

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

INTERVJU

Mag. Vojka Martinčič, direktorica SŽ-ŽIP

AKTUALNO

Predstavili pilotni projekt in testirali dostop do spleta na vlaku

Prepeljali že več kot 450 tisoč migrantov

Godba Slovenskih železnic Zidani Most zlato sezono sklenila s tradicionalnim novoletnim koncertom

PREGLED LETA 2015

ŽELEZNIŠKA DEDIŠČINA

Karl Perme: »Če bi živel še enkrat, bi delal isto.«

PROSTI ČAS

Intervju z Jelko B. Kovačič, dirigentko MPZ Tine Rožanc



Ročno izdelano
Handcrafted



Darilnica

Railway Gift Shop

DELOVNI ČAS:
pon - pet: 7.00 - 18.00
sob, ned, prazniki: po dogovoru

Kratek postanek,
nepozaben spomin.



Trg OF 7
1000 Ljubljana

T: +386 1 291 21 99
E: narocila izdelki@sz-zip.si
W: www.sz-zip.si

Ročno delo
Ročno izdelano v ateljeju invalidskih delavnic
Handcrafted in the studio of persons with disabilities



Slovenske železnice

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: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Blaž Uršič, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Pripravke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 26. 2. 2016.



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik



Foto: Miško Kranjec



Intervju

Mag. Vojka Martinčič, direktorica SŽ-ŽP

3



Aktualno

Predstavili pilotni projekt in testirali dostop do spleta na vlaku

4



Aktualno

Prepeljali že več kot 450 tisoč migrantov

8



Aktualno

Godba Slovenskih železnic Zidani Most zlato sezono sklenila s tradicionalnim novoletnim koncertom

13



Pregled leta 2015

22



Železniška dediščina

Karl Perme: »Če bi živel še enkrat, bi delal isto.«

28



Prosti čas

Intervju z Jelko B. Kovačič, dirigentko MPZ Tine Rožanc

30

Konec lanskega leta smo sprejeli strateški dokument, ki postavlja prioritete, cilje in določa projekte, na katerih bo slonel razvoj skupine Slovenske železnice v naslednjih štirih letih.

Že letos lahko pričakujemo več pomembnih sprememb in novosti pri naših ključnih dejavnostih, prevozu tovora in potnikov. V Tovornem prometu so načrtovani nadaljnja rast prihodkov in dobička ter strateško in kapitalsko povezovanje, ki bo podjetju omogočilo razvoj in dostop do novih trgov. Ob tem pa se bodo že letos začeli postopki za temeljito prenovo vozniških sredstev. V zadnjih letih so celotna Skupina SŽ ter tudi vsa podjetja močno izboljšali poslovanje. Kazalniki od leta 2009 naprej kažejo vztrajno rast prihodkov ter dobička skupine. Obseg dela se močno povečuje, in Slovenske železnice upravičujejo pomembno vlogo, ki je začrtana v državnih in evropskih strategijah. Za letošnje leto so bile zelo spodbudne in povedne besede generalnega direktorja SŽ, ko je v intervjuju za enega izmed osrednjih slovenskih medijev dejal: »Po času sanacij je nastopil čas investicij v razvoj.« Za železničarje in potnike se letos resnično obetajo izjemne novosti, s katerimi bomo lahko odlične poslovne rezultate dopolnili z novimi storitvami za potnike. V sredini leta bomo tako lahko na vlakih varno in hitro dostopali do spleta, vozovnice pa bo mogoče kupiti tudi po spletu. Še bolj fleksibilno pa bo mogoče po Sloveniji potovati, ko bodo sinhronizirani vozni redi z avtobusnimi prevozniki in postavljen sistem za enotno vozovnico. S tem bo železnica, ki je že zdaj najcenejša in najzanesljivejša oblika prevoza, ohranila svojo vlogo hrbtenice javnega potniškega prometa v Sloveniji. Številne novosti, ki jih letos načrtujemo, bodo nedvomno precej spremenile potovalne navade in skrajšale naše poti po domovini.

V zadnjih tednih smo ponovno veliko slišali o enotirni progi med Divačo in Koprom, o drugem tiru in možnostih za nadaljnji razvoj slovenske logistike. Zaradi spleta okoliščin, od načrtovanih zapor zaradi nujnih vzdrževalnih del do nepredvidenega zaprtja mejnih prehodov z Avstrijo, počenih tirnic in izrednih dogodkov, so na našem železniškem omrežju zastali tovarni vagoni. Kljub inflaciji podatkov o SŽ, Luki Koper, progi, zaporah, zamudah ... pa so bila ključna dejstva, ki smo jih ponavljali, večkrat preslišana. Za enotirno progo med Divačo in Koprom, o kateri so že pred desetletji ugotavljali, da naraščajočega obsega pretovora brez izboljšav in nujnih ukrepov ne bo zmogla prenesti, na Slovenskih železnicah zgledno skrbimo. Povsem jasno je namreč, da je tako obremenjen odsek proge treba vzdrževati, da pa za to ne moremo proge povsem zapreti, ker ni ustreznih obvoznih koridorjev. Na Slovenskih železnicah smo za to, da ne bi nastajale zamude in zastoji, sprejeli več ukrepov in tako predstavili zapore zaradi nujnih vzdrževalnih del na dneve, ko je manj prometa, usklajevali zapore s prevozniki, dela opravljali v krajših časovnih presledkih in v več delih, prilagajali vlakovne poti, pripravili obvoze vlakov ter celo zmanjšali število potniških vlakov proti Kopru. Da pa bo bolj jasno, kakšna dela so decembra in januarja potekala na progi, pa v tokratni fotoreportaži pripravljamo utrinek z del med Koprom in Divačo.

Spoštovani bralci, naj vam za prihodnje mesece, ki bodo za nas nedvomno polni dela, zaželim veliko energije. V Novi progi pa bomo ažurno poročali o dogodkih v naših podjetjih ter izjemni količini dela, ki ga železničarji opravljamo 24 ur na dan, vse dni v letu.

Želim vam prijetno branje!

Vojka Martinčič, direktorica SŽ-ŽIP

Veselim se dni, ko uspešno uresničimo projekte, ki so se na prvi pogled zdeli nemogoči

Podjetje SŽ-ŽIP vodite že drugi mandat. Bi lahko poudarili katerega izmed poslovnih uspehov podjetja?

Pred pol leta sem začela drugi mandat in v zadnjih šestih letih so se v SŽ-ŽIP uspehi kar vrstili. Na začetku prvega mandata smo uredili organizacijo podjetja in dodelili ustrezna pooblastila, kar je bil dober temelj, da smo lahko začeli smotno načrtovati in izboljševati poslovanje podjetja. To pa so predpostavke za transparentnost, preglednost, racionalnost in odgovornost dela vseh zaposlenih.

Kaj označuje vaš način vodenja podjetja?

Mogoče bi morali to vprašanje zastaviti mojim sodelavcem, a kot sama prepoznavam svoj slog vodenja, bi rekla, da je zelo odprt. To pomeni, da vse informacije, ki so pomembne za poslovanje, delim s svojimi sodelavci brez oklepševanja ali pretiravanja. Tako se lahko zelo konstruktivno in z večinskim soglasjem dogovorimo o nalogah, ukrepih in dejavnostih, ki jih moramo opraviti. Pri uresničevanju dogovorjenega pa bi me večina najverjetneje označila kot precej nepopustljivo.

Kako ste gradili vašo karierno pot na Slovenskih železnica?

Pred triindvajsetimi leti sem se prijavila na javni razpis, ko je poslovodstvo SŽ iskalo mlade menedžerje. Ker sem ustrezala razpisnim pogojem, sem bila zaposlena kot vodja izobraževalnega centra, kjer sem imela zelo dobro priložnost spoznati vse poklice na železnici ter večino delovnih procesov, za katere so se železničarji usposabljali. Nadaljevala sem kot kadrovska direktorica, namestnica direktorja današnjega SŽ-VIT, pooblaščenka uprave SŽ in zdaj kot direktorica SŽ-ŽIP, kar mi je še v posebnost veselje.

V zadnjem času se čedalje več govori o poslovnih uspehih skupine SŽ. Kako posluje SŽ-ŽIP?

Poslovanje SŽ-ŽIP je vzorno in zadnja leta je rezultat iz poslovanja precejšnji dobiček. Z izjemo leta 2014, ko je bil v izkaz poslovnega izida vračunan strošek odpravnin pri predčasni upokojitvi presežnih delavcev, se je rezultat podjetja gibal okrog milijona dobička. Brez vseh ukrepov, ki smo jih za ta cilj morali sprejeti, in brez res prizadevnega dela vseh zaposlenih bi bilo to zagotovo nemogoče.



Mag. Vojka Martinčič, direktorica SŽ-ŽIP

SŽ-ŽIP ima okrog 680 zaposlenih in zelo široko paleto ponudbe. Kakšne so možnosti za nadaljnji razvoj podjetja?

SŽ-ŽIP ima trenutno 674 zaposlenih, od tega 341 invalidov in naša ponudba je resnično pestra. SŽ-ŽIP opravlja številne storitve, ki dopolnjujejo glavne dejavnosti Slovenskih železnic. V podjetju tako vzdržujemo objekte, upravljamo počitniške enote, upravljamo samske domove in bivalnice, urejamo okolje, čistimo notranje, zuna-

nje površine in vozna sredstva SŽ ter jih fizično in tehnično varujemo, upravljamo parkirišča, opravljamo nadomestne avtobusne prevoze itn. V podjetju delujejo tudi invalidske delavnice, mehanične delavnice in trafike. Poleg tega pa smo ponosni tudi na Center za usposabljanje invalidov ter medgeneracijsko središče Vitalis. Res široka paleta, a to so dejavnosti, ki jih sistem potrebuje, hkrati pa je z njimi mogoče delo organizirati tako, da zagotovimo čim več delovnih

mest, primernih za delavce z zmanjšano delovno zmožnostjo.

Ste razmišljali tudi o širitvi ponudbe storitev v tujino?

Za zdaj nam naš domači trg ponuja še precej možnosti in izzivov, je pa res, da razmišljamo, da bi izdelke naših invalidskih delavnic poskušali ponuditi tudi na tujem trgu. V mislih imam prekrasne dekorativne dišeče sveče in resnično unikatne izdelke iz gline.

Kaj vas je vodilo, da ste razširili svoje področje delovanja tudi na medgeneracijsko središče in rekreativni center Vitalis?

Ko smo s sodelavci razmišljali o novih tržnih priložnostih in pripravljali strateški poslovni načrt, smo razvili tudi to idejo. Lahko bi rekla, da se je nekaj neizogibnih dejstev sestavilo v celovit projekt. SŽ-ŽIP je lastnik samskega doma v Zalogu, ki je bil v izredno slabem stanju, zasedenost doma je bila slaba, kletni prostori pa zanemarjeni in neizkoriščeni. Takrat so bila na razpolago sredstva za investicije, ki jih država subvencionira za invalidska podjetja. Potem smo preverili razmere na trgu

ter upoštevali znano dejstvo, da se prebivalstvo stara in delovna doba podaljšuje. Vsa ta dejstva so nas vodila v zgraditev medgeneracijskega in rekreacijskega središča, ki je namenjeno kakovostnemu druženju in skrbi za zdravje in dobro telesno počutje. Še posebej pa smo zadovoljni, ker nas je topla sprejela tudi lokalna skupnost.

Se veliko zaposlenih odloča za zdravstveno preventivo v Vitalisu?

Vsak teden pride v Vitalis nova skupina šestnajstih udeležencev in po meni znanih podatkih je zanimanje tolikšno, da ni dvoma, da bo vsak zaposleni doživel izkušnjo Vitalisa. Ta izkušnja pa je resnično nekaj izjemnega, saj je toliko zadovoljnih obrazov, kot jih vidimo v Vitalisu, težko videti kjer drugje. Zanimivi pa so tudi drugi programi, ki jih središče ponuja, zato vabljeni, četudi za začetek samo na ogled.

SŽ-ŽIP je poleg poslovne funkcije, ki jo opravlja v okviru skupine SŽ, tudi močno zavezan socialnemu podjetništvu. Ali so zaposleni v podjetju zato kaj bolj motivirani in zadovoljni?

SŽ-ŽIP je v prvi vrsti gospodarska družba, ki je tržno usmerjena v tem pogledu, da prodaja izdelke in storitve, ki so kakovostni in cenovno konkurenčni ter na zunanjem in notranjem trgu SŽ zaželeni in potrebni. Lahko pa bi rekli, da gre pri vsem tudi za neke vrste socialno podjetništvo, zlasti v tem pomenu, da so naši procesi organizirani tako, da so poleg delavcev brez zdravstvenih omejitev vanje vključeni tudi invalidi. Polovica naših delavcev je namreč invalidov. Precej normalno je, da človek, ki ima omejitve pri delu, doživi občutek, da je njegovo delo cenjeno, da ni odrinjen na rob ter da s svojim delom prispeva k poslovnim prihodkom in uspehu podjetja.

Vsa podjetja v skupini SŽ močno varčujejo in racionalizirajo poslovanje. Kako je s tem na SŽ-ŽIP?

V SŽ-ŽIP je racionalizacija poslovanja v resnici naše vsakdanje delo. Naše racionalizacije se dogajajo tako pri združevanju procesov, večopravnosti zaposlenih, zniževanju cen pri dobaviteljih, kot pri investicijah, ki prispevajo k bolj učinkovitemu in varnemu delu. Menim, da smo v našem podjetju velik del te domače naloge že opravili, res pa je, da je to trajna naloga.

Kaj je zadnja stvar, ki ste se je naučili v službi?

Da smo vsi ljudje radi koristni, spoštovani, cenjeni, priljubljeni in da je vredno namenjati čas dobrim odnosom v podjetju. Tako pa se lahko počutimo, če so odnosi odprti, pošteni, navodila za delo jasna in priložnost za kreativnost dopuščena. V takem okolju se je mogoče brez vseh zamer pogovoriti tudi o stvareh, ki jih je treba izboljšati.

Kako bi se opisali v eni besedi?

Energična.

Kako je potekal vaš najboljši delovni dan, odkar vodite podjetje?

Odkrito povedano, bi težko izbrala najboljši dan, ker vsak dan rada delam, kar delam, posebno pa se veselim dni, ko uspešno uresničimo projekte, ki so se na prvi pogled zdeli nemogoči. To mi dokazuje, da smo homogena ekipa in da vsi delamo za iste cilje.

Kaj je najpomembnejša stvar, na kateri zdaj delate v podjetju?

Trenutno je pred nami izziv, kako s čim manj nadomeščanja zaposlenih, ki odhajajo v pokoj, opravljati ali celo širiti obstoječe dejavnosti. Čisto nov mini projekt pa je Darilnica, prodajalna ročno izdelanih izdelkov, ki smo jo odprli na železniški postaji v Ljubljani.

V njej prodajamo lastne izdelke ter promocijske izdelke skupine Slovenske železnice.

Kateri so najpomembnejši prihodnji mejniki SŽ-ŽIP?

Verjamem, da bodo Slovenske železnice ostale tako močno povezana skupina, zato - če se invalidska zakonodaja ne bo spremenila in če bomo ohranjali odlične odnose v podjetju - ni nikakršnega strahu, da ne bi tudi v prihodnje dobro poslovali.

SŽ-ŽIP bi se tako lahko širil na zunanji trg in presenečal z novimi projekti in poslovnimi priložnostmi.



Načrti za okrepljeno sodelovanje z Avstrijskimi železnicami



Delegacijo Avstrijskih železnic so sprejeli Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovorni promet, Dušan Mes, generalni direktor SŽ, mag. Milan Jelenc, član posloводства SŽ, ter Tomaž Kraškovic, pomočnik generalnega direktorja

Z Avstrijskimi železnicami (ÖBB) smo razpravljali o možnostih za okrepljeno sodelovanje na področju železniškega tovornega prometa. V ta namen je bilo podpisano pismo o nameri. Cilj možnega sodelovanja je oblikovanje strateškega partnerstva med SŽ in

ÖBB za železniški tovorni promet na geografskem območju Slovenije, Madžarske, Italije in jugovzhodne Evrope, katerega namen je izboljšati kakovost in izvedbo storitev za stranke ter partnerje iz različnih sektorjev. Ob tovrstnem sodelovanju bi se skrajšali vozni časi in obe-

nem izboljšala izkoriščenost prometne infrastrukture, kot so železniško omrežje, pristanišča in terminali.

Podrobna analiza potencialov, vključno s skrbnim pregledom poslovanja, bo izvedena v prvi polovici leta 2016 v sodelovanju z ustreznimi partnerji,

nacionalnimi organi in organi EU. Razširitev sodelovanja med družbama SŽ in ÖBB, ki lahko vključuje skupno uporabo sredstev, pa tudi oblikovanje skupnega podjetja, je načrtovana od leta 2017 dalje.



Predsednik uprave ÖBB-Holding AG Christian Kern podpisuje pismo o nameri



Predstavili pilotni projekt in testirali dostop do spleta na vlaku

Na Slovenskih železnica smo konec januarja predstavili rezultate pilotnega projekta, s katerim smo testirali dostop do spleta na vlakih in železniških postajah. Med trajanjem pilotnega projekta je bil testni dostop omogočen med postajama Kranj in Ljubljana. Test tehnologij, uporabljenih med pilotnim projektom, je bil uspešen, gostje so lahko na postajah in na vlaku neovirano dostopali do spleta.



Predstavitev rezultatov pilotnega projekta

Uporabljena tehnologija bo postopoma vgrajena na celotnem železniškem omrežju v Sloveniji. Na glavnih progah bodo potniki do spleta na vlakih in železniških postajah dostopali predvidoma že junija letos.

Ključni cilji pilotnega projekta

Ključni cilj pilotnega projekta je bil najti ustrezno tehnično rešitev, s katero bomo na Slovenskih železnica zagotovili stalno in varno brezžično internetno povezavo na vlakih in železniških postajah. Na testni relaciji med Ljubljano in Kranjem smo zato namestili aktivne in pasivne naprave IKT ter z ustrezno računalniško in strojno opremo opremili testni potniški vlak. Pilotska tehnična rešitev omogoča varno prijavo in re-



Dostop do spleta na vlakih in železniških postajah bo mogoč že letos

gistracijo vseh uporabnikov ter neovirano brskanje po spletu. Ko bodo po vsej Sloveniji končana testiranja in ko bo končana vgradnja ustreznih tehničnih elementov, bodo lahko potniki na vlakih in železniških postajah varno dostopali do spleta in že med potjo urejali službene, šolske ali druge prostočasne dejavnosti.



Po predstavitvi prvih rezultatov so se gostje z vlakom peljali po testni relaciji med postajama Ljubljana in Kranj ter preizkusili delovanje sistema

Slovenskim železnicam podaljšali certifikat kakovosti ISO 9001

Skupini Slovenskih železnic je certifikacijska hiša Bureau Veritas 14. decembra podaljšala veljavnost certifikata kakovosti ISO 9001. Slovenske železnice so nosilec certifikata ISO 9001 že osemnajst let, in s tem sodijo med podjetja v državi, ki imajo učinkovit sistem vodenja kakovosti vpeljan najdlje. Certifikat, s katerim se lahko pohvalijo vse družbe v skupini Slovenskih železnic, je podelil direktor certifikacijske hiše Bureau Veritas Tomaž Verbnik in pomeni potrditev prizadevanj vodstva ter vseh zaposlenih, da uporabnikom zagotavljajo najkakovostnejše storitve. Certifikat so na sedežu Slovenskih železnic v Ljubljani prejeli: direktorica SŽ-Tovorni promet Melita Rozman Dacar, direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren, direktor SŽ-Infrastruktura Matjaž Kranjc in direktor SŽ-Prometni institut dr. Peter Verlič. V imenu skupine Slovenske železnice pa je certifikat sprejel član posloводства, mag. Milan Jelenc.



Direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren, direktorica SŽ-Tovorni promet Melita Rozman Dacar, direktor Bureau Veritas Tomaž Verbnik, član posloводства SŽ mag. Milan Jelenc, direktor SŽ-Infrastruktura Matjaž Kranjc in direktor SŽ-Prometni institut dr. Peter Verlič

Novi vozni red 2015/2016

Novi vozni red Slovenskih železnic, ki je začel veljati v nedeljo, 13. decembra, prinaša nekaj novosti tako v notranjem kot v mednarodnem potniškem prometu.

Mednarodni promet

Vlak Citadella po novem voznem redu iz Ljubljane odpelje ob 8.45, slabi dve uri prej kot po prejšnjem voznem redu, in v madžarsko prestolnico prispe ob 17.29. Iz Budimpešte se namesto sredi dneva

Foto: Blaž Uršič

po novem vrača ob 8.30 in v Ljubljano pripelje ob 16.43. Pomembna novost je, da ima vlak povezavo v Koper in iz njega. Poleti bodo tako v njegovi sestavi tudi direktni vagoni, s katerimi bo mogoče potovati med Budimpešto, Ljubljano in Koprom. Med omenjenimi mesti bo v poletni sezoni dvakrat na teden vozil tudi nočni vlak.

V Italijo šestkrat na dan vozi vlak iz Ljubljane do Opčin, od koder je mogoče pot do središča Trsta nadaljevati

z lokalnimi avtobusi, ki vozijo vsakih dvajset minut. Z Opčin in tudi iz smeri Nove Gorice bo čez Sežano in Divačo poleti vozilo več vlakov proti Istri – v Buzet, Pazin, Kanfanar in Pulj.

V maloobmejnem prometu s Hrvaško, prek Rogatca, so bile karseda upoštevane želje in potrebe lokalnega prebivalstva na obeh straneh meje. Tako trije vlaki na dan vozijo iz Celja prek Rogaške



Foto: Blaž Uršič

Slatine in Rogatca do Džurmanca in naprej do Zaboka in Zagreba.

Za vse, ki iz Ljubljane potujejo v Zagreb ali na Reko, pa so dobrodošla novost tudi nizko-cenovne ponudbe, po katerih enosmerne vozovnice stanejo le devet evrov.

Notranji promet

V notranjem prometu je sprememb manj. Vozni red je

kolikor je mogoče prilagojen željam potnikov, še posebej tistih, ki se z vlaki vsak dan vozijo v šolo ali na delo. Med Ljubljano in Litijo vozita dva vlaka več kot doslej, en vlak več pa bo vozil tudi med Ljubljano in Jesenicami. Dva vlaka med Ljubljano in Kamnikom po novem voznem redu namesto do Domžal vozita do postajališča Jarše Mengeš in odpeljeta iz njega.

Na železniški postaji v Ljubljani odprta nova Darilnica



Ob koncu leta je svoja vrata odprla nova trgovinica podjetja SŽ-ŽIP, ki so jo imenovali Darilnica.

Darilnica je na železniški postaji Ljubljana, v stavbi podjetja SŽ-Potniški promet na Trgu OF 7, odprta vsak delovnik. V njej lahko izbiramo med čudovitimi glinenimi izdelki, raznovrstnimi dišečimi in okrasnimi svečami, promocijskimi izdelki Slovenskih železnic, igračkami in knjigami za otroke ter še marsičem drugim. Večino so v delavnicah podjetja SŽ-ŽIP izdelali železničarji invalidi.



Foto: Miško Kranjec

Božičkovi vlaki spet popeljali na stotine navdušenih otrok

Z Božičkovim muzejskim vlakom Slovenske železnice že leta razveseljujemo številne otroke in njihove starše po vsej Sloveniji. S tem projektom želimo ljudem približati potovanja z vlaki, ohraniti bogato železniško dediščino, otrokom pa pričarati posebna praznična doživetja. Mag. Boštjan Koren, direktor Potniškega prometa, je poudaril, da so prav otroci tisti, ki lahko svoje starše spodbudijo k uporabi vlakov namesto avtomobilov.

Muzejski vlak s parno lokomotivo že tradicionalno vozi otroke zaposlenih na Slovenskih železnica, stare od enega do sedem let. Teh je bilo letos 1.495. Vlak je za otroke železničarjev decembra sopihal dvanajstkrat. Iz Ljubljane je peljal do Litije, Škofje Loke in Borovnice. Otroci z Dolenjske so se zapeljali med Grosupljem

Božičkov vlak pa ne bi bil zares poseben, če se na njem ne bi peljal tudi sam Božiček. Ta je imel v svojem košu darilo za prav vsakega otroka na vlaku. Otroci so imeli priložnost z Božičkom poklepetati in se z njim fotografirati, navdušeni pa so bili tudi nad njegovimi prijaznimi pomočniki in pomočnicami, ki so jim razdeljevali bombone.

Zaradi velike priljubljenosti Božičkovega vlaka smo tokrat na vlake povabili vse slovenske otroke in njihove starše, ki so se lahko udeležili voženj med 6. in 23. decembrom. Vožnje praznično okrašenega muzejskega vlaka so potekale po vsej Sloveniji. Tudi na teh vlakih je otroke presenetil Božiček s svojimi prijatelji in pomočniki. Najbolj razveseljivo je to, da je bil projekt izjemno uspešen, saj so bili vsi vlaki polni, otroci na njih pa navdušeni in veseli.

Božičkov muzejski vlak je tudi letos obogatil ponudbo pravljičnih vlakov, s katerimi obiskovalci iz Velenja, Maribora,

Ljubljane, Celja in Podčetrška potujejo v Pravljično deželo Celje. Praznično vzdušje na teh vlakih za najmlajše ustvarjajo pravljične vile in jim pot krajšajo s prebiranjem pravljič.

Kaj pa o Božičkovem vlaku pravijo otroci? Triletni Arne je bil nad njem tako prevzet, da bi se z njim peljal kar vsak dan v letu. Petletna Pia je bila najbolj navdušena nad božičnimi pesmicami, ki so jih prepevali med vožnjo, njeni prijatelji Ivi pa je bil seveda najbolj všeč Božiček.

Mateja Živoder



Ogrevanje pred začetkom vožnje



Božiček je z darili razveselil ogromno otrok

in Novim mestom, otroci s Štajerske pa med Mariborom in Pragerskim ter Celjem in Polzelo. Božiček pa ni pozabil niti na Notranjce in Primorje. Tam je muzejec vozil med Postojno in Sežano ter Sežano in Koprom.

Pozabili nismo niti na otroke iz socialno ogroženih družin. Letos smo jih v sklopu Botrstva razveselili tristo, zapeljali pa so se na relacijah Ljubljana–Kamnik in Celje–Podčetrtek.



Fotografiranje z Božičkom je obvezna sestavina prazničnih voženj



Foto: Miško Kranjec



Godba Slovenskih železnic Zidani Most zlato sezono sklenila s tradicionalnim novoletnim koncertom

V Radečah so prvo soboto v novem letu odzvanjale izvrstne melodije Godbe Slovenskih železnic na njihovem tradicionalnem novoletnem koncertu.

Koncert je povezovala Bernarda Žarn, ki je zbrane pozdravila z besedami, da je vsakoletni koncert železniške godbe prav poseben praznik, ki ga tudi sama nestrpno pričakuje in ga je vredno doživeti. K besedi je najprej povabila predsednika godbe Slovenskih železnic, Alberta Pavliča, ki je godbenicam in godbenikom še enkrat čestital za izjemen dosežek na tekmovanju maja preteklo leto. Glasbeniki so namreč na 35. tekmovanju slovenskih godb v koncertni težavni stopnji prejeli zlato plaketo s posebno pohvalo in se, po besedah predsednika godbe, tako povzpeli »z glasbene Kredarice na glasbeni Triglav«.

Pod taktirko dirigenta Francija Lipovška smo lahko v raznolikem in tehnično nadvse zahtevnem programu slišali devet skladb. Koncert so godbeniki začeli s skladbo **Montana Fanfare**, nadaljevali pa z nepozabno skladbo **Hannibal**, ki jo je napisal Mario Bürki. Izjemno



Godba Slovenskih železnic Zidani Most med prvo skladbo

izvedbo tekmovalne skladbe so pospremili z izseki iz istoimenskega filma. Sledil je nastop ansambla tolkal, v katerem je blestel solist Ernest Kramar.

Koncert so nadaljevali z dvema izjemnima skladbama, ki imata močan jazzovski pridih, **I've Got the World on a String** in **Feeling Good**. Skladbi je odpel solist Janez Krivec. Zlati godbeniki so se

med nastopom posebej poklonili tudi nedavno preminulemu velikanu slovenske narodno-zabavne glasbe, Slavku Avseniku, in zaigrali dve njegovi skladbi.

K sodelovanju na tokratnem koncertu so godbeniki povabili Mladinski pevski zbor Osnovne šole Marjana Nemca Radeče pod vodstvom zborovodkinje Jane Wetz. Tudi mladinski zbor se je v minulem letu odel v zlato barvo, saj so na regijskem tekmovanju otroških in mladinskih pevskih zborov v Slovenj Gradcu osvojili zlato priznanje z odliko. Mladi pevci, ki so tokrat prvič nastopili s tako številčnim sestavom, so z odlično odpevima dvema skladbama svojo kakovost dokazali tudi v domačem kraju.

Vrhunec koncerta je bil nedvomno nastop solistke na klavirju, domačinke, Nine Mole, ki je z izvrstno odigrano Gershwinovo Rapsodijo v modrem goste nadvse navdušila. Nina

Mole je vrhunska pianistka, prejemnica študentske Prešernove nagrade, ki v svoji bogati karieri nastopa tako kot solistka kot tudi v več glasbenih sestavih. Svežo energijo in močno povezanost med solistko in orkestrom je bilo čutiti v vsakem odigranem taktu.

Ob koncu koncerta so godbenice in godbeniki zaigrali **Silvestrski poljub**, že tradicionalno pa koncert sklenili s Stravinskijevim **Radetskimi maršmi**, ki ga je navdušeno občinstvo spremljalo s ploskanjem.

Obiskovalci, ki so povsem napolnili dvorano v Radečah, so nastopajoče ob koncu skoraj dveurnega koncerta nagradili z dolgim bučnim aplavzom. Novoletni koncert Godbe Slovenskih železnic se je ponovno izkazal kot vrhunec prazničnega dogajanja v Zasavju in Posavju in kot vedno pomeni sijajen uvod v novo leto.



Dirigent godbe Franci Lipovšek. Foto: Benjamin Ornik

Migracije

Prepeljali že skoraj 450 tisoč migrantov

Slovenske železnice smo del sistema, ki pripravlja, organizira in uresničuje odziv Slovenije na migracije beguncev. Vloga Slovenskih železnici pri tem je trojna, in sicer po navodilih državnih organov migrante prevažamo s posebnimi vlaki, organiziramo vse avtobusne prevoze migrantov ter kljub izjemno povečanemu obsegu dela zagotavljamo neoviran železniški potniški in tovorni promet.

Slovenijo je od 16. oktobra lani prečkalo že skoraj 450 tisoč migrantov. Prvi val migrantov, ki se je začel lani poleti, je napovedal, da bo Slovenija ena izmed prehodnih držav za sto tisoče migrantov z Bližnjega vzhoda in drugih azijskih in afriških držav.

Poleg posebnih vlakov, ki od oktobra lani vozijo praktično vsak dan, zaposleni na Slovenskih železnicih koordiniramo tudi vse avtobusne prevoze z južne meje do nastanitvenih centrov po državi. Vsi prevozi so usklajeni z državnimi organi, ki jih tudi naročajo. Slovenske železnice pa poleg omenjenega ves čas zagotavljamo, da potniški in tovorni promet potekata neovirano in po voznih redih.

»Za prevoze migrantov smo namenili dve elektromotorni

garnituri in 25 klasičnih potniških vagonov, zaradi česar nekateri vlaki po Sloveniji vozijo z manj vagoni. Občasno se lahko na določenih relacijah zato pojavlja gneča na vlakih. Razen tega pa potniki sprememb in neprijetnosti zaradi prevozov migrantov ne občutijo« poudarja Matjaž Kranjc, direktor SŽ-Infrastruktura. Omenjeni vagoni, potniške garniture in avtobusi so namenjeni izključno prevozom migrantov in v rednem prometu ne vozijo.

Stroški

Stroški, ki s prevozi nastajajo, so večplastni in jih sestavljajo stroški posebnih prevozov migrantov z vlaki, stroški posebnih avtobusnih prevozov, stroški čiščenja, stroški nadomestnih prevozov z avtobusi, stroški obvoznih poti tovornih vlakov, zamude itn. Poleg tega pa je zaradi ustavljenega mednarodnega prometa velik tudi izpad dohodka ter zaradi spremenjene organizacije prometa prav tako velik tudi strošek vračila vozovnic.

Migrantska kriza vpliva na potniški in tovorni promet

Migranti so predvsem v prvih mesecih migracij povzročali preglavice s tem, ko so v vagonih zategovali zasilne ročne zavore. Velikokrat smo morali zato intervenirati na poti, vlaki so bili ustavljeni, promet pa upočasnen. Migrantska kriza pa je vplivala tudi na tovorni promet. Po sklepu Vlade Republike Slovenije imajo namreč posebni vlaki z migranti zaradi varnosti prednost, zato lahko nastajajo zamude tako v potniškem kot v tovrnem prometu. Zaradi večkratnega zaprtja mejnega prehoda Šentilj pa so nastajale ogromne zamude tudi pri predajah tovornih vlakov drugim železniškim prevoznikom, s čimer se je v celoti

porušil obtek vagonov in lokomotiv. Določene prevoze je bilo treba opraviti čez druge mejne prehode, in tako se je močno podaljšal potovalni čas, nastali pa so tudi dodatni stroški. Nekaterih vlakov zaradi zamud druge železniške uprave niso sprejele, zato dostava do končnih kupcev v Sloveniji in tujini večkrat ni bila pravočasna.

Povečan obseg dela zaposlenih na Slovenskih železnicih

Organizacija prevozov migrantov zahteva veliko sodelovanja in prilagajanja. Številni zaposleni so zato poleg svojih rednih dolžnosti sprejeli tudi



dodatne odgovornosti. Za vožnje posebnih vlakov smo vpoklicali tudi dodatne strojevodje. Sprevednikov je na rednih vlakih

manj. Tam, kjer sta bila na vlaku predvidena po dva sprevednika, je zdaj samo eden. Zelo obremenjeni so tudi prometni

dispečerji, ki urejajo promet na progi. Dodatno so obremenjeni tudi tisti, ki čistijo za prebežniki. Slednji za sabo puščajo velike količine odpadkov po vagonih, po progi in postajah.

Med migrantsko krizo smo zaradi učinkovitega usklajevanja prevozov vpeljali novo delovno mesto koordinatorja prometa in nanj prerazporedili osem zaposlenih. Koordinatorji prometa pomenijo vezni člen med Slovenskimi železnicami in policijo. Koordinator Tomaž Omerzel, ki promet usklajuje na železniški postaji Dobova, tako opiše svoje delo: »S policijo se sproti dogovarjamo, ali bomo vlak usmerili proti Jesenicam ali proti Šentilju. Glede na

trenutne potrebe sestavljamo primerne vlakovne kompozicije. Enkrat na dan organiziramo čiščenje proge. Ob tem skrbimo za varnost prebežnikov in osebja na postaji in pazimo, da se ljudje ne gibljejo po progi.«

Prevoz migrantov je velik logistični zalogaj, ki ga Slovenske železnice uspešno obvladujemo. Nenehno moramo zagotavljati, da vsi prevozi in druga podpora potekajo neovirano, in tako večkrat prilagajati in spreminjati procese dela. Z nadzorovanimi in urejenimi prevozi zagotavljamo logistično podporo in skrbimo za to, da je odziv vseh udeležencev usklajen, prevozi pa varni za vse.



Zdravstvena preventiva za zaposlene SŽ v središču Vitalis



Središče Vitalis

Zdravstvena preventiva je program, na katerem v Središču Vitalis udeležencem teoretično in praktično predstavijo, kako skrbeti za zdravje in izboljševati psihofizične sposobnosti, ter jih spodbudijo k redni telesni dejavnosti. Hkrati pa je program tudi priložnost za sprostitev in prijetno druženje.

Programa se lahko udeležijo vsi zaposleni, ki so v Skupini Slovenske železnice zaposleni vsaj pet let. Vsi se udeležijo enakega programa, ki ga sestavljajo: razgovori, gibalna klinika, dve obliki vodene vadbe, delavnica o zdravemu življenjskemu slogu, masaža, savna, pedikura, vodeno aktivno sproščanje itn. Program zdravstvene preventive poteka dva dni v Središču Vitalis in vključuje tudi prenočitev v City Hotelu v središču Ljubljane ter zajtrk. Vodeni ogled Ljubljane in prenočitev v omenjenem hotelu sta na voljo vsem udeležencem, tudi če so iz Ljubljane ali bližnje okolice, saj je večerno druženje sestavni del programa, ki pripomore k še boljši povezanosti in sprostivosti.

Programa zdravstvene preventive se lahko na vsakih pet let udeleži vsak zaposleni v

skupini Slovenske železnice. **To pravico pa pridobi po petih letih dela v skupini. Udeležencem pripadata dodatna prosta dneva, in jim za to ni treba porabljati letnega dopusta.**

Na Slovenskih železnica se zavedamo, da bomo najboljše



»Zame je ta program nekaj najlepšega, kar se mi je zgodilo! Najprej so se z mano pogovorili in me zares poslušali. Ker imam težave s hrbtenico, tudi zaradi dolgotrajnega sedenja pri delu z računalnikom, so mi predlagali prave vaje zame. Naučila sem se pravilnejše držo in zdaj vem, na kaj moram paziti. Vsi so bili zelo prijazni, zvečer pa smo se še prijetno družili v Ljubljani. Vsak s Slovenskih železnica bi se moral udeležiti tega programa!«

(Marinka Letić, Slovenske železnice, d. o. o.)

rezultate dosegali le, če smo zaposleni zdravi in sposobni z energijo in zadovoljstvom opraviti svoje delo. Trenerji in vaditelji v Središču Vitalis od udeležencev programa večkrat slišijo, da bi se programa prej in večkrat udeležili, če bi le prej vedeli, kako prijetno in učinkovito poteka.

Strokovnjaki v Središču Vitalis se dobro zavedajo, da ima vsak udeleženec svoje kreposti in slabosti, zato vsakemu posamezniku prisluhnejo in se potrudijo, da je vadba prilagojena njihovim zmognostim in morebitnim zdravstvenim omejitvam. Pri programu zdravstvene preventive je izjemno pomembno tudi to, da znajo vaditelji znanje in sposobnosti, ki so jih udeleženci pridobivali vse življenje, prepoznati in jim jih pomagajo izpopolniti. Vsa spoznanja in novo znanje udeleženci skupaj z vaditelji Središča Vitalis preizkusijo in skupaj poiščejo

način, kako zastavljene cilje tudi doseči.

Za zdravje je zelo pomembna tudi uravnotežena prehrana, zato je za udeležence zdravstvene preventive med programom pripravljena uravnotežena in domača prehrana. Med zajtrkom in malico je poleg drugega na voljo še dovolj sadja in živil, prilagojenih letnemu času. Če imajo udeleženci druge potrebe ali želje, na primer vegetarijanski meni, pa jim med programom pripravijo tudi to.

Zdravstvene preventive se je udeležilo že več sto zaposlenih na SŽ. Mnogim je po njihovih besedah obisk zdravstvene preventive v Središču Vitalis redka priložnost za ponovno vzpostavitev stika s sabo in svojim telesom, zato ni nič čudnega, da je po dveh dneh dejavnosti njihova glavna in skorajda edina pritožba ta, da se je program prehitro končal.



»Večino delovnega časa preživim v pisarni, z delom na računalniku, zato izrabljam priložnost rekreacije v Vitalisu. Glede na razpoložljive izbire vadbe – ko želim okrepiti mišice, je to TRX, ko potrebujem raztezne vaje, se odločim za pilates. Odlično je, ker me v središču trener obravnava individualno in mi svetuje, kaj je, glede na moje počutje in telesno kondicijo, primereno zame.«

(Majda Dušej, SŽ-VIT, d. o. o.)



»V središču Vitalis so nas prijazni trenerji naučili prave vadbe in nas tudi lepo sprejeli. Razložili so nam pomen bivanja in vadbe v Vitalisu, kjer se počutim zelo domače, saj so vsi zelo prijazni, in menim, da mi bo to, kar sem pridobil tukaj, prišlo prav v vsakdanjem življenju. Zahvalil bi se vsem zaposlenim za njihovo požrtvovalnost ter prijazen in tople odnos.«

(Zlatko Filipčič, SŽ-Infrastruktura, d. o. o.)

PROGRAM ZDRAVSTVENE PREVENTIVE V SREDIŠČU VITALIS ZA ZAPOSLENE NA SLOVENSKIH ŽELEZNICAH

O ZDRAVSTVENI PREVENTIVI

Zdravstvena preventiva je program, na katerem udeležencem teoretično in praktično predstavimo, kako skrbeti za zdravje in izboljševati psihofizične sposobnosti, ter jih spodbudimo k redni telesni dejavnosti.

Hkrati pa je program tudi priložnost za sprostitev in prijetno druženje.

KOMU JE PROGRAM NAMENJEN?

Programa zdravstvene preventive se lahko na vsakih pet let udeleži vsak zaposleni v skupini Slovenske železnice. To pravico pa pridobi po petih letih dela v skupini. Udeležencem pripadata dodatna prosta dneva in jim za to ni treba porabljati **letnega dopusta**.

KAJ PONUJA PROGRAM?

- strokovno vodene vadbe
- individualne pogovore
- gibalno kliniko
- delavnico o zdravem življenjskem slogu
- učenje sprostitvenih tehnik
- savno, masažo, pedikuro
- uravnoteženo prehrano
- druženje in sprostitev
- vodeni ogled Ljubljane
- prenočitev v City hotelu

KJE IN KDAJ?

Program zdravstvene preventive poteka v prijetnih in sodobno opremljenih prostorih, v **središču Vitalis, na Hladilniški poti 28 v Zalogu**. Traja **dva dni** – četrtek in petek med 8:00 in 16:00. Popoldne pa je namenjeno ogledu mesta in druženju.

PRIJAVA

Izpolnjene prijavnice pošljite na naslov Slovenske železnice, d. o. o., Služba za pravne zadeve in kadre, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana ali po faksu na številko 01 29 14 807 ali po e-pošti igor.smid@slo-zeleznice.si.

Več informacij lahko dobite pri Igorju Šmidu, na tel. št. 01 29 14 391.



BREZPLAČNO



**DODATNA PROSTA
DNEVA**



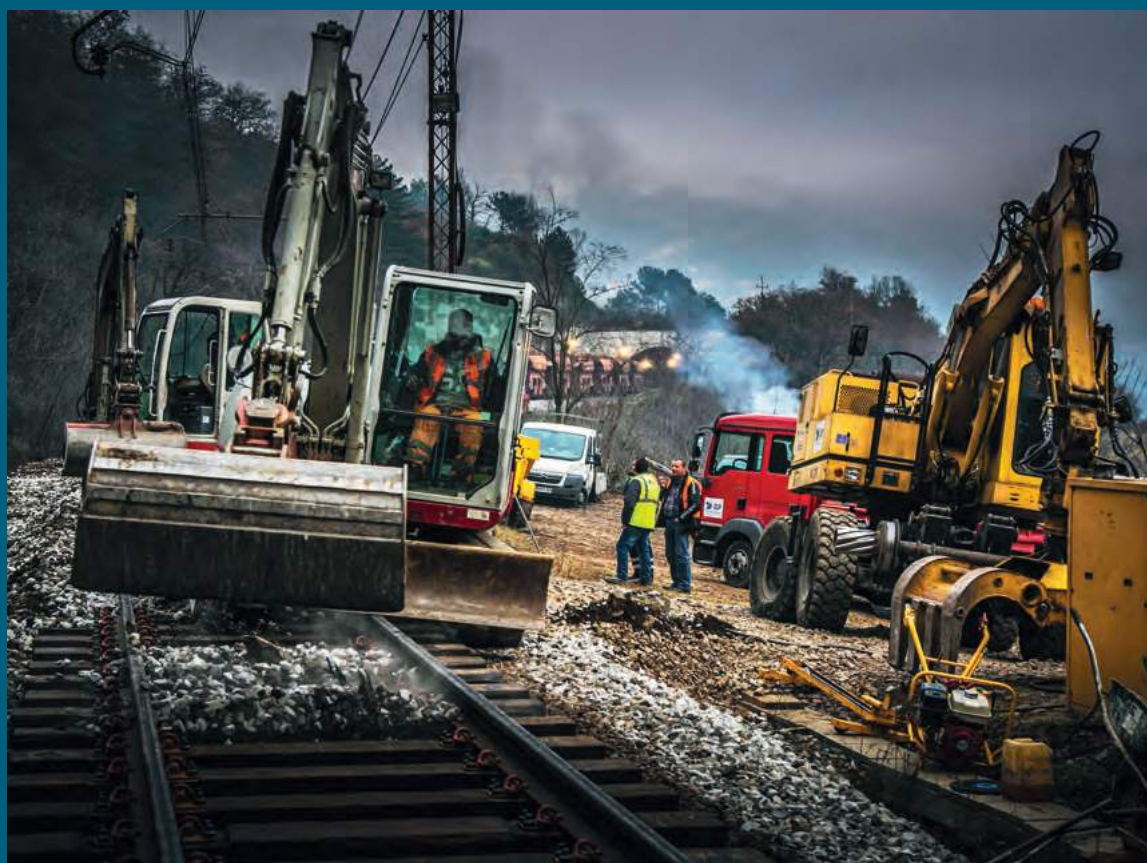
**PRILAGOJENO
POSAMEZNIKU**



VITALIS

Obnova koprške proge

Menjava tirnic pri Rižani





Enotirna proga med Divačo in Koprom je ena najbolj obremenjenih prog na slovenskem železniškem omrežju. Propustnost proge, po kateri nenehno potekata gost tovorni in potniški promet, že dalj časa precej presega 90 odstotkov. Zaradi izjemno gostega prometa se na tem odseku proge tirnice in druga infrastruktura hitro obrabijo, in jih je treba zato, da zagotavljamo ustrezno raven varnosti, redno vzdrževati in menjati.

Nujna vzdrževalna dela smo morali zaradi velikega obsega prometa opraviti v več delih. Če bi to dovoljevale razmere in bi imela Slovenija ustrezne obvozne koridorje, bi dela na progi potekala

več dni zaporedoma. Ker pa to zaradi zagotavljanja neovirane oskrbe gospodarstva ni mogoče, smo jih razdelili na več krajših zapor. S tem smo omogočili tudi, da so prevozniki lažje načrtovali prevoze v pristanišče in iz njega. Konec decembra in januarja so tako med Koprom in Divačo dela potekala v treh 48-urnih zaporah. Prvič so dela potekala med božičnimi prazniki, med 26. in 28. decembrom, drugič med 2. in 4. januarjem ter tretjič med 9. in 11. januarjem. Četrta zapora proge, med katero bomo obnovo proge končali, pa je načrtovana konec februarja.

Med deli je bilo treba opraviti popolno rekonstrukcijo močno obrabljene proge

ter zamenjati več kilometrov tirnic in drugih infrastrukturnih elementov. Proga je bila za ves železniški promet zaprta po 48 ur, pri čemer je bil tovorni promet povsem ustavljen, za vse potniške vlake pa urejeni nadomestni avtobusni prevozi.

Svojo vlogo upravitelja javne železniške infrastrukture smo zgledno opravili in v razmerah – ko je pretočnost proge Divača–Koper izjemno povečana, ko na slovenskih tirih poteka več milijonskih investicijskih projektov, ko se srečujemo z nepričakovanimi izrednimi dogodki na progi – z več ukrepi omogočili izvajanje železniškega prometa.



Gradili smo in obnavljali

Nadgradili smo progo med Dolgo Goro in Poljčanami

Da bi povečali varnost in urejenost železniškega prometa, smo minulo leto nadgradili odsek proge Dolga Gora-Poljčane. Proga je s posodobitvijo prešla iz kategorije C3 v D4 in zdaj omogoča prepustnost 169 vlakov na dan ter 12,24 milijona neto ton na leto. V ta namen smo zamenjali in sanirali elemente zgornjega in spodnjega ustroja proge, sanirali perone na postaji Dolga Gora, obnovili štiri nivojske prehode, uredili odvodnjavanje, obnovili vozno omrežje ter uredili signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave. S tem smo skrajšali potovalne čase vlakov, prevoznikom ponudili kakovostnejše storitve, dolgoročno pa precej zmanjšali stroške vzdrževanja.



V Beogradu smo zgradili dvotirno tramvajsko progo



Julija so v Beogradu slovesno odprli prenovljeno ulico Vojvode Stepe in dvotirno tramvajsko progo, ki jo gradilo SŽ-Železniško gradbeno podjetje. Pri projektu smo zgradili oba tira v skupni dolžini devet kilometrov, signalnovarnostne in druge naprave, vzpostavili vozno omrežje za vožnje tramvajev ter zgradili postajališča. Nova dvotirna tramvajska proga je dolga 4,5 kilometra in precej prispeva k boljšemu javnemu prevozu v Beogradu. Z novimi postajališči, rekonstruirano cesto ter drugo infrastrukturo se je izboljšala tudi podoba ulice in njena uporabnost za prebivalce.



Končali smo zahtevno obnovo železniškega mostu v Mariboru

Zamenjali smo vse kovinske dele na konstrukciji mostu, ga protikorozijsko zaščitili ter speskali in pobarvali. Na mostu smo zamenjali tirnice in mostovne pragove na vseh treh tirih, ki tečejo čez most.



Končali smo sanacijo železniškega omrežja po katastrofalnem žledu

Kot je znano, je februarska ujma leta 2014 najbolj poškodovala progo med Borovnico in Pivko, kjer je bilo vozno omrežje za napajanje električnih vlakov skoraj popolnoma uničeno. Sanacijo smo začeli takoj po žledolomu in v nekaj dneh oba glavna tira usposobili za vožnje dizelskih lokomotiv. Po devetnajstih mesecih nenehnega dela na več odsekih proge so konec avgusta po notranjski in primorski progi ponovno začeli voziti potniški vlaki. Potniški promet je bil namreč od katastrofalnega žledoloma februarja 2014 prekinjen, tovorni promet pa je potekal z



menjavami dizelskih in električnih lokomotiv. Skupaj smo morali na progi zamenjati okrog 170 kilometrov kontaktnih vodnikov in večino drugih pritrdilnih elementov na stebrih ter okrog 1300 stebrov s temelji. Odpravljanje posledic žledoloma je precej vplivalo na poslovne rezultate skupine SŽ, zaradi posledic žledoloma in s tem povezanih ovir v železniškem prometu sta imela že samo oba prevoznika več deset milijonov stroškov.

Nadgradili smo progo med Slovensko Bistrico in Pragerskim

Uspešno smo končali nadgradnjo proge Slovenska Bistrica–Pragersko. Nadgradili smo oba tira, obnovili nivojski prehod Leskovec, ki je tlakovan z montažnimi gumijastimi ploščami, in sanirali predor Črešnjevce. Sanirali smo spodnji ustroj proge, prepuste, mostove ter podvoze, uredili odvajanje meteor-



nih vod ob progi, obnovili vozno omrežje, nadgradili signalne in telekomunikacijske naprave ter izdelali šest težnostnih nasipov. Z opravljenimi deli se je na odseku nadgradnje spremenila kategorija proge iz razreda C3 v D4, kar omogoča vožnjo težjih vlakov z osno obremenitvijo do 22,5 tone na os.



Obnavljali in nadgrajevali smo progo med Divačo in Koprom

Nadgradnja proge Divača–Koper je potekala v etapah A, B in C, ki smo jih v preteklem letu uspešno končali, končanje etape D pa je predvideno za konec leta 2016. V sklopu etape A smo preuredili železniško postajo Hrpelje-Kozina in prevozne elektronapajalne postaje, obnovili železniško postajo Koper tovarna, zgradili novo elektronapajalno postajo Dekani ter opravili dela na odprti progi Divača–Koper. V etapi B smo obnovili železniško postajo Divača, pri čemer smo posodobili tirne naprave, uredili cestne nadvoze in prenovili elektronapajalno postajo Divača. Etapa C pa je zajemala ureditev nivojskih križanj na postajah Divača in Hrpelje-Kozina.



Našo ponudbo smo širili in predstavili nove produkte

Začeli smo tesneje sodelovati z istrskimi občinami

Na konferenci v Pazinu smo podpisali sporazum o tesnejšem sodelovanju s štirimi istrskimi občinami – Buzetom, Pazinom, Vodnjanom in Puljem. S sporazumom o sodelovanju smo partnerji razširili vlakovne povezave z Istro in oblikovali skupne turistične ponudbe na istrskem polotoku. S tem je turistična ponudba v Istri še bolj bogata, hkrati pa postavljen temelj za dolgoročno sodelovanje Slovenskih železnic s partnerji v Istri. S podpisom sporazuma o sodelovanju so odprte nove možnosti in priložnosti za istrski turizem in Slovenske železnice.



Mag. Boštjan Koren v Pazinu podpisuje sporazum o sodelovanju



Muzejski vlak je vozil po Deželi celjski

Slovenske železnice so skupaj z Zavodom za kulturne prireditve in turizem Celeia Celje pripravile projekt Z muzejskim vlakom po Deželi celjski. Vlak je od konca aprila do konca septembra ob sobotah vozil med Celjem in Podčetrtkom. Z vožnjami muzejskega vlaka in spremljevalno ponudbo je že tako bogata turistična ponudba v tem delu Slovenije še bolj raznolika. S projektom se je še povečala prepoznavnost turističnih destinacij v



tem delu Slovenije, hkrati pa poudaril velik pomen železniškega potniškega prometa v celjski regiji. Potniki so se lahko odpravili na izlete v zanimive kraje ob progi med Celjem in Podčetrtkom. Poleg izjemnih doživetij med vožnjo z muzejskim vlakom pa so si ogledali številne turistične, kulturne in zgodovinske znamenitosti Celja, Šentjurja, Šmarij pri Jelšah, Podčetrтка in drugih krajev ob progi.



Sodelovali smo na pomembnejših prireditvah doma in v tujini

Expo 2015

Junija smo sodelovali na slovenskem dnevu na Expu v Milanu in v ta namen pripravili tudi posebni vlak, ki je vozil med Ljubljano in Milanom. Navdušenje nad predstavitvijo Slovenije in dobrim sodelovanjem SŽ, Spiritom Slovenija in drugih partnerjev pri projektu je še dodatno potrdila delegacija republike Slovenije z ministrom za gospodarski razvoj in tehnologijo Zdravko Počivalšek, predsednikom vlade Mirom Cerarjem na čelu.



Minister za gospodarski razvoj in tehnologijo Zdravko Počivalšek, predsednik vlade Miro Cerar s soprogo in mag. Boštjan Koren.

Oktober smo se na svetovni razstavi Expo v Milanu udeležili predstavitev ponudbe slovenskih logističnih podjetij. Direktorica SŽ-Tovornega prometa, mag. Melita Rozman Dacar, je predstavila podjetje in ključne storitve, s katerimi je SŽ-Tovorni promet pomemben člen slovenske logistične platforme. Posebna gostja dogodka je bila evropska komisarka za transport Violeta Bulc.



Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovorni promet, Dušan Mes, generalni direktor SŽ, Violeta Bulc, evropska komisarka za promet, in Rok Svetek, direktor Adria Kombi

Transport logistic 2015

Med 5. in 8. majem smo se udeležili osrednje evropske prireditve s področja transporta in logistike – sejma Transport Logistic v Münchnu. Na sejmu sta se s široko paleto storitev, ki jih ponujata na mednarodnem trgu, predstavljala SŽ-Tovorni promet in SŽ-VIT.



Mednarodni obrtni sejem v Celju

Udeležili smo se 48. Mednarodnega sejma obrti in podjetnosti v Celju. Na njem se je predstavilo več kot tisoč petsto razstavljalcev iz 38 držav, kar je svojevrsten rekord v zgodovini sejma. Skupino Slovenske železnice so na sejmu zastopali SŽ-Tovorni promet, SŽ-Ekspress, SŽ-ŽIP, SŽ-Potniški promet ter Fersped.



Predsednika vlade Mira Cerarja je na razstavnem prostoru SŽ sprejel mag. Boštjan Koren

Imeli smo več visokih obiskov

Japonska delegacija

Slovenske železnice je januarja obiskala japonska delegacija. Sestavljali so jo predstavnik japonskega ministrstva za transport, infrastrukturo in turizem – vodja oddelka za čezmorske projekte **Kosuke Fujita** ter predstavnika neprofitnega raziskovalnega instituta – direktor za razvoj **Hirohito Natsume** in raziskovalni sodelavec **Ikuo Mitsuhashi**. Institut je japonska vlada pooblastila za pripravo študije o možnih tovarnih transportnih poteh med japonskimi pristanišči in Vzhodno Evropo.



Direktor SŽ-Infrastruktura Matjaž Kranjc, Jean-Philippe Peuziat, vodja za odnose z javnostjo pri UNIFE, Philippe Citroën, generalni direktor UNIFE, mag. Milan Jelenc, član posloводства SŽ



Visoka delegacija Ruskih železnic

Novembra nas je obiskala petčlanska delegacija Ruskih železnic (RŽD), ki jo je vodil **Aleksander Saltanov**, namestnik predsednika RŽD. Delegacijo sta sprejela generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes ter član posloводства – direktor mag. Milan Jelenc. Z ruskimi gosti so med drugim govorili o obsegu blagovne menjave med Slovenijo in Rusijo ter priložnostih za krepitev sodelovanja obeh železniških koncernov. Med drugim so govorili tudi o možnostih za sodelovanje RŽD pri uresničevanju infrastrukturnih projektov v Sloveniji.



Philippe Citroën, generalni direktor združenja UNIFE

V začetku junija je bil na Slovenskih železnicah **Philippe Citroën**, generalni direktor združenja UNIFE. UNIFE združuje vsa največja in najpomembnejša podjetja iz evropske železniške industrije. Predstavili smo mu organiziranost železniškega sektorja v Sloveniji in Skupine SŽ ter poslovanje podjetij v skupini. Govorili smo tudi o storitvah železniškega tovarnega prometa in načrtih Slovenskih železnic v potniškem prometu ter železniških koridorjih, ki prečkajo Slovenijo.

Gostili smo različne dogodke in se številnih tudi udeležili

Vloga železnice v oblikovanju prometnega sistema v Sloveniji

Junija smo gostili posvet z naslovom Vloga železnice v oblikovanju prometnega sistema v Sloveniji. Glavni organizator posveta je bilo društvo za varstvo Alp Cipra. Z referati so sodelovali mag. Klemen Grebenšek z Ministrstva za Infrastrukturo, mag. Darja Kocjan iz Direktorata za infrastrukturo, dr. Jože P. Damijan z Ekonomske fakultete, Paul Stopper s Švicarskih železnic, Wolfgang Rauh z Avstrijskih železnic, mag. Tomaž Košič z DRI, upravljanje investicij, ter Marko Peterlin s IPOP Koalicije za trajnostno prometno politiko.



Goste je sprejel član posloводства SŽ mag. Milan Jelenc



Naše storitve smo predstavljali na avstrijskem gospodarskem dnevu v Kopru

Oktobra smo sodelovali na avstrijskem gospodarskem dnevu, ki ga je pripravilo avstrijsko veleposlaništvo v Sloveniji. Pobudo zanj in za srečanje s predstavniki Slovenskih železnic in Luke Koper so dala avstrijska podjetja, ki se večinoma ukvarjajo z logistiko. Svojo ponudbo, načrte in cilje sta predstavila SŽ-Tovorni promet in SŽ-Vleka in tehnika. Srečanja se je udeležilo več kot dvajset avstrijskih gospodarstvenikov, ki so jih poleg načrtov in ponudbe SŽ zanimali tudi načrti za razvoj infrastrukture in investicije na slovenskem železniškem omrežju.



Matjaž Miklavčič pomočnik direktorja SŽ-VIT, med predstavitvijo v Kopru



Jože P. Damijan o vlogi železnice v Sloveniji

Francoski dan na Slovenskih železnicah

Dvaindvajsetega oktobra je na Slovenskih železnicah potekal francoski dan, ki smo ga pripravili skupaj s francosko agencijo Business France in komercialnim oddelkom Francoskega veleposlaništva v Ljubljani. Srečali smo se s predstavniki francoskih podjetij s področja železniške industrije in prometa. Namen srečanja je bila krepitev sodelovanja med državama.



Francoski veleposlanik v Sloveniji Pierre-François Mourier



Skrbeli smo za varnost in urejenost prometa

Zagotavljali smo neoviran potniški in tovorni promet med valom migrantov

Avgusta so začeli v Slovenijo v večjih skupinah vstopati migranti. Slovenske železnice smo prepeljale 99 odstotkov vseh, ki so vstopili



v državo. Do konca leta smo jih tako prepeljali skoraj štiristo tisoč, ob tem pa kljub izjemno povečanemu obsegu dela zagotavljali neoviran potniški in tovorni promet. Slovenske železnice smo del sistema, ki pripravlja, organizira in uresničuje odziv Slovenije na migracije beguncev. Naša vloga pri tem je trojna, in sicer po navodilih državnih organov migrante prevažamo s posebnimi vlaki, organiziramo vse avtobusne prevoze migrantov ter kljub izjemno povečanemu obsegu dela zagotavljamo neoviran železniški potniški in tovorni promet.

Pripravili smo več preventivnih akcij proti nepravilnemu prečkanju tirov



Med akcijo smo opozarjali potnike na prepovedano prečkanje železniških tirov. Poostreni nadzor nad nepravilnim – in strogo prepovedanim – prečkanjem železniških tirov je potekal v več krajih po Sloveniji, na območjih, na katerih zaposleni SŽ opažajo večje število nedovoljenih prečkanj železniških tirov. Akcijo smo začeli spomladi v Ljubljani in jo v več delih nadaljevali v Celju, Mariboru, Novi Gorici in drugih krajih po Sloveniji.



v Sloveniji

Pripravili smo akcijo Varna pot v šolo

Ob začetku novega šolskega leta smo poostreli varnostne ukrepe, pri tem pa posebno pozornost nameniti tistim, ki se prvič podajajo v šolo z vlakom. Med akcijo, ki je trajala do 11. septembra, so bili na vlakih, s katerimi se vozi največ dijakov, poleg večjega



števila zaposlenih Slovenskih železnic tudi policisti. Na vlakih proti večjih mestom so tako policisti in zaposleni SŽ še bolj pozorno skrbeli za varne prevoze več tisoč dijakov, ki ta teden začenjajo šolsko leto.

Sodelovali smo na reševalni vaji ob nesreči na železniških tirih

V Ribnici je septembra potekala večja reševalna vaja državnega pomena. Slovenske železnice, organi zaščite in reševanja ter prvi posredovalci so preverili usposobljenost in sodelovanje ob nesreči med vlakom in kombijem. Vaja je potekala ob predpostavki, da se je v Ribnici v jutranjih urah na železniškem prehodu zgodila huda prometna nesreča, v kateri vlak, ki pripelje iz ljubljanske smeri, nekaj metrov pred železniško postajo trči v kombinirano vozilo, polno otrok. Namen vaje je bil med drugim preveriti usposobljenosti posameznih struktur zaščite in reševanja v tovrstnih situacijah ter tudi drugih sodelujočih.

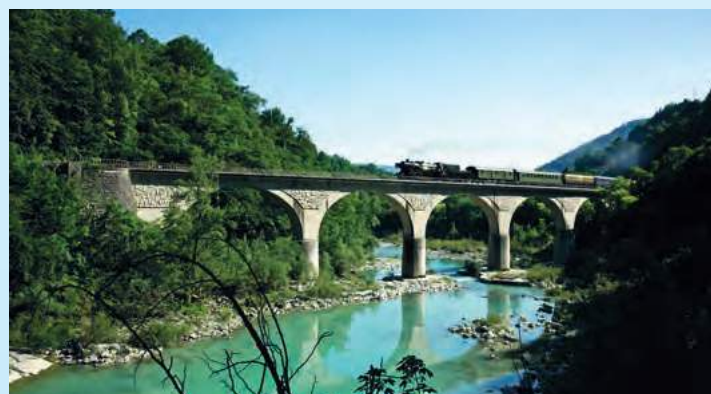


Praznovali smo več okroglih obletnic

30 let projekta Muzejski vlak na SŽ



Med pomembnejše mejnike preteklega leta moramo umestiti tudi trideseto obletnico začetka projekta Muzejski vlak na Slovenskih železnicah. Idejna zasnova za muzejski vlak je sicer obstajala že nekaj let prej, uresničili pa so jo leta 1985 pod vodstvom Mladena Bogića. Leta 1996 je bilo za muzejski vlak svojevrstno rekordno leto, saj je v tistem času vozilo kar pet parnih lokomotiv z dvajsetimi starinskimi vagoni. Projekt je doživel vrhunec leta 2000, ko je prepeljal skoraj 12.000 potnikov, ter prevozil nekaj več kot dva milijona potniških kilometrov. Najbolj razveseljivo je to, da je lani projekt Muzejski vlak dobil nov zagon. Muzejski vlak je namreč začel ob sobotah voziti med Celjem in Podčetrtkom.



Brižitke so dopolnile delovno dobo za upokožitev

Električne lokomotive serije 363 so začele prihajati v Slovenijo konec leta 1975, kot nadomestilo za lokomotive serije 361 in vozijo predvsem tovarne vlake že dobrih 40 let. Podjetje jih je kupilo 39, žal pa je 363-002 v začetku leta 1976 v prometni nesreči zgorela in smo nato 363-039 preštevali v 363-002. Drugih 38 lokomotiv še vedno prevažajo vagoni po naših glavnih progah. Do konca 2015 so v povprečju prevozile po 5.300.000 kilometrov in prepeljale milijone ton tovora, predvsem po progi iz Kopra. Odkar jih imamo na SŽ, smo na njih opravili že šest revizijskih popravil, na prvi pa že sedem. To pomeni, da smo jih vsakič popolnoma razstavili, pobarvali, obnovili komponente in ponovno sestavili. Ker se kolesa obrabijo povprečno na 600.000 kilometrov, smo jim morali že osemkrat zamenjati. Pri tem pa je treba podstavne vozičke vsakič popolnoma razstaviti in obnoviti. V štiridesetih letih smo večkrat spremenili grafično podobo zunanosti – lokomotive so bile rume, bele, barve lisičkinega vlaka, rdeče – trenutno je 37 lokomotiv obarvanih rdeče, lokomotiva s serijsko številko 363-005 pa je ostala v prvotni, rumeni barvi.



Za naše delo smo bili tudi nagrajeni in pohvaljeni

Postali smo državni prvak v tekmovanju za European Business Awards

Slovenske železnice smo bile izbrane za državnega prvaka v prestižnem tekmovanju za The European Business Awards za obdobje 2014/2015. Smo eno od le enajstih slovenskih podjetij s tem nazivom, v družbi z vodilnimi evropskimi podjetji, kot so BMW, British Airways, Canon France, Osram in Spar Österreich. Tekmovanje, ki je referenca za izbor dinamičnih, uspešnih in inovativnih podjetij, je za Slovenske železnice priznanje za dobre rezultate zadnjih let. Za sodelovanje na tekmovanju smo pripravili slikovit predstavni film.



Podaljšali smo certifikat ISO 9001

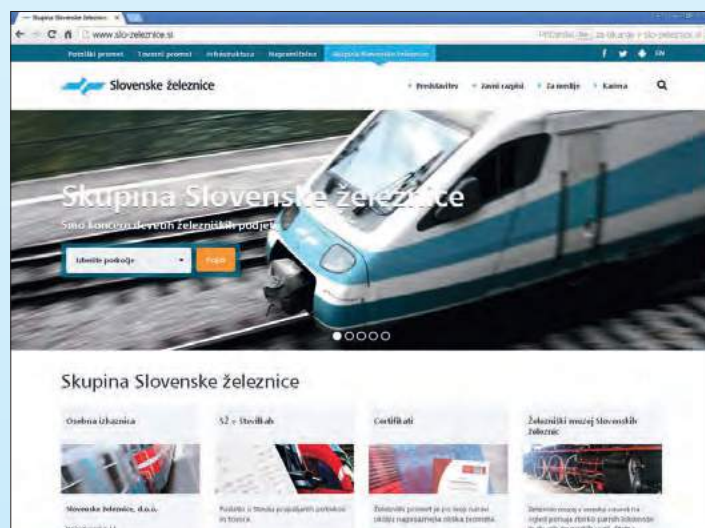
Skupini Slovenske železnice je certifikacijska hiša Bureau Veritas 14. decembra podaljšala veljavnost certifikata kakovosti ISO 9001. Slovenske železnice smo nosilec certifikata ISO 9001 že osemnajst let in s tem sodimo med podjetja v državi, ki imajo učinkovit sistem vodenja kakovosti vpeljan najdlje. Certifikat, s katerim se lahko po-

hvalijo vse družbe v skupini Slovenske železnice, je podelil direktor certifikacijske hiše Bureau Veritas Tomaž Verbnič in pomeni potrditev prizadevanj vodstva ter vseh zaposlenih, da uporabnikom SŽ zagotavljamo najkakovostnejše storitve.



Objavili smo novo spletno stran

Septembra smo predstavili posodobljeno spletno stran Slovenskih železnic. Zasnovana je tako, da je do uporabnikov bolj prijazna in da je na njej moč najti številne zanimive vsebine. Temeljito, natančno in slikovito so predstavljene dejavnosti, ponudba in storitve podjetij SŽ-Tovorni promet, SŽ-Potniški promet, SŽ-Infrastruktura ter Skupina Slovenske železnice.





Z vlakom na Podjunski most

Pohodniki, kolesarji in adrenalinski navdušenci se lahko s krožno vozovnico Regio AS odpravite na najvišji železniški most v Evropi – 96 metrov nad gladino reke Drave! V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljete kolesa ter z mostu skočite s prožno vrvo (bungee jumping)!

Podjuna

je izrazito slovenska pokrajina na jugovzhodu avstrijske Koroške. Obsega Velikovoško čezdravje na južnem pobočju Svinške planine in Podjunsko ravnino. Slednjo na severu omejuje reka Drava, na jugu gori Peca in Obir, na zahodu pa Celovško polje ter Gure in Rož.

Na Koroškem plebiscitu 10. oktobra 1920 so prebivalci južno od Drave večinsko glasovali za priključitev k takratni kraljevini SHS. Podjuna (nemško Jauntal) spada v uradno dvojezično (nemško-slovensko) območje. Domačini govorijo podjunsko narečje slovenskega jezika, ki se uporablja tudi na Strojni in v Libeličah v Sloveniji. Delež koroških Slovencev na Dobu v Podjuni na primer znaša 68,6 odstotka (popis 1991), v občini Ruda, na levem bregu Drave, pa štiri odstotke. Podjuna je zelo lepa pokrajina, z vzorno urejeno prometno infrastrukturo. Je pravi raj za pohodnike in kolesarje. Zaradi številnih dvojezičnih krajevnih tabel ter napisov in obvestil v slovenšči-



Dvojezična krajevna tabla v Podjuni

ni se obiskovalec počuti prav domače.

Podjunška železnica

V času avstro-ogrske monarhije je bil Dravograd pomembno križišče Dravske (Maribor–Celovec–Beljak–Intiha/Innichen) in Labotske železnice (Zeltweg–Velenje–Celje). Ker sta po prvi svetovni vojni Mežiška dolina

in Dravograd pripadla kraljevini SHS, so med letoma 1959 in 1964 zgradili Podjunsko železnico, ki je po ozemlju republike Avstrije povezala Pliberk ob Dravski in Št. Pavel ob Labotski železnici. Leta 1965 je bil ukinjen odsek med Dravogradom in Labotom (Lavamünd), leta 1968 pa še proga Dravograd–Velenje. Med zaselkoma Breg (Daurain) na desnem in Ladnik (Ladinig) na levem bregu reke je Podjunška železnica speljana čez globoko strugo Drave po 430 metrov dolgem Podjunskem mostu (Jauntalbrücke), 96 metrov nad gladino reke. Na mostu je urejen prehod za pešce in kolesarje, po katerem prečka reko Dravska kolesarska pot R1. Z mostu prirejajo skoke



Pogled z železniške postaje v smeri Pliberka in Peca



Cesta proti Dobu v Podjuni

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček pri potovanju z vlakom navajamo slovenska imena potniških postaj na Podjurski železnici od Pliberka do Št. Pavla v Labotski dolini. Dvajset kilometrov dolga proga je enotirna in ni elektrificirana: 1. Pliberk-mesto (Bleiburg Stadt), 2. Dob v Podjuni (Aich im Jauntal), (Podjurski most, Jauntalbrücke, dolžina 430 metrov), 3. Led-Ruda (Eis-Ruden), (predor Dolgi hrib, Langenbergstunnel, 1.443 m), 4. Gradnica (Granitztal), 5. Št. Pavel – toplice (St.Paul Bad), (predor Šentjanž, Johannesbergstunnel, 480 m) in 6. Št. Pavel (St. Paul).

Drava s Podjurskega mostu



Skakalci na Podjurskem mostu



s prožno vrvjo (bungee jumping), tudi s potopom v Dravo (Dive-In).

Z vlakom iz Pliberka

Iz Slovenije se do Pliberka pripeljemo z vlakom s povratno ali krožno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo v smeri Št. Pavla v Labotski dolini za tri postaje. Razdalja znaša dvanajst kilometrov, vožnja pa traja deset minut. Od železniške postaje Led-Ruda (Eis-Ruden) se napotimo peš ali s kolesom na desno po glavni cesti v smeri naselja Ruda. Po nekaj sto metrih, pri kačipotu z napisom Bungee, zavijemo na levo in po ozki asfaltirani cesti prispemo do Ladnika, na levem bregu

Drave. Tam na Podjurski most pripelje Dravska kolesarska pot R1 iz naselja Ruda. Nato se napotimo čez most in po nekaj sto metrih makadamske poti skozi gozd pridemo do križišča: na gozdnem robu R1 zavije na levo proti Labotu, mi pa gremo po ozki asfaltirani cesti naravnost naprej proti Dobu v Podjuni. S tamkajšnje železniške postaje se z vlakom vrnemo v Slovenijo. Dolžina opisane poti je približno pet kilometrov. Kolesarji se lahko do Pliberka zapeljejo po Podjurski kolesarski poti R1D, ki se začne pri podružnični cerkvi sv. Boštjana na Dobu. Do glavne postaje v Pliberku je osem kilometrov.

Želim vam nepozabno doživetje!

Skakalci na Podjurskem mostu



Skok s Podjurskega mostu

Železniška dediščina

V rubriki Železniška dediščina se pogovarjamo z upokojenimi železničarji, tistimi, ki so večino svojega življenja ponosno nosili železniške uniforme in postavljali temelje, na katerih gradijo uspehe prihodnje generacije. Pogovarjali smo se z upokojenim strojevodjem Karlom Permetom.

Karl Perme:

»Če bi živel še enkrat, bi delal isto.«

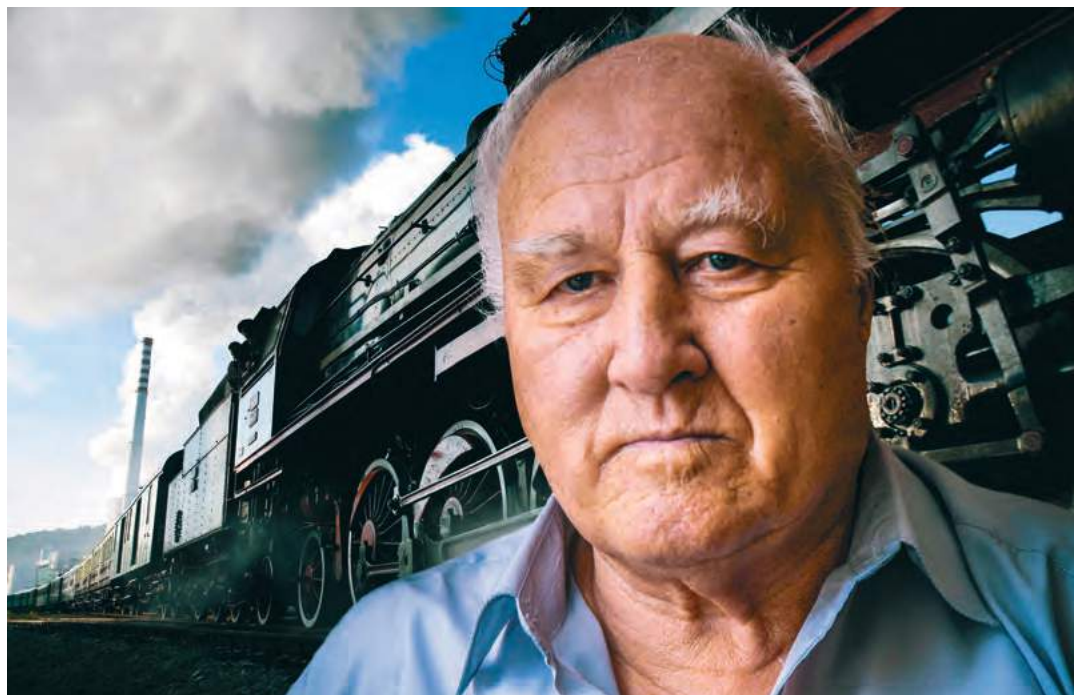
Te besede Karl Perme, upokojeni strojevodja, ki je poleg električnih in dizelskih lokomotiv upravljal tudi lokomotive na parno vleko, med pogovorom pod trto na obrobju Ljubljane izreče večkrat. Natančno urejen vrt za hišo takoj napelje na misel, da sta urejenost hiše in okolice pravzaprav zrcalni sliki njegovih lokomotiv: »Iz mašine si vedno prišel črn,« pove z nasmeškom, »ampak jaz sem imel rad red na lokomotivi.«

Karl Perme, rojen v Grosupljem leta 1933, je pravzaprav poosebljena zgodovina železnice na tem prostoru. Delal je z lokomotivami na parno vleko, z lokomotivami na električni pogon in z dizelskimi lokomotivami. Prevozil je večino prog nekdanje države, praktično vse tire v Sloveniji, vozil je tako potnike kot tovor, vozil je podnevi, ponoči, po največji vročini in v največjem mrazu. Začel je kot delavec in se prek kurjača povzpел do strojevodje.

Učna leta

Vlak in železnica so bili okoli Karla Permeta tako rekoč od prvega vdiha: »Oče in strici, vsi so delali pri železnici. Tudi živeli smo v neposredni bližini proge.« Je imel kdaj koli v življenju kakšno drugo željo glede poklica, glede svoje življenjske poti? Mojster takoj in odločno odkima z nasmeškom: »Od malih nog sem govoril, da bom šel za strojevodjo, in sem tudi šel.« Po kratkem premolku sledi stavek, ki se med pogovorom vrača kot refren v skladbi: »Če bi živel še enkrat, bi delal isto.«

Na železnici je začel delati že pri rosnih letih in se med delom tudi šolal: »Najprej sem opravljal na železnici preprostejša dela in se učil za ključavničarja. Za kurjača in strojevodjo pa je bilo treba najprej na dveletno



Karl Perme

šolanje na Hrvaško.« Seveda pa proces učenja in šolanja kot pri večini zahtevnejših poklicev poteka praktično do upokojitve oziroma do konca življenja. Gre tako za izkušnje kot za konkretne tečaje v okviru železnice, ki so jih obiskovali vsako leto in na katerih so spoznavali nove stvari, ki so jih v njihov poklic prinašale izboljšave in nove tehnologije.

Delo kurjača

Po končanem šolanju je začel delati kot kurjač. »Delo je fizično naporno, težko in garaško. Če je bila mašina hladna, je bilo treba kuriti že štiri ali pet ur pred odhodom,« pove upokojeni strojevodja in po kratkem premolku nadaljuje: »Progo je bilo seveda treba dobro poznati in treba je bilo ostati zbran. Če je bil pred nami tak in tak klanec, se je vedelo, kakšen ogenj se potrebuje.« Nato je Karl Perme vlogo kurjača zamenjal za vlo-

go strojevodje: »Vendar je bilo treba včasih enostavno kurjača tudi podučiti, sploh, če so bili začetniki: zdaj bomo šli v hrib, pripravi se!« Z nekaterimi se je bolje ujel in zato raje in lažje delal kot z drugimi: »Najraje sem imel svojega kurjača, kajti pri novincu si moral biti veliko bolj previden. Včasih si moral celo sam kuriti. Z mojim kurjačem pa sva bila ekipa, in se to ni nikoli zgodilo,« pove Perme.

Zgodilo se je tudi, da je ostal tik pred vožnjo brez kurjača. Po pravilih sicer vlak ne sme speljati brez celotne ekipe, vendar včasih je bilo treba enostavno reševati stvari. »Pa ni bila težava v dvojnem delu, temveč je obstajala nevarnost, da se strojevodji kar koli zgodi,« pojasni mojster. Za te primere je na lokomotivi budnik, ki ga je treba vsake toliko časa pritisniti, sicer lokomotiva začne najprej tuliti, in če še vedno ni pritiska na budnik, se sama od sebe zaustavi. »O, tudi meni se je to zgodilo.

Ampak ni bilo kaj. Mašino je bilo treba spet pripraviti, zagnati in odpeljati naprej.« Če je strojevodja v sili še lahko peljal lokomotivo sam, pa za obratni primer to seveda ne velja. Če se je strojevodji kar koli zgodilo, je moral kurjač takoj ustaviti vlak, sporočiti težavo in počakati na pomoč.

»Tudi ko sem že delal kot strojevodja, je bilo treba včasih, ko je zmanjkalo ljudi, vskočiti in delati kot kurjač,« pojasni Karl Perme in doda, da se človek sicer navadi vsega hudega v življenju, toda če bi moral vse življenje delati kot kurjač, tega ne bi počel: »Potem pa hvala lepa za vse skupaj,« pove z nasmeškom upokojeni strojevodja.

Strojevodja

Na lokomotivi je človek ves čas izpostavljen zunanjim vplivom. Ko je mraz, je zaradi pihanja še hladneje, ko je vroče, je zaradi kotla še precej bolj,

pravzaprav neznosno vroče: »Kotel se odpira, nalaga se na ogenj, tako da je na lokomotivi tudi do šestdeset stopinj. In velikokrat ostaneš brez vode. Žeja je strašna, poleg tebe poln tender vode, ki pa je seveda ne smeš piti, ker je zastrupljena,« nadaljuje svojo zgodbo. Vendar Karl Perme je kljub dolgim letom dela, ogromnemu številu prevoženih kilometrov in vsem mogočim izkušnjam dočakal zasluženo upokojevo povsem zdrav.

»Strojvodja doživi vse moč,« nadaljuje. Lepe in težke trenutke, utrujenost, veselje, človeško toplino in seveda tudi neprijetnosti. »Tudi nesreče so bile, ampak hvala bogu le manjše. Enkrat, recimo, ni bilo vse pregledano, tako kot bi moralo biti. Jaz speljem, mašina se premakne naprej, vagoni pa ostanejo zadaj,« pove primer. »Ja, nič. Treba je bilo ustaviti mašino, zelo počasi in previdno zapeljati nazaj, stvari urediti, kot je treba, in nato še enkrat speljati.« Po kratkem premisleku doda: »Vzvratna vožnja je pri vlakih zelo nevarna, ker je vidljivost zelo slaba in lahko samo upaš, da ne boš kam priletel.« Marsikatero manjšo napako oziroma spodrseljaj so poskušali rešiti kar znotraj dežurne ekipe: »Če ni bilo škode, potem se je velikokrat dalo urediti stvari brez višjih,« razkriva Perme svoje izkušnje, »če pa je

nastala škoda, pa nismo mogli stvari reševati sami. Prav tako, če so sledniki na vlaku zaznali kakršno koli nenavadnost, kot je recimo nepričakovani padec hitrosti na mestu, kjer to ni običajno. V takem primeru so sledila številna, tudi neprijetna vprašanja.«

In pri iskanju krivde za napake se tudi Karl Perme ni mogel

je šlo za vprašanje, kdo je kriv. Prometniki so dokazovali, da niso oni krivi, in strojevodje so dokazovali, da niso oni krivi ...«

Nesreče in sreča

»Enkrat, ko sem že delal kot strojevodja, sem moral nado-meščati kurjača. In ob treh zjutraj mi reče strojevodja, da naj

to še nekako šlo. Če pa je prišel na progo človek, to je bilo pa hudo. To pa so hude izkušnje. Strašno težko. Nekateri kolegi so po takih dogodkih ostali brez besed in se samo tresli, dobesedno celi,« razlaga z resnim in zamišljenim obrazom. »Praktično ni strojevodje, ki v dolgih letih dela ne bi doživel tudi najtežje izkušnje.«



izogniti dolgi in pisani tradiciji nasprotovanja med strojevodji in prometniki. »Vedno smo radi drug drugemu malo ponagajali,« prizna Karl Perme z nasmeškom. To narekuje že narava dela enega in drugega poklica. Ko vse teče normalno, so prometniki in strojevodje v neke vrste harmoniji, podobno kot toni sestavljajo akord. Ko pa je prišlo do težav, so se stvari lahko obrnile tudi drugače: »Vedno

grem očistit mašino. Bil sem že precej utrujen, vendar sem vzel cunje, šel na mašino in začel brisati kotel. Med čiščenjem pa mi je naenkrat postalo slabo in naslednji trenutek me je zmanjkalo. Izgubil sem zavest. Približal se je čas odhoda, mene pa nikjer. Ne na mašini ne nikjer okoli. Seveda, ker sem ležal napol pod mašino. Potem sem le prišel nekoliko k sebi in zaslišal, da kličejo moje ime. Oglašil sem se in počasi so me povlekli izpod mašine. Vse me je bolelo, ampak zlomljenega nisem imel nič. Če bi takrat kdo premaknil vlak, bi me razrezalo,« se spominja enega nevarnejših trenutkov na svoji dolgi in srečni profesionalni poti.

»Najtežje je bilo, če si kaj povozil.« Zavorna razdalja vlaka je lahko tudi tisoč metrov, strojevodja pa lahko samo nemočno opazuje in upa na najboljše: »Nič se ne da narediti,« začne to najtežje poglavje iz profesionalne kariere Karl Perme. »Če je prišla žival na tir, potem je

Vendar je težkih trenutkov in preizkušenj veliko manj kot lepih. Med drugim je Karl Perme srečal pri železnicah tudi svojo življenjsko ljubezen, svojo ženo, ki je, kot se v življenju to običajno dogaja, prav v tistem trenutku prinesla kavo in za trenutek prisledla k pogovoru. S tem smo se od preteklosti obrnili k sedanjosti in prihodnosti. Povezanost družine Perme z železnico se namreč nadaljuje tudi z naslednjimi generacijami. Pri železnici sta namreč zaposlena tako hčerka kot sin zakoncev Perme, prav tako pa tudi starejši vnuk, ki sicer poleg dela končuje magisterij. Edino najmlajši vnuk za zdaj noče slišati, da bi delal pri železnici: »Jaz imam druge načrte,« upokojeni strojevodja citira najmlajšega vnuka, vendar mu obraz vseeno dobesedno zasije. Prav tisti konec tedna se je namreč vračal s študija v Nemčiji in njegovega prihoda se je upokojeni strojevodja veselil iz vsega srca.

Pogovarjal se je Aleš Čar



Intervju:

Jelka B. Kovačič, dirigentka Mešanega pevskega zbora Tine Rožanc

Pesem me mora pritegniti. Če bom pesem čutila sama, jo bodo tudi pevci

Jelko B. Kovačič, zborovodkinjo Mešanega pevskega zbora Tine Rožanc, sem v čudovitem okolju Rakitne obiskala v dneh pred tradicionalnim božičnim koncertom, ki ga zbor pripravlja v frančiškanski cerkvi na Prešernovem trgu v Ljubljani. Na koncertu so s prepevanjem slovenskih in tujih božičnih pesmi slavnostno sklenili leto. V pogovoru mi je zborovodkinja med drugim predstavila zgodovino zbora, povzela nastope preteklega leta ter izdala načrte za naprej.

Mešani zbor Tine Rožanc ima za seboj že bogato, več kot stoletno zgodovino svojega delovanja. Nam lahko poveste kaj več o zboru? Koliko pevcev imate in kdo so ti ljudje? Je veliko članov železničarjev, sedanjih ali nekdanjih?

Mešani pevski zbor Tine Rožanc, ki deluje v okviru Železničarskega kulturno umetniškega društva Tine Rožanc, ima za sabo več kot stoletno zgodovino. Ustanovljen je bil že daljnega leta 1911 v Trstu, kjer je bil takrat sedež Zveze jugoslovanskih železničarjev. Sprva je deloval kot moški pevski zbor. Leta 1919 so železničarji v Ljubljani ustanovili Prosvetno društvo Sloga in tja prestavili sedež zbora. Nekaj let pozneje so se moškim pridružili še ženski glasovi, in nastal je mešani pevski zbor, ki to obliko ohranja še danes. Po drugi svetovni vojni se je zbor preimenoval v Železničarsko kulturno umetniško društvo Tine Rožanc. Zbor je vseskozi deloval neprekinjeno, razen seveda med vojno. Število pevcev je z leti sicer precej upadlo. Nekdaj je zbor štel kar 70 članov, danes pa jih ima 24.

Ima človek pred koncertom, s katerim vedno znova proslavi tako dolgo in bogato zgodovino

no pevskega zbora, kot jo ima vaša, kaj trema? Imate kakšen poseben ritual pred nastopom?

Nekaj ur pred nastopom me včasih zgrabi trema, češ, kaj pa če bo šlo kaj narobe. Na odru pa moram reči, da ne. Pevci pa imajo več treme, nekateri sploh. Tresejo se jim roke, trese se jim glas. Vsaj na začetku. Ko prebijejo led, se sprostijo. Tisti bolj sramežljivi se na odru postavijo v zadnjo vrsto, drugi si želijo pozornosti in hočejo izstopati, kar zažarijo na odru. Za pevce je pomembno, da imajo radi petje in da radi nastopajo. Velja pa, da bolj kot so prepričani vase in v svoje znanje, bolj so samozavestni in manj trema občutijo.

Kako pogosto vadite?

Redne vaje imamo vsak torek, pred koncerti tudi ob četrtnih, včasih intenzivne vaje tudi na kakšno soboto. Člani zbora imajo radi petje, in čeprav se včasih zaradi služb teže uskladijo, najdemo način, da pridejo na vaje. Med poletjem vaj nimamo. Vaje vedno končamo s taborom slovenskih pevskih zborov v Stični, nato pa začnemo znova septembra. Nekaterim, sploh starejšim, se poletje brez vaj zdi zelo dolgo. Sama kot zborovodkinja začnem delo že nekoliko prej, saj moram premisliti o tem, kateri dogodki bodo v prihajajoči sezoni, pripraviti moram program, ugotoviti, koliko pevcev bom imela na voljo, kateri glasovi bodo pokriti in podobno.

Kako pa potekajo vaje? Kako se učite?

Vedno najprej začnemo s težjimi pesmimi in ko jih utrdimo, pridejo na vrste tiste lažje. Potem pa še kakšne starejše, ki smo jih že kdaj peli. Zadnje vaje so vedno najbolj intenzivne. Takrat vadimo

celoten program, da pevci razumejo celoto. Pred tem vadimo drobce. Včasih kakšno stvar ponovimo tudi petkrat ali desetkrat. Takrat moram znati tudi postaviti mejo in morda zadevo preložiti na naslednje vaje. Svojim pevcem rada postavim datumski cilj. Do takrat si skupaj zastavimo, kaj se bomo naučili, in ko pride ta dan, potem vidimo, kaj je tisto, kar še manjka. Vedno si sicer želimo, da bi imeli še več časa za vaje, vendar ni kaj, datum nastopa je znan, dvorana je rezervirana. Priprave za koncert nam vzamejo kar nekaj časa, tudi po pol leta.

Kako načrtujete in izbirate program? Od kod črpate navdih za zapete pesmi? Kako pogosto menjate program?

Doma imam ogromno not, saj sem zborovodja že vrsto let. Včasih grem na kakšne druge koncerte in če mi je kakšna pesem še posebej všeč, tam prosim za note. Včasih kakšen od pevcev prinese kakšne note pesmi, ki mu je všeč. Pesem me mora pritegniti. Če bom pesem čutila sama, jo bodo tudi pevci. Gledam pa seveda na sestavo zbora. Če je več mlajših pevcev, na seznam uvrstim kakšne angleške in bolj živahne pesmi, če pa je več starejših pevcev, se raje držim slovenskih in bolj klasičnih. Vedno nekaj iščem. Rada povežem različna obdobja glasbe, ki imajo neko skupno nit. Nastope rada tematsko obarvam in se trudim, da imajo neko zgodbo, neko sporočilo. Na ta način tako poslušalci kot tudi moji pevci spoznavajo glasbo, pa tudi program je bolj zanimiv in raznolik. Nekoč smo na primer peli pesmi od Trubarja do popevke, zelo raznolik nabor. Peli smo tudi pesmi naših nekdanjih zborovodij – Vasilija Mirka, Radovana Gobca, Mira Kokolja, Srdjana Ribarovića. Pojemo tudi železniško obarvane



Jelka B. Kovačič

pesmi. Peli smo pesmi različnih svetovnih narodov in tako prikazali ves svet. Zelo tematsko torej. Vsako leto imamo nov premierni letni program, ki vsebuje od 16 do 18 pesmi. Niso vedno vse nove, včasih črпам tudi iz naše preteklosti.

Vsako leto pripravljate letni koncert. Kje še nastopate? Zaidete kdaj tudi v tujino?

Lani smo junija pripravili letni koncert, ki ga sicer pripravljamo vsako leto, a navadno jeseni oziroma pozimi. Februarja se udeležimo prireditve Po Prešernovih stopnjah. Zbor gre vsako leto tudi v Vrbo na kulturni praznik, udeležujemo se tudi Ljubljanskih zborov, jeseni gremo na festival Praznik partizanske pesmi, Gradiškovo srečanje je v začetku decembra, decembra imamo vedno tudi božični koncert. Pa še kaj bi se našlo. Tudi v tujino gremo kdaj. Bili smo v St. Pöltnu v Avstriji na nastopu pri pobratenem zboru. Ob stoletnici smo peli tudi v Trstu. Smo pa smo v preteklosti kar nekaj nastopov v tujini zaradi pomanjkanja sredstev morali odpovedati, na primer ti-

stega v Parizu ali pa v Sarajevu in v Italiji, pa v Talinu. Upamo, da nam bo ob zadostni podpori v tujino uspelo odpotovati letos.

Kaj pa sodelovanja?

Na božičnem koncertu v šentjakovski cerkvi je z nami igral organist Dalibor Miklavčič. Sodelovali smo tudi s priznanim pianistko Vlasto Doležal Rus. Na

jo tudi naše fakultete nekaj svojih zborov. V našem zboru bi si sicer želeli več železničarjev, saj vendarle gre za železničarski zbor. Starostna sestava zbora se spreminja. Imamo stalno jedro pevcev, ki je bolj veteransko, mlajši pa pridejo in odidejo. Privabijo jih predvsem večji, zanimivejši dogodki, na primer stotnica. Takrat smo jih nabrali 31, prišli so tudi iz drugih zborov. Letos jih želimo privabiti z



priredivti Zeleni Jurij ob 95-letnici ŽKUD Tine Rožanc smo sodelovali s folklorno skupino Tine Rožanc. Ob stotnici smo k sodelovanju povabili tudi godbo Slovenskih železnic. Radi se povezujemo, in različnih sodelovanj si želimo tudi v prihodnje.

Kateri so vaši največji uspehi?

Naš najzahtevnejši nastop je bil verjetno tisti ob stotnici delovanja leta 2011. Tudi zato, ker je bil program zelo dolg, trajal je približno dve uri in pol. Koncert smo potem ponovili še v Trstu. Aljoša Tavčar, tržaški skladatelj, je za ta nastop uglasbil Župančičevo Z vlakom, ki je bila kar zahtevna.

Kakšen status ima po vašem mnenju pri nas zborovsko petje? Kako to občutite v vašem zboru? Je kaj zanimanja novih članov za pridružitve? Kako je z mlajšimi generacijami?

Raven kakovosti zborov v Sloveniji se izboljšuje, tudi čedalje več jih je. Čedalje več je izobraženih pevcev. Zbori iz tujine prinašajo veliko nagrad. Veseli me, da ima-

nastopom na 105. obletnici zbora, upamo pa, da bodo po tem tudi ostali. Želimo si pomladiti, osvežiti zbor.

Občinstvo postaja čedalje bolj zahtevno. Ne želi le zvoka in glasbe, temveč tudi vizualno dogajanje. Ali tudi v vašem zboru dajete kaj poudarka tem težnjam?

Mogoče damo temu premalo poudarka, je pa zelo pomembno. Dostikrat pevce opozorim, da so videti, kot da stojijo pred streškim vodom, in jih okaram, da dajo nekaj življenja od sebe. Sproščenost na odru je zelo pomembna. Na vsaki vaji jim ponazarjam, kakšen mora biti izraz na obrazu. Navdihujoč, vesel. Pevci morajo čutiti pesem. Le tako jih potem začuti tudi občinstvo.

Veste, glasba je univerzalna govorica. Je naravna danost, način izražanja, pomirja te. Ni treba biti vrhunski matematik ali znati ogromno tujih jezikov, da razumeš glasbo.

Se vi kot zborovodkinja tudi še izobražujete?

Ja, hodim na seminarje. Tudi sami smo že organizirali šolo pevske tehnike. Vadim petje, vadim klavir. Pojem tudi v drugem zboru. Vse, da ostanem v kondiciji.

Se že vse življenje ukvarjate z glasbo?

Imam dva poklica. Sem pravničarka in glasbenica. Nekaj časa sem učila klavir v glasbeni šoli, tudi glasbeno vzgojo v osnovni šoli. Zaradi družine sem večidel delala kot pravnica, me je pa glasba vseskozi spremljala. Zboru sem se pridružila leta 2008.

Slavni Karl Böhm je nekoč zapisal, da pač nekdo je dirigent, da se rodi, da se tega ne da naučiti in če tega ni, pač nismo dirigenti. Bi se strinjali z njim? Se vam zdi, da je pri dirigentu bolj pomembna tehnika ali osebnostna nota, morda karizma dirigenta?

Dirigent mora delovati strokovno, da iz zbora nekaj naredi. Seveda pa moraš znati podajati znanje, velikokrat znati človeško prislusniti, ker drugače ne boš imel rezultata. Nestrpnost s strani dirigenta lahko pevce odbije. Moraš najti pravi način, da ti zupajo, te poslušajo in ti verjamejo. Skupina se takoj spremeni v razred. Radi klepetajo in zamujajo kot šolarji, jaz pa jih moram znati motivirati.

Včasih mora dirigent biti psiholog in pedagog v enem.

Kaj pa pevci? Se rodijo ali naredijo?

Oboje. Preddispozicije so zelo pomembne. To, da imaš naravno lep glas, da nimaš napak, da nimaš težav, na primer pri dihanju. Če pa teh naravnih danosti ne razvijaš, ne boš nikoli dober pevec. To moraš gojiti.

Vemo, da so za delovanje zbora potrebne tudi finančne spodbude - so potrebne še druge, neoprijemljive stvari?

Železnice nam zagotavljajo svoje prostore za vaje, in to nam

izredno veliko pomeni. Delovne razmere so enkratne. Na stenah imamo slike iz preteklosti, pohvale, priznanja, v sobi imamo svoj klavir. Medtem ko se nekateri zbori srečujejo s težavo, da jih pogosto mečejo iz prostorov, mi tega ne poznamo. Čutimo pripadnost. Po drugi strani se včasih počutimo kot pastorek – ko želimo denarna sredstva, nastane problem.

Čutite povezanost z železnici?

Zelo. Nekateri pevci so v zboru že po trideset let in vedno s ponosom poudarjajo, da spadajo k Slovenskim železnicam. So člani zbora še iz časov, ko je ta imel 70 članov in je imel večji sloves kot danes. Takrat so potovali po Finskem, Švedskem, bili so v Franciji in na to zgodovino so izredno ponosni. Takrat so bili nekaj posebnega in še danes to čutijo. Ravno zato, ker gre za železničarski zbor, si želimo, da bi se zboru pridružili aktivni železničarji.

Kakšne načrte ima zbor?

Vedno vabimo nove člane in, kot sem že rekla, radi bi pomladili zbor. Želimo si pevcev do petdeset let, želimo si železničarjev. V drugi polovici leta pripravljamo koncert ob 105. obletnici delovanja zbora, na katerem bomo poslušalce s pesmijo in plesom popeljali po slovenskih pokrajinah. Upamo, da se nam bodo na nastopu pridružili tudi folkloristi in instrumentalisti ŽKUD Time Rožanc. Šli bomo na Praznik partizanske pesmi, na Gradiškovo srečanje, imeli bomo tradicionalni božični koncert. Ob ustreznem denarni podpori pa si seveda želimo tudi v tujino.

Pogovarjala se je Mateja Živoder

MePZ Tine Rožanc k zboru pristrčno vabi nove pevke in pevce. Pevske vaje potekajo ob torkih od 18.00 do 20.30 na Parmovi 35 v Ljubljani, v bližini Železniškega muzeja. Za več informacij pokličite na telefonski številki 051/306 730 (g. Igor) ali 041/899 290 (ga. Milka).

Nekaj pohval železničarjem v preteklem letu

Spoštovani! 9. 5. 2015 se nas je 30 mladih planincev iz OŠ Frana Kranjca Celje pod okriljem vodnikov PD Grmada in dveh staršev, udeležilo planinskega pohoda na Sv. Lovrenc in Lisco. Vlak in Slovenske železnice smo izbrali kot prevozno sredstvo do Loke in nazaj iz Brega. Pot je bila kar dolga, saj smo 6 ur prehodili 16,16 km, za osvežitev pa nas je na koncu poti zmočil še dež. Da je bilo vse skupaj še bolj zanimivo in težje, smo v ciljni ravnini na Bregu tekli 15 minut, vlak pa že videli peljati po tirih. Vlak iz Dobove proti Ljubljani čez Zidani Most, nas je počakal 4 minute, za kar se obema gospodoma, ki sta upravljala vlak št. 22/70 iskreno zahvaljujem. Res si ne morem predstavljati, da na vlak ne bi prispeli, saj so nas v Celju že čakali starši otrok, naslednji pa je peljal čez 2 uri. ISKRENA HVALA SLOVENSKIM ŽELEZNICAM IN VLAKU ŠT. 22/70, TER GOSPODOMA Z VELIKIM SRCEM! OŠ Frana Kranjca Celje - planinska vodnica PD Grmada Celje

Spoštovani! Zahvaljujem se pomoč pri pridobivanju pozabljene denarnice na relaciji Ptuj-Rače, dne 28. 10. 2015! Zahvaljujem se ZA PRIJAZNOST IN POŠTENOST SPREVOVNICA, PRIPRAVLJENOST NA SODELOVANJE in HITER ODZIV GOSPODA, ki je včeraj v vašem centru za »Informacije in stiki« nemudoma odreagirala in pomagal, da je hčera prejela denarnico z vsemi dokumenti! HVALA LEPA! S spoštovanjem, Anka

Želela bi pohvaliti vašo službo potnik info, saj mi na zastavljena vprašanja vedno in takoj prijazno odgovorijo. Lp Tončka

Želim pohvaliti Slovenske železnice za hitre in detaljne informacije po e-mailu! Hvala in LP

... odločila sem se, da vam napišem pohvalo za resnično prijaznega in nasmejanega sprevodnika. Namreč včeraj sem potovala na relaciji Nova Gorica-Jesenice (odhod vlaka je bil ob 15.27). Ker sem se odločila tik pred zdajci za to vožnjo, kolesa nisem imela v naprej najavljenega. Vseeno pa je bil sprevodnik (imena žal ne vem) res prijazen in ustrežljiv. Poleg tega pa pri vsej gneči na vlaku tudi nasmejan in pripravljen poklepetati s potniki. Tako da, lepo prosim če se mu v mojem imenu še enkrat zahvalite :) Lep in uspešen dan vam želim. - Vesna

Danes, 4. 4. 2015, sem se ob 10:50 odpravila proti Krškemu z vozičkom z malim otročkom. Sprevodnik na prvem vlaku mi je takoj priskočil na pomoč in mi v Zidanem Mostu celo pomagal voziček prenesti na drugi peron. Tam je že čakal novi sprevodnik, ki mi je prav tako takoj priskočil na pomoč. Skratka, zelo dobro organizirano in izjemno prijazno osebje. Lepe praznike, Petra.

Spoštovani! Včeraj sem se ob 18. uri pripeljala iz Maribora v Ljubljano in na vlaku pozabila šopek rož, poslanih za darilo. Ob osmih zvečer sem šla na postajo vprašati, če so jih morda našli. Vsi vprašani pri blagajni, informacijah, varnostnikih in železničar na peronu so mi prijazno pomagali, čistilci pa so jih celo dali v kozarec vode. Vsem se še enkrat najlepše zahvaljujem in vas lepo pozdravljam. Marjetica

Hi, Thankyou for the confirmation. I proceeded with the purchase at Euro69. Also wanted to take the opportunity to thank you for your prompt, professional and helpful service. After traveling through the Balkans this is the best customer service experience I've had to date from any travel service provider here (service levels around the Balkans can be really shit). Keep up the excellent work. All the best. Regards - Joe

Razmišljam, da se nam prijaznost uslužbencev na različnih delovnih mestih zdi samoumevna, čim pa se kdo do nas obnaša negativno, bodo letele kritike. Zato sem se odločila danes napisati pohvalo. In sicer gre ta sprevodnici na današnjem (18. 6. 2015) nadomestnem avtobusu AV17, ki je ob 12.45 peljal iz Maribora v Celje. Gospa je bila izredno prijetna, vsakega potnika je prijazno ogovorila in je res oddajala toplo, pozitivno energijo. Po vseh obveznostih, ko se utrujen vračaš domov, je ona dokaz, da lahko človeku že prijeten sprevodnik malo polepša dan.

Marsikdo bi zdaj tukaj rekel, da je na takšnem delovnem mestu, kjer mora biti prijazna. Ampak saj se občuti, kdaj nekdo „mora“ biti prijazen in kdaj nekdo preprosto je prijazen, zato je slednje vsekakor vredno tudi pozornosti in pohvale. V želji, da bo ta pohvala prišla tudi do nje, vas lepo pozdravljam. - Sabrina

Pohvale vsem, ki delajo v sektorju informiranja potnikov ter tudi Slovenskim železnicam za odlično spletno stran, mobilno aplikacijo, še posebej za ugodno vikend turist ponudbo za potovanja po Sloveniji! Lep pozdrav ter veliko uspeha v delu. S spoštovanjem, Miroslav



Hladilniška pot 28
1000 Ljubljana
01 200 95 50
info@sredisce-vitalis.si
www.sredisce-vitalis.si



SREDIŠČE VITALIS

prostor gibanja
in ustvarjalnosti

*Vzemite si čas
zase in spoznajte
utrip središča
Vitalis!*

*Motivacijska ekipa trenerjev, odlične
razmere za vadbo, zagamčen uspeh!*

Pomagamo vam izbrati športni program, ob katerem boste uživali in obenem na učinkovit način krepili svoje telo. **Svetujemo**, kako izoblikovati in ohraniti zdrav življenjski slog. **Spremljamo** vaš napredek in se veselimo z vami.

Pridružite se nam v **središču Vitalis!**



Izberite svojo obliko vadbe:

- ✓ Bootcamp
- ✓ Sky Jump
- ✓ Joga
- ✓ Senior
- ✓ Individualna vadba z osebnim trenerjem



