoznavali. Popoldne so nas glede na smučar-

ske predznanje razvrstili v pet skupin.

Naslednje dni smo ob dopoldnevih smučali. Za nas je skrbelo pet učiteljev, ki so nas tudi razvajali. Ob popoldnevih smo počeli različne stvari, sprehajali smo se po neokrnjeni naravi in v okolici Kranjske Gore, ogledali smo si kar dva muzeja, plavalni in drsali. Zelo zanimiva sta bila sprehoda do iglastega gozda, zlasti vzpon po ledeni ozki stezi. Tiste med nami, ki so bili bolj počasni, sta bodrila smučarska učitelja Jure in Marjan. Radodarno sta

nam delila bombone in nas velikokrat nasmejala. Ko smo se vračali, je močno snežilo, tako da smo se v dom vrnili povsem zasneženi in bili videti kot majhni sneženi možje.

Ob večerih smo gledali televizijo in igrali družabne igre. Zadnji večer je bil nekoliko drugačen. Vsaka soba je imela nalogo, da pripravi tri nastope. Nekateri so bili zelo izvirni. Najboljša so bili vedeževalec Erni, ki je napovedoval prihodnost, in fantje iz sobe osem, ki so pripravili plesno točko.

Naše nepozabne počitnice

so se končale po enem tednu, 26. februarja zjutraj, ko so po nas prišli starši. Teden je hitro minil, na srečo brez kakršnih koli poškodb. Težko smo se poslovili, saj smo se navezali drug na drugega.

V imenu vseh otrok, ki smo bili na smučarskem tečaju, bi se prav lepo zahvalila učiteljem – Igorju, Juretu, Marjanu, Borisu in Janezu –, ki so nam omogočili varne in nepozabne počitnice. Upam, da se naslednje leto ponovno srečamo!

Tanja Gec

## Družbena odgovornost

## Gasilci železničarji prejeli zahvalo



Z leve, spodaj: Robert Vahčič, Anton Deržič in Andrej Krošelj; zadaj: Peter Herakovič, Stanko Špiler, Mirko Miljevič, Milan Čirnski in poveljnik društva Emil Černelič.

Prostovoljno industrijsko gasilsko društvo Železniška delavnica Dobova je 4. februarja na letni skupščini društva v Proizvodnji Dobova SŽ-CD prejelo zahvalo Gasilske zveze Slovenije za pomoč pri reševanju in odstranjevanju posledic ob naravnih nesrečah. Zahvalo jim je podelil predsednik občinske gasilske zveze Miha Boranič. Naši gasilci so v lanskim septembrskih poplavah pomagali prizadetim v okoliških vaseh ob rekah Savi in Sotli. Kljub skromnim sredstvom, ki jih društvo premore, je skupina prostovoljnih gasilcev z dvema motornima črpalkama črpala vodo iz kleti v vaseh Loče in Rigonce.

Prostovoljno industrijsko gasilsko društvo deluje neprekinjeno že 49 let, od leta 1962, in šteje 53 članov. Poveljnik društva je Emil Černelič, njegov predsednik pa je šef Proizvodnje Dobova Peter Böhm.

SŽ-Centralne delavnice  
Ljubljana, d.o.o.

## Vabilo na srečanje ob 50. obletnici prometne šole Celje



Služatelji v letih 1960/61

Letos mineva petdeset let, odkar smo končali šolanje v prometni šoli v Celju, in tri-deset let od našega zadnjega družabnega srečanja, ki je prav tako bilo v Celju. Letošnji zlati jubilej je resnično treba dostojno proslaviti. Zato naprošam vse udeležence Prometne šole ob Voglajni v Celju, ki se na fotografiji prepoznate, da se udeležite letošnjega jubilejnega srečanja. Pokličete me lahko na telefonsko številko 05/ 30 33 887 ali 051 425 880 ali pa mi pišete na naslov: Kidričeva 18, 5000 Nova Gorica.

Rudi Prinčič



## Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (2)

## Stroški kakovosti (2)

V prejšnjem članku sem navedel, da bi bilo treba stroške kakovosti – zaradi preglednosti – deliti v dve glavni skupini, in sicer stroške za kakovost in stroške zaradi neustrezne kakovosti (stroški izgub).

Stroški kakovosti so vsi tisti stroški na Slovenskih železnicah, ki nastanejo zaradi vlaganj v kakovost in zaradi izgub, ki nastajajo zaradi neustrezne kakovosti znotraj procesov na Slovenskih železnicah ali v medorganizacijskih procesih, na primer pri delu med slovenskimi železnicami in luko, špediterji, carino, delu na industrijskem tiru in podobno.

Procesni pristop standarda ISO 9001 ponuja v železniškem prometu številne priložnosti za izboljševanje dejavnikov uspešnosti:

- **Oblikovanje in izvajanje politike in strategij:** določitev in učinkovito vodenje procesov organizacije vodi k bolj predvidljivim rezultatom in učinkovitejši uporabi virov.
- **Določanje nalog in ciljev:** poznavanje in razumevanje procesov omogoča postavljanje izzivalnih nalog in ciljev.
- **Operativno vodenje:** učinkovito vodenje procesov omogoča racionalnejše organiziranje in s tem krajše roke izvedbe, nižje stroške, preprečevanje napak, obvladovanje odstopanj in doseganje zastavljenih ciljev.
- **Razvoj zaposlenih:** omogoča povezanost procesov zaposlovanja, izobraževanja in usposabljanja ter razvoja zaposlenih s prihodnjimi potrebami organizacije.

Zahteve standarda se nanašajo na procese, ki neposredno vplivajo na kakovost proizvodov in s tem za zadovoljstvo odjemalcev. Torej

na procese, ki so potrebni za sistem vodenja kakovosti.

Zahteve standarda po procesnem pristopu je treba tudi v železniškem prometu razumeti in uporabljati najširše, za vse procese, ki jih organizacija ocenjuje kot pomembne. Uporabno je, če podjetje v svoje sisteme vodenja kakovosti vključuje procese, kot na primer nadziranje finančnih in operativnih rezultatov poslovanja, obvladovanje finančnih tveganj, razvoj in vzdrževanje informacijskega sistema, obvladovanje stroškov, evidentiranje poslovnih dogodkov in računovodsko obračunavanje, vodenje in izvajanje investicij. Te in podobne procese v literaturi največkrat imenujejo podporni procesi.

Običajno organizacije določijo vse svoje procese in se glede njihovo pomembnost same odločijo, katere od njih bodo spremljale, na kakšen način in s katerimi kazalniki.

Stroški za kakovost se delijo v dve podskupini, in sicer **preventivni stroški** in **stroški ocenjevanja**.

## Preventivni stroški

Preventivni so vsi tisti stroški, ki nastajajo pri načrtovanju ravni kakovosti. Razmejitev je naslednja:

- a. vodenje sistema kakovosti v podjetju (sistemsko in operativno spremljanje kakovosti),
- b. stroški za načrtovanje (projektiranje) kakovosti in kontrole proizvodnega procesa.

Načrtovanje kakovosti je v skladu s standardom ISO 9001 del vodenja kakovosti, osredotočen na določanje ciljev kakovosti in opredelitev potrebnih izvedbenih procesov in virov za

njihovo izpolnjevanje. Del načrtovanja kakovosti je običajno izdelava načrtov kakovosti, na primer voznega reda, turnusa osebja in vozil, načrta zapor in drugo.

- c. zagotavljanje kakovosti v fazi razvoja proizvodov oziroma storitev,
- d. projektiranje kontrolnih sistemov oziroma kontrolna tehnologija (določanje vrste kontrol, zapise, ukrepanje, preverjanje učinkov ukrepanja in drugo),
- e. operativno spremljanje kakovosti (procesna in profesionalna kontrola),
- f. informatika o kakovosti,
- g. izpopolnjevanje sistema vodenja kakovosti,
- h. zagotavljanje novih metod za zagotavljanje kakovosti, študij in raziskave kakovosti,
- i. sistemsko delo z dobavitelji (presoje),
- j. izobraževanje za kakovost,
- k. motivacija za kakovost (materialna in nematerialna),
- l. investicije v kakovost (tehnoška, kontrolna ter druga oprema in drugo),
- m. presoje (notranje in zunanje),
- n. obvladovanje meril oziroma metrologija,
- o. drugi preventivni stroški.

## Stroški ocenjevanja

Medtem ko so preventivni stroški običajno enkratni, nastajajo stroški za ocenjevanje nastajajo pri nadzoru in vzdrževanju predpisane ravni kakovosti. Razmejitev je naslednja:

- a. stroški vhodne kontrole,
- b. stroški kontrole v proizvodnem procesu,
- c. stroški kontrole proizvodov,
- d. stroški preskušanja ali laboratorijske kontrole proizvodov znotraj ali zunaj organizacije,
- e. raziskave kakovosti pri kupcu oziroma uporabnikih železniških storitev,
- f. stroški izvedencev, licenčnih partnerjev ali nadzornikov,
- g. stroški kontrolne, merilne in preskusne opreme ter njeno verifikiranje (običajno so to zakonske zahteve),
- h. potrošni material za preskušanje,
- i. amortizacija,
- j. stroški nagrajevanja in drugi.

Poudariti je treba, da je ocena kakovosti v železniškem prometu pravilna le, ko jo izrazi uporabnik storitev. Kakovost železniškega prevoza se ne nanaša na ceno, temveč izključno na ustreznost, torej na oceno glede izpolnjevanja zahtev kakovosti. Kakovost v železniškem prometu se torej izraža z zahtevami uporabnikov in želene ravni kakovosti, ne pa s ceno ali stroški prevozne storitve. Cena storitve ne pomeni ravni kakovosti v železniškem prometu, temveč raven kakovost določa ceno prevozne storitve. V železniškem prometu se določena raven kakovosti lahko uresniči ob vložku, ki zahteva določene stroške in določeno ceno storitve.



Slabo očiščen progovni pas

## Uvajanje politike informacijske varnosti (3)

# Prenova poslovnih procesov in aplikacij

Na Slovenskih železnica se izvaja strateški projekt Uvajanje politike informacijske varnosti, katerega namen je izboljšati kompetence vseh zaposlenih in izvajalcev zunanjih storitev, optimizirati poslovne procese ter zagotoviti učinkovito varovanje dobrin informacijskega sistema SŽ.

## Strateški poslovni cilji projekta so:

- prilagoditi notranje predpise SŽ varnostni politiki iz Kodeksa informacijske varnosti SŽ po ISO 27002,
- doseči najmanj tretjo raven zrelosti P-CMM oziroma standardizirane kompetence zaposlenih in
- doseči najmanj tretjo raven zrelosti CMMI oziroma standardizirane poslovne procese.

Kompetence so sposobnosti in zmožnosti (usposobljenost, motiviranost, odgovornost ...), ki so potrebne, da nekdo uspešno in učinkovito opravi določeno delo ali vlogo. Poslovni procesi so zbirke sorodnih, sestavljenih opravil ali nalog, ki ustvarjajo storitve ali izdelke (produkte) za stranke SŽ. Poslovne aplikacije so računalniški programi, ki so oblikovani tako, da uporabnikom (zaposlenim na SŽ in strankam Slovenskih železnic), ki sodelujejo v poslovnih procesih, čim bolj olajšajo opravljanje posameznih opravil ali skupin sorodnih opravil. Pod dobrine IS SŽ pa štejemo strojno opremo, programsko opremo, osebne podatke in zaupne poslovne informacije. Kompetentno osebje na vseh hierarhičnih ravneh, optimizirani in dokumentirani poslovni procesi ter kakovostno izdelane, vzdrževane in dokumentirane

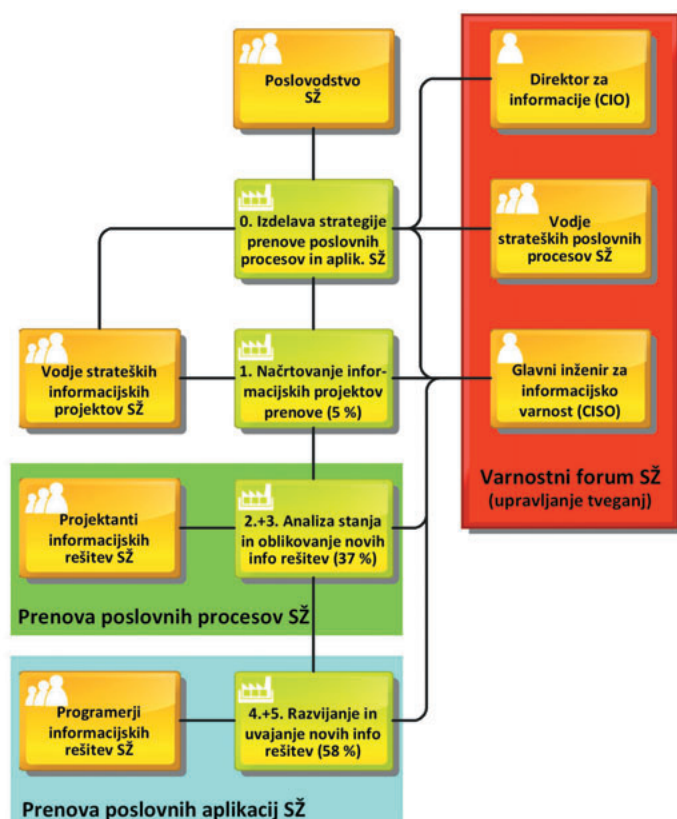
poslovne aplikacije so namreč obvezni pogoji za učinkovito varovanje dobrin IS SŽ ter za uspešno poslovanje podjetja na zahtevnih mednarodnih trgih.

Na Shemi 1 je prikazan potek prenove poslovnih procesov in aplikacij SŽ, kot ga določa Kodeks na straneh 60-66. Vodja informacijskega projekta na podlagi poslovne strategije podjetja izdela načrt informacijskega projekta, potrebnih človeških in finančnih virov ter določi rok za izvedbo. Namen načrta je razviti ali prenoviti poslovno aplikacijo, ki bo podjetju

omogočala dosegati zastavljene poslovne cilje. Z izdelavo načrta projekta vodja ustvari že pet odstotkov vrednosti prihodnje poslovne aplikacije (1. faza razvoja na Shemi 1). Nato projektanti aplikacij analizirajo obstoječe stanje in izdelajo načrt novih informacijskih rešitev: model podatkov, model funkcij, model procesa in model uporabniškega vmesnika. Prenova posameznega poslovnega procesa je sestavni del razvoja poslovne aplikacije (2. in 3. faza razvoja, 37 odstotkov končne vrednosti aplikacije).

## Shema 1: Prenova poslovnih procesov in aplikacij SŽ

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/9KorakovUvajanja.pdf>



## Definicija prenove (reinženiringa) poslovnih procesov:

Prenova je temeljito ponovno definiranje in korenito preoblikovanje poslovnih procesov, da bi dosegli drastično izboljšanje bistvenih parametrov poslovanja (stroški, kakovost, hitrost).

- **TEMELJITO** - Osnovna vprašanja: zakaj kaj delamo in zakaj delamo ravno tako.
- **KORENITO** - nekaj si na novo zamislimo, ne pa da samo izboljšamo in prilagodimo.
- **PREOBLIKOVANJE** - zamenjava stare prakse z novimi inventivnimi idejami.
- **PROCESI** - namesto s posli se je treba ukvarjati s procesi.
- **DRASTIČNO** - kakovostni skoki.

Klasična prispodoba za prenovo: Aleksander Makedonski je presekla gordijski voz, namesto da bi ga skušal razvozlati.

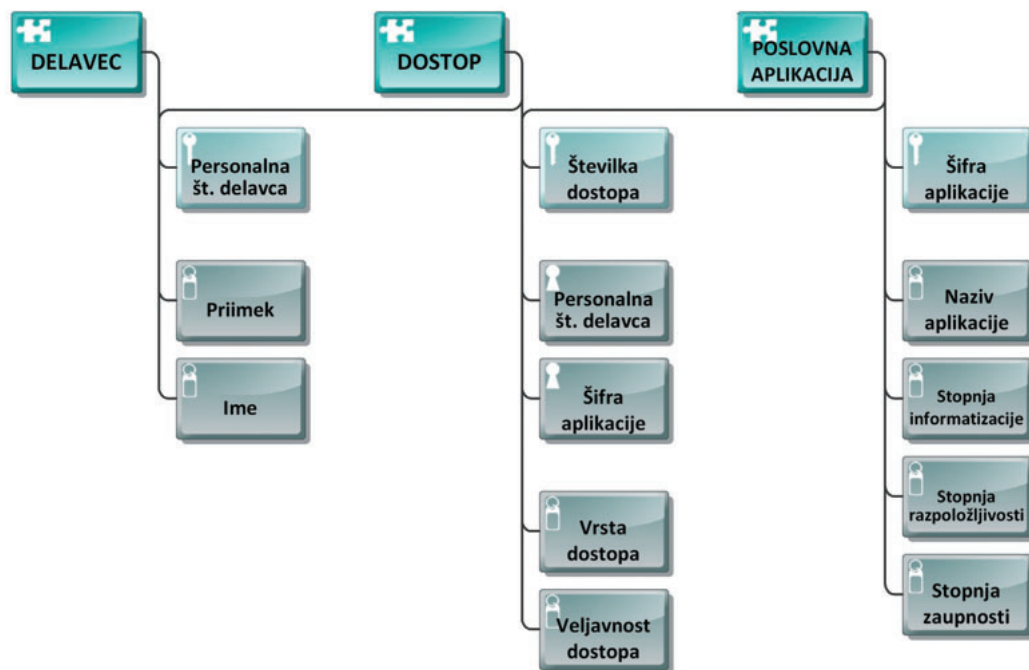
Vir: predavanje prof. dr. Velimirja Sriće z naslovom Inovativnost v informacijskih projektih



Programiranje se namreč sme pričeti šele v 4. fazi razvoja in samo na podlagi izdelanega načrta informacijskih rešitev. Programerji v 4. in 5. fazi razvijejo aplikacijo in jo uvedejo v redno uporabo. S tem ustvarijo 58 odstotkov celotne vrednosti aplikacije. Varnostni forum opravlja vlogo projektnega sveta in zagotavlja, da projekt poteka v skladu s časovnimi načrti in v okviru načrtovanih investicij. Glavni inženir za informacijsko varnost (CISO), ki je tudi član varnostnega foruma, pa skrbi, da delo poteka v skladu s slovensko zakonodajo in z notranjimi predpisi ter v skladu z varnostno politiko podjetja. Pri tem pregleduje in odobrava arhitekture novih sistemov: podatkov, funkcij, procesov, vmesnikov in strojne opreme (Kodeks, stran 57, točka 6).

Shema 3: Poenostavljeni model podatkov za proces Upravljanje dostopov

Vir: Kodeks, stran 63, SŽ010301: Definicija procesa po objektni metodologiji



#### Povzetek varnostnih priporočil

Iz Kodeksa (strani 60-66) na kratko povzemamo tri najpomembnejša priporočila v zvezi s procesi:

- **Varnostno priporočilo SŽ010106:** Vsak proces v podjetju je treba že od začetka njegovega (pre)oblikovanja (0. faza na Shemi 1), najpozneje pa v 3. fazi razvoja aplikacije (pred pričetkom programiranja!) načrtovati in oblikovati tako, da ga bo potem mogoče čim lažje, čim ceneje in čim hitreje informatizirati.
- **Varnostno priporočilo SŽ010402-4:** Zaradi lažje informatizacije dela ter bolj učinkovitega vodenja in obvladovanja naj se procesi in

projekti vodijo samo 4-nivojsko: 1. strateški proces/projekt, 2. (pod)proces/(pod)projekt, 3. aktivnost, 4. naloga. Vse procese in projekte v podjetju je treba med sabo integrirati in relacijsko povezati. Na Shemi 2 je prikazan primer relacijske povezave: šifra podprojekta je sestavljena iz šifre projekta in zaporedne številke podprojekta.

- **Varnostno priporočilo SŽ010502-4:** Glavni inženir za informacijsko varnost določa šifre vseh procesov, projektov in aplikacij v podjetju, jih vpisuje v katalog šifrantov in objavlja na intranetu SŽ.

Na Shemi 3 je prikazan poenostavljeni model podatkov za

proces Upravljanje dostopov, ki je bil predstavljen v prejšnji številki Nove proge, na straneh 16-17. Model sestavljajo relacijsko povezani trije objekti (entitete), v modri barvi: delavec (zaposleni na SŽ), dostop in poslovna aplikacija. Sivo obarvani pravokotniki so lastnosti (atributi) teh objektov: na primer priimek delavca. Objekt je v podatkovni bazi zapisan kot tabela, nazivi njegovih lastnosti pa so nazivi stolpcev tabele. S ključem so označene lastnosti objektov, ki so njihovi »primarni ključki« in jih enolično določajo: vsak zaposleni ima svojo personalno številko. S ključavnico so označene tiste lastnosti objektov, ki rabijo za vzpostavitev relacij z drugimi objekti. V tem primeru s personalno

številko relacijsko povežemo delavca z dostopom, s šifro aplikacije pa dostop s poslovno aplikacijo. Na tak način se bo v tabelo dostop v podatkovni bazi aplikacije Upravljanje dostopov zapisalo, kateri delavec ima pravico dostopa do katere aplikacije, kakšna pooblastila ima in do kdaj ta pooblastila veljajo.

#### Sklep

V pripravi je notranji predpis z naslovom Navodilo o načinu dokumentiranja poslovnih procesov, poslovnih (računalniških) aplikacij ter podatkovnih struktur SŽ, ki bo izdelan po priporočilih Kodeksa informacijske varnosti SŽ. Navodilo bo zasnovano tako, da bo po njegovih predpisih izdelana dokumentacija razumljiva in uporabna za vodstvo podjetja, vodje procesov, za notranje, zunanje presojevalce, za notranje, zunanje projektante in programerje poslovnih aplikacij SŽ.

Shema 2: Projekt uvajanja politike informacijske varnosti SŽ je razdeljen na tri podprojekte

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



Viri:

- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/VP.htm>



## KOSTARIKA

*Vlak v deževnem gozdu*

Ena izmed najbolj nenavadnih železniških prog v Srednji Ameriki je speljana v deževni gozd na robu zaščitene naravnega parka Monteverde sredi gorate notranjosti Kostarike. Pravzaprav gre za novo turistično pridobitev na območju, kjer se je pred petindvajsetimi leti začel razvijati zeleni turizem.

Ohranjeni deževni gozd danes obišče že skoraj 400.000 obiskovalcev, zato so morali začeti omejevati obisk zaščitene območij. Hkrati pa so ponudili več možnosti na različnih lokacijah. Tako se je mogoče odločiti za hojo prek slikovitih visečih mostov, adrenalinsko spuščanje

po jeklenicah, obisk živalskega vrta, specializiranega za kače, dvoživke ali insekte, od leta 2009 pa se je mogoče v deževni gozd zapeljati celo z vlakom.

## Med opice in ptiče

Zahtevnega projekta se je lotilo družinsko podjetje Monteverde trainforest. Lastniki 60 hektarov velikega posestva, na katerem so gojili govedo in kavo, so se odločili, da ponudijo nekaj novega. Do slikovitega predela deževnega gozda z enkratnimi razgledi na delujoč vulkan Arenal so sklenili položiti železniške tire. Odločili so se za poseben miniaturni vlak. Tako

je bil poseg v naravo manjši, kot če bi zgradili cesto. Gradnja železniške proge in spremljajoče postaje je trajala štirinajst mesecev, stroški pa so znašali kar devet milijonov ameriških dolarjev. Nekaj več kot tri kilometre dolga proga se v ovinkih spusti po travnatem pobočju in nadaljuje pot v gozd. Proga je speljana prek štirih mostov in manjšega tunela, v gozdu pa se prebija skozi globok vkop. Na koncu je ob razgledni ploščadi urejena okretnica, s pomočjo katere obrnejo vlak, ki se tako lahko vrne po istem tiru. Med tem postopkom gostje lahko uživajo v spektakularnih razgledih ali pa se podajo na urejene

poti v bližnjem gozdu. Poleg pestrega rastlinstva je zanesljivo mogoče opazovati ptice in metulje, z malo sreče pa lahko vidimo tudi kakšnega divjega prašiča in opice. Vodniki so že videli celo jaguarja, toda k sreči se ta velika divja mačka ljudi praviloma izgiba.

## Ekološka miniatura

Vlak je sestavilo angleško podjetje Severn Lamb, ki izdeluje pomanjšane replike starih lokomotiv in vagonov že od leta 1947. Po vsem svetu danes vozi več kot stopetdeset njihovih vlakov. Za vožnjo v deževni gozd so izdelali dve lokomoti-

Dve lokomotivi čakata goste na moderni postaji.







Ozko tirna železnica je speljana v deževni gozd.

vi tipa Lincoln, ki vlečeta po tri vagone s skupno zmogljivostjo 72 potnikov. Lokomotivi sta poimenovani po družinskih članih lastnikov posestva: Dona Delsa in Rolo. Dolžina lokomotive je 9971 mm, širina 1530 mm in višina 2382 mm. Poganja jo 3500 ccm motor, ki deluje na biodizel, porabi pa približno liter in pol goriva na uro. Vlak vozi po tirih širine 610 mm. Pri tem doseže največjo hitrost pet kilometrov na uro. Celotna vožnja skupaj s postankom traja dobri dve uri.

Pri uresničitvi projekta sta že od vseh začetkov sodelovala Francisco Chamberlain in Alexander Molina. Oba imata

dolgoletne izkušnje pri varovanju okolja in organiziranem vodenju po deževnem gozdu. Zato je projekt načrtovan tako, da bi imel čim manjši vpliv na okolje. Miniaturni vlak se nahaja dobrih šest kilometrov stran od edinega večjega kraja v tem okolišu, Santa Elena. Obiskovalce pričaka velik sprejemni center z restavracijo, prodajalno spominkov in razgledno ploščadjo ter seveda glavno postajo. Ta je zgrajena z mislijo na vse obiskovalce, tudi težje pokretne in predvsem otroke. Je tudi zelo prostorna, saj računajo na goste s turističnih ladij križark. Kljub temu, da so najbližja pristanišča oddaljena do-

Proga je speljana prek štirih mostov.



bre tri ure vožnje z avtobusom. Pot je naporna predvsem zaradi dostopa do hrbovite notranjosti. Domačini namreč nočejo imeti sodobne ceste, saj bi to pomenilo, da bi gostje prihajali le na enodnevne izlete. Tako pa večinoma ostanejo več dni, saj se nočejo voziti po ovinkasti makadamski cesti le na enodnevni izlet.

Prvo leto so z vlakom prepeljali okrog 12.500 obiskovalcev. Sezona je bila slaba zaradi splošnih gospodarskih razmer. Zato upajo, da bodo v prihodnosti prepeljali vsaj trikrat toliko gostov.

Železnice so sicer na Kostariki že kar dolgo časa. Prve proge so zgradili ob koncu 19. stoletja, predvsem za prevoz kmetijskih pridelkov. Kostarika je bila in je še danes ena večjih proizvajalk kave in banan ter drugega tropskega sadja. Pomembne pa so tudi nekatere rude. Zato so skozi težko prehodne gozdove naredili železniško povezavo s pristanišči ob Atlantskem in Tihem oceanu. Za potniški promet so danes zanimive predvsem proge v okolici prestolnice San Jose, ki razbremenijo vsakodnevne prometne konice na cestah. Več informacij si lahko ogledate na spletni strani [www.trainforest.com](http://www.trainforest.com).

V kabini je dovolj prostora za dva voznika.



Zanimivi so številni detajli na vlakcu.



Lokomotive poganjajo sodobni dizelski motorji.

Lokomotive in vagone je izdelalo angleško podjetje Severn Lamb.







Zgodnje jutro in prvi jutranji vlaki na železniški postaji Ljubljana. Moj vlak proti Kamniku je na levi.

## Ob 120-letnici kamniške proge

# Do Kamnika in nazaj

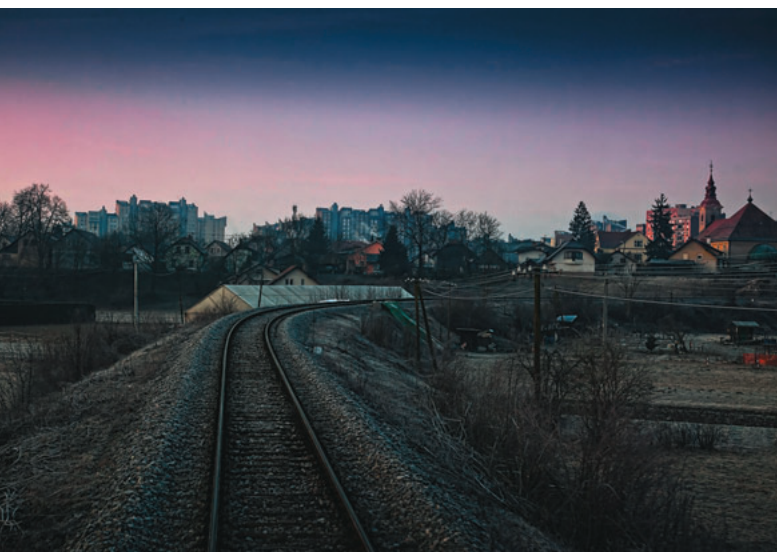
Kamniška proga je januarja doživela svojo 120-letnico. V boljših časih so bile take okrogle obletnice vzrok za manjše ali večje slovesnosti – prisopihal je muzejski vlak, izstopili so povabljeni gostje, mogoče celo prometni minister, na odru so se v vlogi slavnostnih govorcev zvrstili direktorji in sindikalni vodje, posebej za

železnica celo odrekla in le kamniški občini gre zahvala, da je obstala vsaj kot industrijski tir. Pa vendar je ta proga zelo pomembna, čedalje bolj, kot dokazujejo čedalje bolj polni vlaki ter polna parkirišča ob postajah, in še bolj bi bila, če bi le bila sredstva za njeno dokončno modernizacijo in popolnitev voznega parka.

Kaj pa skromna lokalna proga, taka kot je kamniška, ki teče malo čez predmestja malo čez polja prečka eno reko in dva kanala in premore zgolj en sam, komajda omembe vzpon, a nobenih veličastnih čudes narave ali prav tako veličastnih gradbenih mojstrov? Je vredna prezira tudi v očesu fotogra-



Približevanje Kamniku - podaljšane osvetlitve iz voze seriji slik pod naslovom Bežeča pokrajina.



Ko se vlak vzpenja po edinem zaresnem vzponu proti Ježici, Ljubljana še ne kaže podobe prestolnega mesta.

to priložnost oblečeni v železničarske uniforme, železničarska godba je urezala nekaj udarnih koračnic, vmes so se odigrali prigodni kulturni skeči ... Bilo je slavnostno in veselo, kot se takemu dogodku priliči.

Tokrat pa nič, zgolj članek v prejšnji Novi progi in bežna omemba na radiu ter časopisu ali dveh. Obletnica je odšla neopazno mimo, kakor da bi se te proge, kot kakšnega pastorka, malo sramovali. Nekoč, tam na koncu šestdesetih ali v začetku sedemdesetih, se jo je

Meni pa je ta obletnica zbudila neko drugo misel. V svetu so mnoge proge, ki zaradi svojih slikovitosti privlačijo fotografe in ljubitelje železnic z vsega sveta. Semmering, St. Gotthard, Furka, Darjeeling, Dawlish, Tehachapi, Cuzco, Victoria Falls, Ji Tong ... To so le nekatere najbolj slavne in najbolj slikovite lokacije, mnoge od njih v katalogih številnih potovalnih agencij, vse pa, razumljivo, cilj ali vsaj tiha želja vseh, ki ljubijo železniško fotografijo.



Res je večinoma para, a človek se vendarle zamisli, ko uzre to jutranjo podobo Jarš in sosednjega Količevega.



V pričakovanju zelene



Domžalski dijaki na poti v Ljubljano





S slano pokrita polja, telefonski in električni drogovi, zapičeni v zimsko nebo, in prvi promet proti Ljubljani, to je februarska zgodnje jutranja podoba Šmarce.



Čeга vlaka dajejo zanimive posnetke, ki jih zbiram v

fa, ali pa v svoji skromnosti vendarle skriva čare, ki jih je treba odkriti, in so zato večji izziv, kot na pladnju ponujena lepota?

Da bi to ugotovil, sem se odločil za preizkus. Nekega mrzlega zgodnjefebruarskega jutra sem se pridružil strojevodji v kabini motornika 713-124 na prvem jutranjem vlaku v Kamnik, z namenom, da v eni sami vožnji naredim fotoreportažo o progi, o vlaku in o ljudeh, ki potujejo z njim. Imel sem sicer še namen, da se vrnem z avtomobilom in fotoreportažo dopolnim s posnetki »s tal«, a so mi nepričakovano zanimivi posnetki na



Jutro na končni postaji Kamnik Graben - vlak LP3165 in s prvimi sončnimi žarki obsijane Kamniške planine.



Bloki ob Slovenčevi ulici se kot kakšna mrka, s stolpiči obdana utrdba dvigajo proti nebu, medtem ko njih okna zrejo na z jutranjim soncem obsijane Triglav.



Četudi gospodarsko najmočnejša, Ljubljana ni industrijsko mesto, a industrija in industrijski tiri ob kamniški progi vendarle ustvarjajo tako, nekoliko drugačno podobo prestolnice.



eni strani ter pusto, megleno vreme in pomanjkanje časa na drugi strani spremenili prvotno zamisel in ostal sem samo pri izboru najboljših posnetkov s te vožnje.

In moj sklep? Četudi se po impozantnosti še zdaleč ne more kosati s katerim od mest, ki jih »morate obiskati, preden umrete«, pa tudi tako skromna proga, kot je kamniška, lahko ponudi fotografu, pa tudi potniku marsikaj zanimivega, če le hoče to videti.



Rojeva se jutro v Ljubljani.



# Muzejski vlak bo začel voziti maja

Letošnja sezona voženj z muzejskim vlakom se bo začela maja. Sodelavci v poslovni enoti potniški promet načrtujejo, da bodo letos opravili skupaj trideset voženj z muzejskim vlakom na bohinjski progi in nekaj voženj na Dolenjskem. »Popeljali bomo tudi skupine turistov in ljubitelje železnic iz Italije, Velike Britanije, Združenih držav Amerike in Japonske,« je povedal Gorazd Hartner.

Tradicionalno sta v ponudbi dva programa voženj po Bohinjski progi. Storitev, ki jo promovira turistična agencija Club ([www.club.si](http://www.club.si)) iz Mosta na Soči, privabi veliko število italijanskih turistov. Zanje organizirajo približno dvajset voženj na leto iz Nove Gorice na Bled. Podjetje ABC rent a car ([www.abc-tourism.si](http://www.abc-tourism.si)) iz Ljubljane pa organizira vožnje z Jesenic v Kanal.

## Utrinki z lanske zadnje vožnje

Fotografije muzejskega vlaka so nastale novembra lani, ko se je vlak po koncu sezone na Bohinjski progi vračal z Jesenic v Ljubljano. Zelo prijetno je bilo videti obe muzejski garnituri, ki ju nazaj v Ljubljano vleče lokomotiva 25.026. Strojevodja je bil Gorazd Buček, gasilec pa Sebastjan Vidic. Oba sta bil zelo prijazna ter sta mahala in žvižgala, ko je vlak peljal mimo postaj.



Lokomotivi 07.20 in 25.026 sta pripravljene za vožnjo.



V Podnartu



Strojevodja Gorazd Buček in gasilec Sebastjan Vidic



Pri Kranju



Gasilec Sebastjan Vidic pripravlja lokomotivo 25.026.



Lokomotiva 25.026 pelje z Jesenic.



Pri Škofji Loki



## Cargo 10

## Krajši prevozni časi in višja kakovost prevozov

Generalni direktorji železnic, ki sodelujejo v združenju Cargo 10, in predstavniki prometnih ministrstev so na konferenci petindvajsetega februarja v Beogradu govorili o nadaljnjem razvoju železniškega prevoza na desetem vseevropskem koridorju. Konferenca sta se udeležila tudi generalni direktor Mednarodne železniške zveze UIC, Jean-Pierre Loubinoux, in izvršni direktor Združenja evropskih železnic CER, dr. Johannes Ludewig.

Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič je predstavil pogled Slovenskih železnic na nadaljnji razvoj sodelovanja železnic ob desetem koridorju. Poudaril je, da se je zaradi nepovezanega delovanja nacionalnih železniških prevoznikov in njihove nekon-

kurenčnosti ter slabega stanja infrastrukture v preteklosti velika večina prometa preusmerila na obvozni četrti koridor, čeprav je ta daljši od desetega koridorja.

»Le s tesnim sodelovanjem vseh prevoznikov bomo lahko zagotovili kakovostno in konkurenčno storitev na vsej prevozni poti med Srednjo in Jugovzhodno Evropo. Ob tem pa računamo tudi na podporo državnih organov. Ena od večjih ovir za hitrejši prevoz blaga na desetem koridorju je namreč prehod vlakov čez državne meje in s tem povezani dolgotrajni postopki,« je še poudaril Brankovič. Hkrati je povedal, da Cargo 10 že kaže rezultate, med katerimi je omenil skrajšane vozne čase in višjo kakovost prevozov.

Udeleženci konference so



bili mnjenja, da je za nadaljnji razvoj koridorja nujno treba vlagati v infrastrukturo, opraviti administrativne ovire na mejah, usklajeno nastopati na trgu in dejavno promovirati Cargo 10.

Združenje Cargo 10 je bilo ustanovljeno na pobudo Slovenskih železnic aprila 2010. Ustanovitelji Cargo 10 so Slovenske železnice, Hrvaške železnice in Železnice Srbije, članice združenja pa so še Žele-

znice Federacije BiH in Železnice Republike Srbije. Zanimanje za vključitev so pokazale tudi makedonske in bolgarske železnice. Ključni cilji Cargo 10 so vzpostavitev skupnega delovanja na transportnem trgu, povečanje kakovosti storitev ter obvladovanje blagovnih tokov na desetem koridorju. Cargo 10 se bo predstavil tudi na logističnem sejmu Transport logistic maja v Münchnu.

## Logistika

## Novost: direktni vlak Zahony

Slovenske železnice so vpeljele novo logistično storitev, ki združuje železniški, cestni in vodni transport. Osemnajstega marca, ob 9.33, je iz Ljubljane proti ukrajinskemu terminalu Batjevo odpeljal direktni tovorni vlak Zahony.

Vlak Zahony ponuja zanesljivo, kakovostno in cenovno konkurenčno železniško storitev, ki povezuje severno Italijo in Slovenijo z ukrajinskim in ruskim trgov. Vlak bo vozil enkrat na teden. Za pot od Ljubljane do Batjeva potrebu-

je le 38 ur, kar v primerjavi s prevozom posamičnih vagonov pomeni skrajšanje prevoznega časa za okrog 48 ur. Pošiljke, ki prispejo iz tujine in z drugih slovenskih postaj, zbiramo na terminalu v Zalogu, kjer jih združujemo v direktni vlak, na terminalu Batjevo pa se blago preklada na ukrajinske vagonne oziroma tovarnjake in dostavi neposredno končnemu prejemniku.

Slovenske železnice so v sodelovanju z italijanskim železniškim prevoznikom Trenitalia in podjetjem Intereu-

ropa-FLG strankam ponudile celovit logistični produkt, ki vsebuje prevzem blaga pri pošiljatelju, carinjenje, sledenje pošiljk ter dodatne terminalne storitve, ki jih kupci pri-

čakujejo. Bistvene prednosti novega produkta so občutno skrajšanje voznih časov, prilagodljivost ter zagotavljanje celovite storitve na enem mestu.



## Evropska unija

60-odstotno zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> do leta 2050

Evropska komisija je marca sprejela strategijo Promet 2050, s katero želi spremeniti evropski prometni sistem do leta 2050, postopoma zmanjšati v mestih vožnje avtomobilov na klasična goriva, preusmeriti polovico prevozov s ceste na železnico in vodne poti ter za 60 odstotkov zmanjšati izpuste CO<sub>2</sub> iz prometa glede na leto 1990. Večletni načrt obsega štirideset pobud. Države članice bodo za uresničitev strategije do leta

2050 morale zagotoviti okrog 1.500 milijard evrov. Strategija je za zdaj neobvezujoč dokument, ki pa ponuja vizijo.

V mestnem prometu naj bi se do leta 2030 za 50 odstotkov zmanjšalo število voženj avtomobilov, ki uporabljajo fosilna goriva, do leta 2050 pa ti ne bi smeli voziti v mesta. Do leta 2030 naj prevozi blaga v velikih mestnih središčih ne bi več povzročali skoraj nobenih izpustov CO<sub>2</sub>.

V medmestnem prometu naj bi se do leta 2030 potniki za vožnjo na razdaljah nad tristo kilometrov v 50 odstotkih odločali za vlak, do leta 2050 pa naj bi se večina vozila z vlakom. Trideset odstotkov cestnega tovornega prometa na razdaljah nad tristo kilometrov naj bi se do leta 2030 preusmerilo na železnico in vodni promet, do leta 2050 pa naj bi ta delež znašal več kakor 50 odstotkov.

Kritiki pravijo, da EU tako prelaga odgovornost dekarbonizacije prometne panoge na naslednje generacije, saj naj bi se izpusti CO<sub>2</sub> iz prometa začeli zmanjševati šele po letu 2030. Komisija načrtuje zmanjševanje izpustov le za odstotek na leto do leta 2030, nato pa vsako leto petodstotno zmanjšanje glede na leto 2008.

Marino Fakin

## Mobilnost v 21. stoletju

## Belgijske železnice preizkušajo električne avtomobile

Belgijske železnice (SNCB) so parkirišča na večjih železniških postajah opremile s sistemom za polnjenje električnih avtomobilov in dvokolesnikov z električno energijo. Odločitev so sprejele konec lanskega leta.

Prevoz z vlakom in električnimi avtomobili ponuja rešitev za bolj prožno in do okolja

prijazno trajnostno mobilnost, so prepričani pri SNCB. Na železniških postajah Liège, Gent in Bruxelles Midi so v sodelovanju s podjetjem Siemens namestili električne polnilne postaje, podjetje LeasePlan pa jim je dobavilo pet električnih avtomobilov znamke Smart in tri električne avtomobile znamke Mitsubishi. Z njimi se

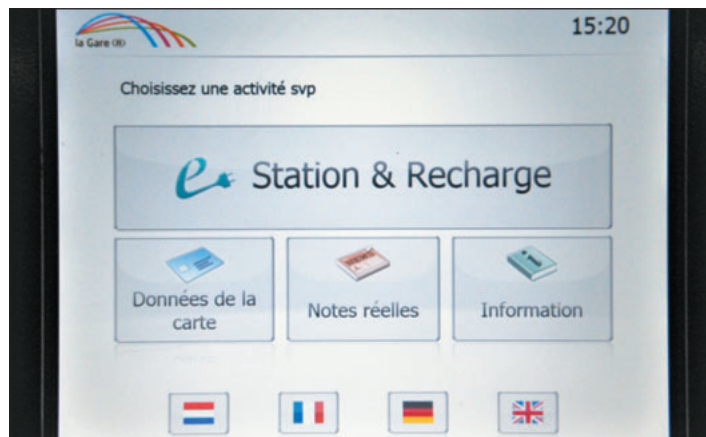
lahko zadnje tri mesece, od marca do maja, vozijo prostovoljci. Ti so s SNCB sklenili pogodbo, da bodo električne avtomobile uporabljali samo za prevoz na delo, in sicer od doma do železniške postaje ali od železniške postaje v službo. Hkrati so prejeli abonentsko vozovnico za potovanje z vlakom.

Električno energijo bo iz obnovljivih virov zagotavljalo podjetje SPF Economie. Če bo poskus uspešen, bodo SNCB opremile 34 železniških postaj s po 24 polnilnimi postajami. Dvanajst polnilnih postaj bo za osebna vozila in dvanajst za kolesa in motocikle.

Ronald Ian Smith



Na polnilni postaji (foto: SNCB)



Vmesnik (vstopni zaslon) na polnilni postaji (foto: SNCB)



## Hupac: večji obseg prevozov

Vodilno evropsko podjetje za intermodalne prevoze Hupac, ustanovljeno leta 1967 v Švici, je lani doseglo skoraj enako raven prometa kot v najbolj uspešnem letu 2008. Prepeljali so 690.251 pošiljk oziroma 13,7 odstotka več pošiljk kakor leta 2009. Zaradi večjega nakladalnega profila prek Brennerja se je tranzitni promet prek Avstrije v smeri sever-jug oziroma nazaj

povečal za sto odstotkov. Za 11,9 odstotka se je povečalo število prevozov tovornjakov na vagonih. Hupac je lani, tako kot družba Crossrail, postal del družbe SBB International. Poslovanje širijo s prevozi med Baslom in Barcelono in z novimi vlaki, ki povezujejo zahodne in vzhodne trge, in sicer v prometu z Romunijo in s Poljsko.



Terminal Busto Arsizio-Gallarate

## SBB in Bombardier sta začela preizkušati nove osnovne vozičke

Švicarske železnice (SBB) so lani maja pri družbi Bombardier Transportation Switzerland AG naročile 59 vlakov s skupaj 436 dvonadstropnimi vagoni, ki jih bodo uporabljali za prevoze v daljinskem prometu. Vlake bodo prejemale postopoma,



Podstavni voziček Wako by Bombardier

voziti pa bodo začeli decembra 2013 kot vlaki InterCity na progi St. Gallen–Zürich–Bern–Ženeva in na progi Romanshorn–Zürich–Bern–Brig. Pozneje bodo vlaki vozili še med Zürichom in Lucernom ter drugje v Švici.

Vrednost naročila znaša 1,86 milijarde švicarskih frankov. V pogodbi je opcija za nadaljnjih 112 vlakov. Vlaki se imenujejo Twindexx by Bombardier, proizvedli pa jih bodo v Bombardierjevih tovarnah v Gorlitzu, v Nemčiji, in v Villeneuveu, v Švici. Prvih pet garnitur bodo začeli preizkušati leta 2012. Vozile bodo kot vlaki InterRegio.

Vlaki bodo imeli osnovne vozičke Wako by Bombardier, ki kompenzirajo nagib do dveh stopinj, ter od deset do petnajst odstotkov hitrejšo vožnjo v krivinah. Preizkušanje prototipa novega osnovnega vozička se je začelo januarja letos, in sicer pod obstoječimi vlaki z dvonadstropnimi vagoni IC2000.

Devet garnitur Twindexx by Bombardier bo dolgih sto metrov, dosegale bodo hitrost dvesto kilometrov na uro, imele pa bodo 3.75 MW porazdeljene moči in 340 sedežev, od katerih bo 13 odstotkov sedežev prvega razreda. Trideset garni-

tur bo dolgih dvesto metrov, vozile bodo s hitrostjo do dvesto kilometrov na uro, imele pa bodo 7,5 MW moči in 696 sedežev, od katerih bo 16 odstotkov sedežev prvega razreda. Dvajset garnitur bo vozilo kot vlaki InterCity. Enote bodo dolge dvesto metrov, vozile bodo s hitrostjo do dvesto kilometrov na uro, imele bodo 7,5 MW moči in 621 sedežev, od katerih bo 28 odstotkov sedežev 1. razreda. V garniturah InterCity bodo vagon z restavracijo, družinski oddelki, poslovni oddelki. Vsi vagoni bodo klimatizirani in opremljeni z brezžično povezavo Wifi.

## Stadler pridobil nova naročila

Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS), ene najbolj dejavnih železnic v Švici, so del integriranega prometnega sistema v Bernu ter upravljajo štiri železniške in deset avtobusnih linij. Na leto prepeljejo približno 23 milijonov potnikov. Imajo štiristo zaposlenih. Podjetje Stadler je leta 2009 železnicam RSB dobavilo šest vlakov Next, ki vozijo na glavni progi med Bernom in Solothurnom. Vlaki so se pokazali kot zelo uspešni, zato so RSB naročile še osem vlakov, ki bodo dobavljeni leta 2013. Vrednost naročila znaša 64 milijonov švicarskih frankov.

Vlaki imajo 18 sedežev v prvem razredu, 136 v drugem razredu in 289 stojišč. Široki prehodi med vagoni omogočajo neovirano gibanje, vlaki pa bodo vozili z najvišjo hitrostjo 120 kilometrov na uro. Z novimi vlaki bodo zamenjali starejša vozila, povečali zmogljivost prevoza za dvajset odstotkov in potovalno hitrost.

Podjetje Stadler gradi v Hohen Schönhausnu v Nemčiji povsem novo tovarno Stadler Pankow. Ko se bo julija letos v tej tovarni začela proizvodnja, se bodo Stadlerjeve proizvodne zmogljivosti povečale za 50 od-

stotkov. V Berlinu je podjetje ustanovilo hčerinsko podjetje Stadler Reinickendorf, in sicer za proizvodnjo ohišij novih električnih vlakov Kiss z dvo-

nadstropnimi vagoni, ki so jih naročile mestne železnice Berlin-Brandenburg in Luksemburške železnice.



Vlaki NExT bodo kmalu zapeljali na tire.

# Sto let pevskega zbora ŽKUD Tine Rožanc

Mešani pevski zbor Cantate nobiscum ŽKUD Tine Rožanc letos praznuje stoletnico delovanja.

V Trstu, kjer so v drugem desetletju minulega stoletja bile glavne železniške ustanove na našem območju, so se slovenski železničarji združevali in zavzemali za skupno delovanje na kulturnem področju. Leta 1911 so tako ustanovili moški pevski zbor, ki je pomenil tudi začetek njihovega samostojnega kulturnega delovanja.

Njihovo petje, ki je navduševalo, utrjevalo in širilo narodno zavest v Trstu in njegovi okolici, je prekinila prva svetovna vojna, a hrepenenje po glasbenem udejstvovanju ni zamrlo. Po koncu vojne, leta 1919 je zbor ponovno zaživel, tokrat v Ljubljani. Zveza jugoslovanskih železničarjev je ob godbenem odseku ustanovila še pevski odsek, ki ga je vodil nekdanji zborovodja Franc Podbregar. Glasbeno življenje železničarjev je napredovalo, svoj vrhunec pa je doseglo z osamosvojitvijo v novem Narodnem železničarskem glasbenem društvu Sloga. Pevski zbor je povečal število svojih članov na trideset pevcev. Po odhodu Franca Podbregarja ga je vodil Mirko Premelč. Za to obdobje je značilna velika prizadevnost za glasbeno vzgojo mladih, saj je v Slogi delovala tudi glasbena šola za otroke železničarjev, iz katere so izšla mnoga velika imena slovenske glasbe. Maja 1926 je zbor in godbo prevzel prof. Heribert Svetel. Na njegovo pobudo so se moškim pridružili še ženski glasovi in nastal je mešani pevski zbor, ki je štel 62 pevk in pevcev ter vse do leta 1941 imel veliko koncertnih turnej po Sloveniji in Jugoslaviji.

Uspešno delovanje zbora je prekinila druga svetovna voj-



na, a takoj po osvoboditvi je pesem železničarjev ponovno zazvenela. Ko je bil prof. Heribert Svetel imenovan za dirigenta Mariborske opere, je taktirko v svoje roke prevzel skladatelj Vasilij Mirk, društvo se je preimenovalo v Kulturno umetniško društvo Tine Rožanc, v pevski zbor pa je prišlo veliko mladih pevk in pevcev. Vse do danes je za dirigentskim pultom stalo kar nekaj znanih zborovodskih imen: dr. France Pergar, prof. Radovan Gobec, prof. Srđan Ribarović, Mitja Gobec, Dalila Beus, prof. Miro Kokol, prof. Ljuben Dimkaroski in sedanja zborovodkinja Jelka Kovačič.

V dolgih letih delovanja smo naštudirali na desetine skladb, poleg narodnih tudi številne pesmi z vsega sveta in dela klasičnih skladateljev. Nastopili smo na številnih nastopih doma ter pri zamejskih Slovencih v Italiji in Avstriji. V okviru železničarskih festivalov FISAIC smo prepevali v Franciji, Švici, na Poljskem, Finskem in Norveškem. Redno sodelujemo na reviji ljubljanskih pevskih zborov in na pevskem srečanju v Šentvidu pri Stični na Dolenjskem.

Po stotih letih skoraj nepretrganega delovanja je v nas še veliko energije in moči za nadaljnje delo, veliko načrtov, ki bi jih radi uresničili. Vendar potrebujemo pomoč, pomoč novih, mladih glasov, ki bi pevsko sestavo obogatili in dopolnili. Zato vabimo vse, ki imajo veselje do petja in druženja, ki jim ni žal truda in časa, preživetega na vajah, da se nam pridružijo. Verjemite, zadovoljstvo ob uspelem nastopu, predvsem pa notranje bogastvo, ki nam ga prinaša petje, odtehta vse.

Ob tej priložnosti se zahvaljujemo vsem, ki ste nam na kakršen koli način v vseh teh letih pomagali. V prvi vrsti Slovenskim železnicam, brez katerih ne bi bilo naših sto let.

**Naš častitljivi jubilej bomo praznovali v Festivalni dvorani v Ljubljani, 28. maja ob 19.30. Prisrčno vabljeni vsi, ki imate radi glasbo, petje in dobro vzdušje. Z vami bo naše praznovanje še lepše!**

Ivica Lavrenčič

## DLŽ vabi na boljša sejma

**Društvo ljubiteljev železnice Železna cesta vabi na 33. boljši sejem modelne železnice ob SŽ seriji 33, ki bo 22. maja v Železniškem muzeju na Parmovi 35 v Ljubljani, ter na 34. boljši sejem modelne železnice, ki bo 12. novembra v dvorani krajevnega skupnosti Vir pri Domžalah.**

Branko Kovač



# Železničarsko esperantsko društvo je izdalo spominske znamke

Železničarsko esperantsko društvo Maribor je v sodelovanju s Pošto Slovenije izdalo dve znamki z lastnim motivom. Znamki označujeta dvajset let samostojne Slovenije in željo po preporodu železnic.

V jeziku esperantu in slovenskem jeziku sta na znamkah napis *20 let samostojne Slovenije*, poleg tega pa še naziv našega društva v esperantu *Fervojista Esperanto Societo*. Motiv na znamki je vzpenjajoči se hitri vlak CRH, ki je sicer vlak nove generacije na kitajskih železnicah in vozi s hitrostjo 352 kilometrov na uro, zato simbolizira željo po preporodu železnic, esperantska zvezda pa označuje vzpon jezika esperanto. Zamisel za izdajo znamk je dal

grafik Čeških železnic Vit Stanovsky, oblikovala pa sta jih naša mlada člana Petra Mirkovič in Brin Kumer. Za natis smo se odločili, zato da promoviramo esperantsko gibanje v Sloveniji in našo deželo v svetu. Pošti Slovenije sta bila zamisel in zasnova zelo všeč, in spodbudila nas je, da znamki izdamo.

Znamki sta nominalne vrednosti A in C, za pošiljanje navadnih pisem v notranjem prometu oziroma v tujino. Izdali smo ju drugega marca, v nakladi petsto kompletov. Veliko zanimanja sta vzbudili že med esperantisti – filatelisti in kmalu bosta predstavljeni v strokovnih katalogih v Franciji, Nemčiji, na Japonskem in Madžarskem. Naročniki iz tridesetih držav so kupili že veliko kompletov. Te-

žava je nakazilo majhnih vsot, saj so bančni stroški višji od vrednosti nakazila. Zaradi stroškov tiska, ki so dvakrat višji od nominalne vrednosti znamk, smo določili ceno znamke A en evro, znamke C pa 1,50 evra. Društvo sicer nima dobička s prodajo znamk.

Železničarsko esperantsko društvo Maribor je bilo ustanovljeno leta 1958 kot strokovno društvo. Danes šteje 34 članov, od tega šest častnih članov iz tujine. Dva častna člana sta iz Avstrije, dva iz Nemčije, eden s Poljske in eden iz Rusije. Vsi so znani esperantisti v svojem okolju, nekateri so železničarji ali so sicer povezani z železnicami. Drugi člani društva smo iz raznih krajev v Sloveniji. Razpršenost članstva velikokrat ovira izvedbo skupnih akcij. Društvo je včlanjeno v Mednarodno zvezo železničarjev esperantistov IFEF. Delovanje društva je precej oteženo, saj mediji javnosti predstavljajo železnice v negativni luči, zato se zavzemamo za to, da bi železnice pridobile bolj pozitivni pomen v javnosti. Kriza na področju zaposlovanja vpliva tudi

na včlanjevanje mladih v društvo. Na srečo je svetovni splet postal Mater Matuta esperanta oziroma boginja preporoda esperanta, kajti omogoča navezovanje stikov z ljudmi z vsega sveta, pogovore, organizacijo spletnih konferenc, dopisovanje in seznanjanje z novicami na področju esperanta. Zaradi spleta žal nekateri ljubitelji esperanta postajajo individualisti in se manj včlanjujejo v društva in združenja. Verjamemo, da je za ljubitelje esperanta najbolj pomemben neposredni stik z drugimi esperantisti, da se pogovarjajo in da skupaj delujejo, zato bomo zelo veseli, če se nam boste pridružili v društvu.

Karl Kovač



**Znamki lahko naročite v kompletu, v katerem sta ena znamka A in ena znamka C. Komplet stane 2,50 evra. Naročilo lahko pošljete na naslov društva: ŽED Maribor – p. p. 123, 9220 Lendava ali na elektronski naslov [fes.maribor@amis.net](mailto:fes.maribor@amis.net).**

## Tehnična kulturna dediščina

### Evidentiranje železniških muzejskih predmetov

Člani društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica se povezujemo z željo, da ohranimo železniške predmete, ki sodijo med tehnično kulturno dediščino, in da spodbujamo zanimanje za železnico. Združili smo se v prepičanju, da je treba razvijati pozitiven odnos do tehniške kulturne dediščine in hkrati povečati zanimivost kraja, v katerem živimo.

Načrtujemo, da bi naslednje leto postavili električno lokomotivo serije 361 v park ob ilirskobistriški železniški postaji. Poleg Slovenskih železnic smo k sode-

lovanju pritegnili tudi Občino Ilirska Bistrica in veliko ljubiteljev železnic, ki so prispevali denarna sredstva za obnovo lokomotive. Pozneje bomo postavili še več muzejskih električnih in drugih tirnih vozil, ki so zaznamovala življenje v naših krajih. Muzejski park bomo povečevali postopoma.

Ustvariti želimo tudi muzejsko zbirko železniških predmetov. **Zato vabimo vse, ki imate v posesti ali lasti kak zanimiv predmet, ki so ga nekoč uporabljali na železnici, da nam to spo-**

**ročite. Predmete bomo popisali in si jih ogledali. Po dogovoru z lastniki jih bomo postavili na ogled.** Za pomoč pri presoji, ali kak predmet sodi med morebitne muzejske eksponate, ter za prijavo za popis lahko pokličete **Jadrana Možino**, na telefonsko številko 031/ 516 470, ali mu pišete po elektronski pošti [jadran.mozina@slo-zeleznice.si](mailto:jadran.mozina@slo-zeleznice.si). Veseli bomo vsakega klica! Predmete bomo popisovali do konca junija letos.

Ivan Simčič

## Športni ribolov

## Ribiška liga druženja

Železničarji ribiči smo ljudje dobre volje. Z vseh koncev in krajev smo se združili v železničarski ribiški ligi, ki jo imenujemo tudi Liga druženja. Da je za nami že osem sezonskih ribiških tekmovanj, gre zahvala tistim, ki so ligo vodili, in vsem ribičem, ki so vztrajali v ligi in vanjo vložili veliko truda. Zelo se zahvaljujemo Dragu Ocvirku. Ligo je zasnoval in jo s svojim vodenjem povzdignil. Zadnje tri sezone se zaradi zdravstvenih težav ni mogel bolj dejavno ukvarjati z ligo, zato sva vodenje prevzela Zlatko Vlašič in Miran Razboršek – Bucu. Seveda nam je Drago po potrebi pomagal z nasveti. Z njegovo pomočjo je liga pridobila tudi ne-

kaj sponzorjev. Žal lani nismo bili deležni sredstev Slovenskih železnic, zato upamo, da nam jih bodo lahko namenile naslednje leto, ob deseti obletnici železniške ribiške lige.

Pripravljamo se na deveto sezono ribiškega tekmovanja. Prvo letošnje tekmovanje bo 23. aprila na Pragerskem. Pridobili smo tudi druge termine za tekmovanja. Ogledate si jih lahko na spletni strani [www.szs-sindikar.si](http://www.szs-sindikar.si). Veliko ribičev in organizatorjev tekmovanj pozna našo ligo in si želi sodelovati z nami.



Miran Razboršek

Najbolj zaslužni za delovanje ribiške lige so Drago Ocvirk, Miran Razboršek in Zlatko Vlašič.

## Sedmo šahovsko prvenstvo SŽ



Šahovsko društvo Železničar je 12. marca organiziralo že sedmo posamično šahovsko prvenstvo Slovenskih železnic. Tudi tokrat nam je uspelo privabiti železničarje in upokojenke iz vse Slovenije, in tako smo lahko dokazali, da gre za plemenito igro, ki ne pozna starostnih razlik. V Stekljeni dvorani na Kolodvorski 11 se je zbralo 27 šahistov, ki smo se pomerili v pospešenem igralnem tempu (2 x 15'), to je devet kol. Vse partije so bile nadvse borbene do zadnje sekunde igralnega časa, na vrhu pa ni bilo večjih

sprememb. Že tretjič je zmagal MK Franc Pešec in se tako še nekoliko približal tokrat drugemu, prav tako MK Zvonetu Mesojedcu, ki pa ima že štiri naslove prvaka. Na drugem mestu je zablestelo novo ime, Andrija Petrovič, na tretjem pa Milorad Šljivič, kar je, glede na veljavni rating, vsekakor prijetno presenečenje. Turnir smo v nadvse prijetnem ozračju nadaljevali z druženjem in malico, končali pa z »cugerjem« (turnirjem z 2 x 5').

Jože Brežan

## Šahovski pokal SŽ – drugi turnir

## Med železničarji najboljši Šljivič

V primerjavi s prvim turnirjem januarja smo 26. februarja na zmagovalnem odru dobili nove tri obraze. Zmagal je mednarodni mojster Leon Mazi, ki je že s prvim nastopom pokazal, da je resen kandidat za osvojitve naslova najboljšega šahista cikla Slovenskih železnic, kar je bil do sedaj že trikrat. Edini

poraz je doživel v tretjem kolu proti Bernardu Periču. Do zmage je prišel v zadnjem kolu. Bil je boljši od mladega, triindvajsetletnega igralca iz Zagorja ob Savi Martina Ocepka. Ocepek je tako v zadnjem kolu izgubil vodilno mesto, ki ga je držal ves turnir. Osvojil je drugo mesto z enakim številom točk kot

tretjevrščen Dušan Čepon. V skupnem seštevku je v vodstvu Jeseničan Zlatko Jeraj, ki je z dvema porazoma zasedel šesto mesto. Najboljši železničar je bil ponovno Milorad Šljivič, ki je v devetih kolih doživel le dva poraza in s petimi točkami pristal na osemnajstem mestu. Turnirja se je udeležilo 62 igralcev.

**Vrstni red 2. turnirja:** 1. Leon Mazi, 7,5 točke, 2. Martin Ocepek, 3. Dušan Čepon oba 7 točk, 4. Dušan Zorko, 5. Jože Skok, 6. Zlatko Jeraj, vsi 6,5 točke, 7. Bernard Perič, 8. Vladimir Kodrič, 9. Marko Ribičič, 10. Primož Petek, vsi 6 točk.

Vlastimir Djurdjević



## Šahovski pokal SŽ – tretji turnir

### Dobra uvrstitev Djekanoviča

V svojem drugem letošnjem nastopu je Boštjan Jeran na tretjem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic vknjižil še drugo zmago. Prezgodaj je še govoriti o končnem zmagovalcu, vendar lahko ugotovimo, da si je zagotovil lepo popotnico pred prihajajočimi turnirji. Če bo nadaljeval s takimi predstavami še na naslednjih turnirjih, potem bo nedvoumno eden resnih kandidatov, da postane tretji zmagovalac petega cikla za pokal Slovenskih železnic. Šestindvajsetega marca je v devetih kolih doživel poraz proti tretjeuvrščnemu Blažu

Debevcu in odigral v zadnjem kolu »velemojstrski« remi proti Dušanu Zorku. Drugouvrščeni mednarodni mojster Leon Mazi pa je prav tako samo enkrat moral priznati premoč nasprotniku, in sicer Jeranu, remi pa je odigral z Debevcem. Edini neporaženi igralec je Blaž Debevec, ki pa je kar štirikrat remiziral. Prav četrti remi, ki ga je odigral v zadnjem krogu proti Metodu Logarju, ga je stal zmage na turnirju. Med prvo deseterico je treba omeniti dvajsetega nosilca Dušana Kutina, ki je z osvojenimi 6,5 točke zasedel odlično peto mesto.

Najboljši železničar je bil tokrat Nenad Djekanovič, ki je z izvrstnim enajstim mestom in šestimi osvojenimi točkami dosegel najboljšo letošnjo železničarsko uvrstitev. V skupnem seštevku, s tremi dobrimi uvrstitvami, vodi Dušan Zorko.

**Vrstni red 3. turnirja:** 1. Boštjan Jeran, 2. Leon Mazi, oba 7,5 točke, 3. Blaž Debevec, 4. George Mejak, oba 7 točk, 5. Dušan Kutin, 6. Dušan Zorko, 7. Blaž Kosmač, 8. Metod Logar, vsi 6,5 točke, 9. Jože Skok, 10. Martin Ocepek, oba 6 točk.

Vlastimir Djurdjević

## Šahovski pokal SŽ – četrti turnir

### Novi obrazi med vodilnimi

V preteklih petih letih je bil že večkrat med vodilnimi, vendar še nikoli na vrhu. Šestnajstega marca mu je z zmago na četrtem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic, katerega se je udeležilo 71 igralcev, tudi uspelo. Po seriji petih zmag v uvodnih kolih je doživel v šestem kolu poraz proti Georgu Mejaku, kar mu je ob še enem remiju zadostovalo za prvo mesto. Zlatko Jeraj je s sedmimi zmagami in dvema porazoma proti zmagovalcu in četrtovrščnemu Blažu Debevcu osvojil drugo mesto. Tretje mesto je z enakim številom točk zasedel Marjan Oberč, ki je premoč moral priznati prav proti zmagovalni dvojici. Prav

tako kot na prejšnjem turnirju je s štirimi remiji edini neporažen ostal Blaž Debevec. Ponovno je imel možnost z zmago v zadnjem kolu osvojiti turnir, vendar se je po delitvi točk proti Skoku moral zadovoljiti s četrtnim mestom. Prvi nosilec turnirja Boštjan Jeran in eden izmed kandidatov za končno zmago je imel slab dan. Izgubil je sicer samo eno partijo, vendar še štirje dodatni remiji so bili dovolj le za njega skromno dvanajsto mesto. S tem je izpustil lepo priložnost, da bi ob dosotnosti neposrednih tekmecev za skupno zmago, z osvojitvijo tega turnirja povečal točkovno prednost. Lep uspeh je dosegel Janez Hribar, ki je kot dvaintri-

deseti nosilec z enim porazom in dvema remijema osvojil peto mesto z enakim številom točk kot drugouvrščeni.

Najboljši železničar je bil tokrat predsednik Šahovskega društva Železničar Jože Brežan, ki se je kot petinšestdeseti nosilec z zmago v zadnjem kolu proti precej višje postavljene mu Dušanu Kutinu zavihtel na dvaindvajseto mesto. Naslednji turnir bo sedmega maja, več o ciklu pa si lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com).

**Vrstni red 4. turnirja:** 1. Jože Skok, 7,5 točke, 2. Zlatko Jeraj, 3. Marjan Oberč, 4. Blaž Debevec, 5. Janez Hribar, vsi 7 točk, 6. Džemal Veskovič 7. Vladimir Kodrič 8. Marko Ribičič, vsi 6,5 točke, 9. Tomo Omahna, 10. Silvo Simončič, oba 6 točk.

**Skupni vrstni red:** 1. Zlatko Jeraj, 355 točk, 2. Vladimir Kodrič, 341 točk, 3. Marko Ribičič, 291 točk, 4. Kiro Mitrov, 284 točk, 5. Boštjan Jeran, 278 točk, 6. Marjan Oberč, 276 točk, 7. Jože Skok, 274 točk, 8. Dušan Zorko, 272 točk, 9. Martin Ocepek, 263 točk, 10. Andrija Petrovič, 257 točk.

Vlastimir Djurdjević



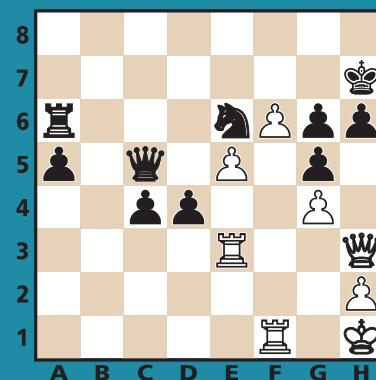
## ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

### Primer 23

Vojska črnih kmetov je začela nevarno prodirati po daminem krilu, toda uvodna poteza nadaljevanja pripada belemu, ki zaključi partijo v svojo korist.

**Šamković : Poljak**  
(Leningrad, 1953)



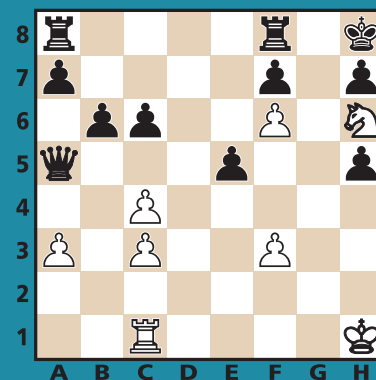
Rešitev:

1. Dxh6+ Kxh6 [1...Kg8 2 .f7#]
2. Th3##

### Primer 24

Premoč črnega po številu razpoložljivih sil je več kot očitna, toda beli, ki je na potezi, postavi nasprotnika pred nerešljive probleme.

**P. Romanovski : A. Romanovski**  
(Moskva, 1907)



Rešitev:

- Tg1 ..karkoli igra črni [1...Dd5 2. cxd5 cxd5 3. Tg8+ Txg8 4. Sxf7#]
2. Txg8+ Txg8 3. Sxf7#

## Železniški postaji Maribor in Jesenice

# Kulturna dediščina moderne

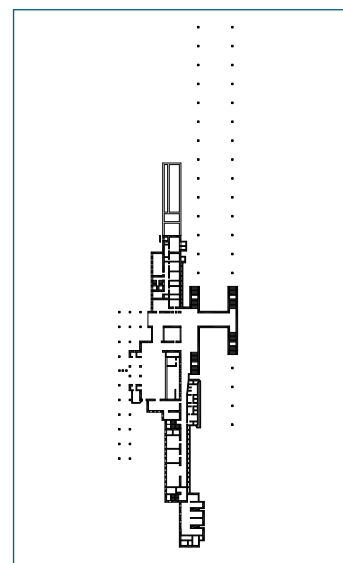
Nedavno smo si v ljubljanski Galeriji Kresija ogledali razstavo z zapletenim nazivom **do\_co,mo.mo-slovenija\_100**. Naziv je okrajšava za **DOcumentation and COnservation of MOdern MOvement** (Dokumentacija in konservacija modernega gibanja). Gre za mednarodno organizacijo, ki združuje prek petdeset držav po vsem svetu. Ukvarja se s promocijo, evidentiranjem in varovanjem arhitekture modernega gibanja ([www.docomomo.com](http://www.docomomo.com)). Slovenski del organizacije je določil sto objektov slovenskih arhitektov, zgrajenih v 20. stoletju. Na seznam sta uvrščeni tudi dve železniški postaji, ki sta bili na novo zgrajeni

po drugi svetovni vojni. To sta postajni stavbi Maribor in Jesenice, ki sta uvrščeni med svetovno moderno arhitekturo in kulturno dediščino.

### Železniška postaja Maribor

Postajno poslopje je na Partizanski cesti 50 v Mariboru. Staro postajno poslopje je bilo v letih 1951-1954 nadomeščeno z novo veliko stavbo, ki jo je načrtoval arhitekt Milan Černigoj (1912-1978). Postaja Maribor je takrat veljala za najlepšo postajo v Jugoslaviji. Njen čar so ji povrnili z nedavno obnovo. V dokumentaciji DOCOMOMO so zapisali, da je postaja Maribor (citat) *ena pomembnejših*

*mestnih dominant. Izrazno jo uvrščamo v podaljšani funkcionalizem z elementi italijanskega racionalizma. Stavbni volumni so linearno nanizani ob železniški progi in s svojo artikulacijo tvorijo dinamično mestno veduto, ki jo monumentalizira park nasproti. Osrednji vertikalni poudarek tvori dominantna stolpa ob vstopni avli. Okenske perforacije so nanizane v pravilnem ritmu, ki se na prehodu iz enega v drugi volumen ne spreminja. Vizualno in tehnično drugače je rešena osvetlitev pri vstopni avli, ki je bazilikalna. Odprtine segajo od nastreška do strešne konstrukcije in zaradi svoje vertikalnosti ter ožine ustvarjajo občutek prostorno-*



Tloris mariborske železniške postaje



Mariborska železniška postaja (foto: Miran Kambič)



# arhitekture

sti. S to intervencijo in nizanjem pilastrov v gostejšem rastru je avla optično povišana. Mari-borska železniška postaja je grajena iz stenske konstrukcije, ki jo podpirajo armiranobetonske vezi v rastru 6 m. Horizontalno dikcijo objekta subtilno zaključuje nadstrešek na gobastih armiranobetonskih stebrih, lociran v prvo linijo postaje tik ob cesti.

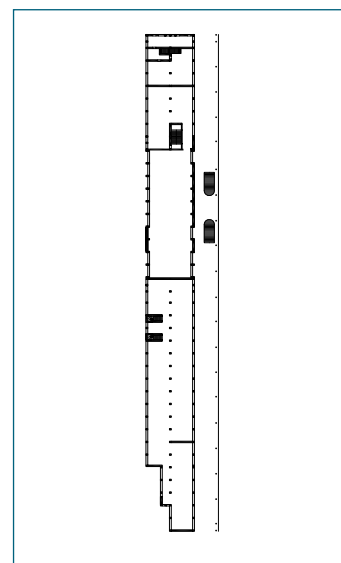
## Železniška postaja Jesenice

Postajno poslopje Jesenice se nahaja ob Cesti Maršala Tita št. 19. Zgrajeno je bilo leta 1955. Arhitekt je bil Stanko Rohrman (1899-1973). V opisu objekta je v dokumentaciji DOCOMO-

MO zapisano: *Železniška postaja Jesenice* stoji v središču mesta, med železnico in glavno cesto. Nastala je na mestu stare železniške postaje, ki je bila med drugo vojno bombardirana. Zasnovana je vzdolžno: na vzhodnem delu je restavracija z zanimivim nadstreškom, sledi impresivna hala, v zahodnem delu so pisarne. V veliko in razkošno opremljeno dvorano svetloba prihaja od zgoraj skozi velika okna na severni in južni starni. V dvorani so kamnita tla in klopi iz umetnega kamna ter več lesenih »paviljonov«. Pred glavnim vhodom je velik nadstrešek s prefabriciranimi betonskimi nosilci, ki služi tudi kot avtobusna postaja. Značilno

avtorsko je poigravanje z domiselnimi nadstreški (nad glavnim vhodom, peronom in pred restavracijo) in motiv šesterokotnih oken, ki se na stavbi ponovijo v različnih velikostih.

Poleg nekaterih zelo lepih železniških postaj na Južni železnici in Bohinjski progi, ki sodijo v avstro-ogrske slog, imamo sedaj tudi dve postaji priznane moderne arhitekture. Obe postaji sta bili v nekdanji Jugoslaviji kot obmejne postaji tudi okno v Evropo. Zato so jim v tedanjem času namenili veliko pozornosti in ju gradili, da sta videti monumentalni. Še naprej ju primerno vzdržujemo, čeprav je danes njihova funkcija znatno spremenjena.



Tloris jeseniške železniške postaje



Stavba železniške postaje Jesenice (foto: Miran Kambič)

## SŽ-Centralne delavnice

# Trideset let strugarne za struženje kolesnih dvojic

Z elektrifikacijo železniškega omrežja v Sloveniji so postopoma zamenjevali stare parne lokomotive s sodobnejšimi železniškimi vlečnimi vozili, in sicer na glavnih progah z električnimi in na stranskih progah z dizelskimi lokomotivami in motorniki. Nove tehnologije pogonov in prenosov moči od pogskega agregata do kolesa na lokomotivah in motornikih ter uvedba kotalnih osnih ležajev namesto drsnih na vagonih so terjale tudi novo tehnologijo vzdrževanja železniških vozil in podvozij, predvsem kolesnih dvojic.

Zaradi trenja med površinami tirnic in koles železniških vozil se kolesa obrabljajo. Ko je obraba profila koles večja od dovoljene, je treba profil obnoviti s struženjem. Vzdrževalne in remontne delavnice, predhodnice Centralnih delavnic, so bile opremljene s stru-

žnicami za struženje kolesnih dvojic, ki jih je bilo treba pred tem odstraniti iz lokomotiv ali vagonov.

Nova vozila so imela daljše časovne in delovne roke med remontom, zato se je pokazalo, da se profili koles obrabljajo hitreje kot nastopi pogoj za remont. Zato je bilo treba kolesne profile obnavljati med remontom. Obdelava koles, ki jih je bilo treba prej odstraniti iz vozila, je bila časovno zamudna in draga, pomenila pa je tudi dolgo izločitev vozil iz prometa.

Spremenjenim potrebam po struženju so se prilagodili tudi izdelovalci stružnic. Tako je bila z novimi dizelskimi lokomotivami v šestdesetih letih prejšnjega stoletja iz ZDA dobavljena tudi stružnica ali bolje frezalni stroj, ki je prvi v takratni Jugoslaviji obdelal nov kolesni profil na vozilu ne da bi bilo treba kolesne dvojice odstraniti iz vozila.



Ob tehničnem prevzemu stružnice v tovarni Hegenscheidt, jeseni 1979. Poleg monterja sva na fotografiji Silvester Požar, takratni šef sektorja za vlečna vozila v Centralnih delavnicah Ljubljana, in Karl Kumše, kot vodja proizvodnje v tozdu Moste CD Ljubljana in vodja projekta gradnje strugarne za struženje koles.



Med gradnjo strugarne; stružnica je bila položena na temelje in zaščitena z leseno konstrukcijo.

Kljub temu, da je bilo treba peljati vozilo v Beograd, je obnova kolesnih profilov trajala manj časa, kot bi trajala obnova na prejšnji način.

Po letu 1970 so podobne stružnice vgradili najprej v Zagrebu in nato še v Sarajevu. Tudi v Sloveniji se je razmišljalo o potrebah po takšni stružnici za struženje koles vlečnih vozil takratnega Železniškega gospodarstva Ljubljana. Z nabavo novih električnih vlečnih vozil vrste 362, 342, 363 in 311/315 v letih od 1962 do 1978 je bila ukinjena parna vleka in iz prometa so bile izločene stare električne lokomotive 361 in dva električna motornika 312. Po ustanovitvi Centralnih delavnic so večji del sprotnege in investicijskega vzdrževanja združili. Leta 1976 so se lotili gradnje strugarne, v kateri bi lahko kolesne dvojice stružili, ne da bi jih bilo treba odstraniti iz vozila.

Opredelili so razvoj vzdrževalne dejavnosti Centralnih delavnic Ljubljana, ki so svoje

prostore dobile v Mostah. Strugarno so postavili vzhodno od prenosnice, v podaljšku tira, po katerem so električne lokomotive vozili na vzdrževanje. Kot najugodnejšega dobavitelja so izbrali tovarno Hegenscheidt iz Erklenza v Nemčiji. Strugarno je projektiralo tedanje železniško Projektivno podjetje Ljubljana, zgradilo pa Železniško gradbeno podjetje Ljubljana. Gradnje so se lotili konec leta 1979.

Stružnico so v Moste prepekljali pred novim letom 1980. Ker hala še ni bila zgrajena, smo stružnico z dvigalom preložili na star vagon, kjer je počakala do vgradnje, poleti 1980. Vgraditi jo je bilo treba, preden bi srednji del hale pokrili s strešnimi nosilci. Do zime so halo zgradili in opremili.

Prvo kolesno dvojico smo postružili drugega februarja 1981, na lokomotivi 363-009. Po tehničnem prevzemu, ki je bil dva tedna pozneje, je stružnica redno obratovala. Prvi



remont, po desetih letih, so naredili nemški monterji, drugega, septembra 2001, pa domači vzdrževalci v sodelovanju s slovenskimi podjetji. Stružnica še vedno izpolnjuje vse zahteve

po struženju koles, tudi novejših vlečnih vozil, kot so elektromotorne garniture 310/316 in 312/317 ter večsistemske električne lokomotive 541. V tridesetih letih je bilo na tej stružnici

postruženih 33.288 kolesnih dvojic.

Centralne delavnice namepravajo objekt v prihodnjih letih celovito obnoviti. Stružnica je izrednega pomena za kako-

vestno vzdrževanje kolesnih dvojic železniških vozil. Da je postavljena v neposredni bližini delavnic, v katerih se ta vozila vzdržujejo, pomeni prihranek časa in denarja.



Strugarna danes

## Z glasbenimi vlaki za planet Zemlja

Na pobudo civilne družbe že več kakor trideset let po vsem svetu praznujemo 22. aprila svetovni dan Zemlje. Slovenske železnice in društvo Planet Zemlja sta za naslednje tri mesece pripravili glasbene vlake, ki bodo slovenske glasbene in vse željne zabave zapeljali na koncerte po Sloveniji in nato varno nazaj domov.

Projekt Z glasbenimi vlaki za planet Zemlja se je začel dvajsetega aprila, ko smo se na prireditev v Železniškem muzeju Slovenskih železnic v Ljubljani zapeljali z vlakom. Dvorano muzeja je s smehom napolnila stand up komičarka in voditeljica Ana Marija Mitič, z glasbo pa Tinkara Kovač, ki je predstavila tudi himno projekta, priredbo njene pesmi Kjer ste vi (Kaj tu dogaja?). Slišali smo tudi že njen prvi singel z novega albuma, ki ga prav v tem času snema.

Nastopajoče in udeležence je pozdravil tudi direktor potniškega prometa Slovenskih železnic mag. Boštjan Koren,

ki je dejal, da je vesel, da bodo Slovenske železnice skupaj z Društvom planet Zemlja in slovenskimi glasbeniki tudi na tak način – z glasbo in zabavo – opozarjale na ekološko osveščenost vseh nas. Poudaril je, da je prav vlak prevozno sredstvo, ki je do okolja najbolj prijazen, z njim potujemo varno in ugodno, hkrati pa se ob priložnostih, kakršna je ta, na njem lahko celo zabavamo. Vse je prav prijazno povabil, da naj se čim

več vozijo z vlaki, saj so lahko potovanja s številnimi karticami ugodnosti, ki so jih pripravili za mlade, družine in starejše, celo za polovico cenejša.

Programska vodja projekta, glasbenika Tinkara Kovač in Bojan Cvetrežnik – član skupine Terrafolk, sta povedala, da se bomo v prihodnjih treh mesecih z glasbenimi vlaki vozili na koncerte po Sloveniji, na katerih bomo poslušali doma la vse najbolj znane slovenske

glasbenike in glasbene skupine, kot so Big Foot Mama, Maja Keuc, Kingston, Eva Moškon, Terrafolk in drugi. Naslednji glasbeni vlak nas bo zapeljal 19. maja iz Maribora v Ljubljano, na adrenalinski rock spektakel – koncert zasedbe Elvis Jackson v Križankah. Vsi, ki boste vstopnico za koncert kupili v Info centrih na železniških postajah v Mariboru, Celju in Ljubljani, boste prejeli bon za 50 odstotkov cenejše potovanje z vlakom, za dve osebi.

Predsednica društva Irena Mraz je povedala, da se bomo z glasbenimi vlaki zapeljali na vsaj tri koncerte. Zabava z glasbeniki pa se bo začela že na vlaku, na poti na koncerte. Kot je dejala, želijo z glasbo glasno opozoriti na odnos posameznikov in celotne družbe do okoljskih tem, osveščati ljudi, da uporabljajo izdelke in storitve, ki so do okolja prijaznejši. Poudarila je, da se moramo zavedati, da imamo samo en planet Zemlja in da smo odgovorni za naše okolje.

Tanja Rotovnik



Tinkara Kovač je v Železniškem muzeju zapela himno projekta Z glasbenimi vlaki za planet Zemlja (foto: Miško Kranjec).



# Svet modelnih železnic – Nürnberg 2011

Tradicionalni sejem igrač v Nürnbergu je bil letos od 3. do 8. februarja. Sejemskemu doživetju dajo razgiban pridih modelne železnice, ki vsako leto poskrbijo za presenečenja. Poleg modelov z manjšimi spremembami so bili napovedani tudi povsem novi modeli, ki bodo prihajali na trg še leta 2012. Tudi na letošnjem sejmu je bilo čutiti gospodarsko krizo, ki se najbolj pozna pri manjši ponudbi velikih proizvajalcev. Vendar pa je tokrat nastopilo večje število manjših ponudnikov kakor v prejšnjih letih.



Nov Märklinov (Trixov) desetdelni hitri potniški vlak THALYS PBKA v merilu 1:87 (H0) bo na trg prišel do konca leta 2011.



Märklin (Trix) bo izdelal v enkratni seriji rdeči panoramski stekleni vlak iz leta 1965, razreda ET 91 v merilu 1:87 (H0).



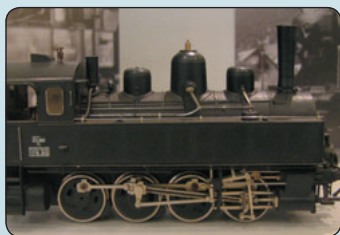
Piko bo v skupini Expert imel model električne lokomotive ES64-U4 v merilu 1:87 (H0), ki bo v barvah in oznakah različnih železniških družb. V letošnjem drugem četrtletju bo prispel na trg model v barvni shemi LTE 1216.



Prva od dveh ACME-jevih garnitur Jugoslavija Express s po tremi vagoni v merilu 1:87. Takšni vagoni so v devetdesetih letih prejšnjega stoletja vozili med Beogradom in Dortmundom.



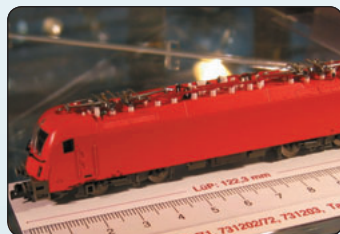
Potniški vagoni EC Mimara proizvajalca ACMEv merilu 1:87, letnik 1991. Garnitura vagonov je vozila na relaciji Zagreb–Ljubljana–Beljak–München.



Podjetje Brawa je napovedalo model lokomotive BBO 178 v merilu 1:87 (H0), iz obdobja med letoma 1925 in 1945. Model naj bi prišel v prodajo v prvem četrtletju naslednjega leta.



Pod blagovno znamko Roco bo Modelleisenbahn München GmbH pričel izdelovati vlakovne garniture vlakov Railjet v merilu 1:87 (H0). Na fotografiji je model lokomotive ÖBB 1116 v barvni shemi railjet. Do konca leta bodo prišli na trg tudi potniški vagoni railjet.



Modelleisenbahn München GmbH bo pod blagovno znamko Fleischmann ponudil paletu modelov večsystemske električne lokomotive ES64-U4 v merilu 1:160 (N). Prvi model bo imel oznako ÖBB 1216.



Märklin (Trix) bo letos izdelal na novo konstruirani kovinski model dizelske lokomotive razreda 216 v merilu 1:87 (H0), ljubkovalno imenovan LOLO.



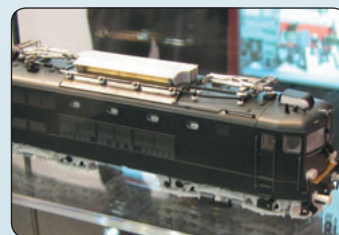
ACME je za pomlad napovedal prihod muzejskega potniškega vagona JŽ tip-1931 v merilu 1:87 (H0). Vagon je iz osemdesetih let prejšnjega stoletja.



Podjetje ESU iz Ulma se čedalje bolj uveljavlja kot ponudnik lastnih modelov železniških vozil. Predstavili so model lokomotive BR 151 v merilu 1:87 (H0). Lokomotiva lahko vozi analogno ali digitalno, kot tudi na DC klasičnem tirnem sistemu ali AC Märklinovem tirnem sistemu, kjer je drsnik na klik. Model lokomotive ima najsodobnejšo digitalno opremo in ima 21 različnih funkcij. Njen konstruktor je Vasilij Markežič iz Izole.



Člani klubov Märklin in Trix imajo letos na voljo ekskluzivni model parne lokomotive DB 50.40 tip Franco Crosti v merilu 1:87 (H0). Model bo v celoti kovinski in digitalno opremljen.



Pri ACME-ju so za letos napovedali tudi prihod električne lokomotive SŽ 342 (moped) v merilu 1:87 (H0), prav tako iz petega železniškega obdobja.



Letos naj bi na trg prišel tudi ACME-jev vagon SŽ spalnik tip WLAB v merilu 1:87 (H0), iz petega železniškega obdobja, ki je bilo med letoma 1991 in 2008.



Modelleisenbahn München GmbH bo pod blagovno znamko Roco v merilu 1:120 (TT) pričel izdelovati dizelske lokomotive Čeških in Slovaških državnih železnic iz četrtega in petega železniškega obdobja, torej obdobja med letoma 1970 in 2006. Zaradi značilne oblike kabin se jih je prijelo ljubkovalno ime »potapljač«.



# ***Z zdraviliškim vlakom na oddih v Terme Olimia ...***



Terme Olimia



[www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si)

Naj bo  
vsaj en dan  
v tednu  
malce drugačen!



V poslovni zgradbi SŽ v Ljubljani na Kolodvorski 11 je nasproti dvigala v 2. nadstropju več kot štirideset let visela velika slika (274 x 176 cm, olje na lesenitu), ki jo je naslikal Dore Klemenčič - Maj in je prikazovala zgodovinski dogodek, napad na železniški most preko Save pri Pogoniku blizu Litije. Dvajsetega septembra 1944 so enote VII. korpusa z dolenske ter IV. operativne cone s štajerske strani v sodelovanju z zavezniškimi letali napadle tamkajšnjo nemško utrjeno postojanko in most porušile.

Ob obnavljanju notranjščine poslovne zgradbe leta 2003 je bila slika prenesena v Železniški muzej SŽ.