

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Nadzorni svet SŽ: Priprave na holding

Dvajset let Slovenskih železnic

Povsem prenovljeni potniški vlak

Kadri

Podelitev priznanj delavcem za
trideset let dela na železnici

Reportaža

Ozkotirne železnice HSB

Tujina

Estonski železniški muzej

Zgodovina

Dvajset let vlaka
EuroCity Mimara





***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

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: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 10.536 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

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



Postaja Hodoš

Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Nadzorni svet SŽ: Priprave na holding

2



Aktualno

Dvajset let Slovenskih železnic

3



Aktualno

Povsem prenovljeni potniški vlak

6



Kadri

Podelitev priznanj delavcem za trideset let dela na železnici

11



Reportaža

Ozkotirne železnice HSB

16



Tujina

Estonski železniški muzej

24



Zgodovina

Dvajset let vlaka EuroCity Mimara

26



Uvodnik
Marino Fakin
Odgovorni urednik

1

Junija pred dvajsetimi leti so Slovenske železnice stopile na pot samostojnosti. Pred nami so bili takrat velike ovire, številni izzivi, težke naloge in številni cilji, ki pa smo jih s premišljenim načrtovanjem ter z vztrajnostjo in delavnostjo tudi dosegli. Podoba Slovenskih železnic se je v dvajsetih letih bistveno spremenila. Številne spremembe na bolje smo dosegli tako v potniškem kot tovornem prometu, in v vseh drugih dejavnostih sistema Slovenskih železnic. Na doseženo v dvajsetih smo lahko zelo ponosni. Danes ponujamo celovite prevozne in logistične storitve za domače in tuje stranke, dejavni smo v notranjem in mednarodnem železniškem prometu in sodelujemo v vseh pomembnejših mednarodnih železniških zvezah in organizacijah.

V letih, ko so nam zaradi naše majhnosti nenehno napovedovali propad in odvisnost od velikih železniških in logističnih igralcev, smo s kakovostjo in delom dokazali, da se lahko uspešno in hitro odzovemo na krizne trenutke ter da znamo uvajati spremembe. Slovenske železnice smo zaželen poslovni partner, ne samo zaradi našega zemljepisnega položaja, ki je na stičišču petega in desetega koridorja, ali zaradi povezave s čezmorskimi prevoznimi potmi prek luke Koper, temveč zaradi fleksibilnosti in pripravljenosti, da skupaj s strankami poiščemo najbolj optimalne možnosti v logistični verigi. Na mednarodnih trgih smo postali blagovna znamka, ki pove, da za njo stojijo stabilnost, rast in razvoj.

Letošnji poslovni rezultati so tudi spodbudni. V prvih štirih mesecih smo dosegli pozitivni poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 3,4 milijona evrov, ki je od načrtovanega boljši za 6,9 milijona evrov. Boljše rezultate smo dosegli v tovornem prometu, kjer so prihodki večji od načrtovanih za 13,3 odstotka, ter na področju infrastrukture in vodenja prometa. Od januarja do aprila letos smo prepeljali 6,1 milijona ton blaga, kar je 7,8 odstotka več od načrtov, in opravili 1.335 milijonov netotonskih kilometrov ali 11,4 odstotka več od načrtov. Transportni prihodki potniškega prometa so bili v prvih štirih mesecih za 2,6 odstotka ali 302.000 evrov manjši od načrtovanih. Prepeljanih je bilo 5,4 milijona potnikov, kar je 3,3 odstotka manj, kot je bilo načrtovano, in opravljenih 261 milijonov potniških kilometrov ali 3,7 odstotka manj, kot je bilo načrtovano. Dodana vrednost na zaposlenega, preračunana na letno raven, je znašala 32.315 evrov in je za 7,8 odstotka večja od načrtov ter za dobrih 20 odstotkov večja kakor lani.

Septembra bodo Slovenske železnice postale holding, zato se v podjetju pripravljamo na novo organiziranost in zahteve, ki jih ta prinaša. V okviru holdinga bodo delovala podjetja za potniški promet, tovorni promet, infrastrukturo in druga podjetja. Nadzorni svet je junija potrdil več dokumentov, ki so podlaga za uveljavitev Zakona o družbi Slovenske železnice, ter jih posredoval v nadaljnjo obravnavo Ministrstvu za promet, Agenciji za upravljanje kapital-skih naložb in vladi RS. Po pridobitvi soglasja prometnega ministrstva, vlade in agencije za upravljanje kapital-skih naložb o organizacijskih spremembah bodo nadzorniki do septembra imenovali novo tričlansko upravo, četrtega člana, delavskega direktorja, pa bo imenoval svet delavcev. Novo poslovodstvo bo delo začelo sredi septembra in do konca leta pripravilo vse potrebno, da bodo SŽ 1. januarja 2012 zaživele kot holding.

Naslednja Nova proga izide v začetku septembra, kar pomeni, da se za dva meseca poslavljamo. Da nas ne bi pogrešali, smo pripravili prijetno poletno branje. Če se boste odločili za železniško obarvane počitnice, se morda lahko odpravite po Sloveniji z vlakom in odkrijete skrite koticke, ki so velikokrat prav v bližini naših železniških postaj, ali pa tujino, kjer si lahko ogledate železnice, o katerih pišemo. Verjamemo, da bo poletno potovanje z vlakom čudovita izkušnja.

Nadzorni svet SŽ

Priprave na holding

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 20. junija obravnaval informacijo o poslovanju Slovenskih železnic od januarja do aprila letos in se seznanil z oceno poslovanja v prvih petih mesecih leta. Sprejel je revidirano letno poročilo družbe Slovenske železnice in skupine Slovenske železnice za leto 2010. Ustanovitelju družbe je predlagal, da sprejme letno poročilo in podeli razrešnico nadzornemu svetu in poslovodstvu družbe za leto 2010. Seznanil se je tudi s strategijo SŽ do leta 2020, potrdil več dokumentov, ki so podlaga za uveljavitev Zakona o družbi Slovenske železnice, ter jih posredoval v nadaljnjo obravnavo Ministrstvu za promet, Agencijo za upravljanje kapitalskih naložb in vladi RS.

Predsednik nadzornega sveta Igor Zajec meni, da strategija razvoja Slovenskih železnic do leta 2020, ki so jo s sodelovanjem SŽ pripravili v A. T. Kearneyju, prinaša veliko pozitivnega, opozarja, kje so napake, in svetuje, kaj je treba narediti na področju financ in trženja. »Tovorni promet se mora postaviti na lastne noge, za kar ima vse možnosti, za potniški promet pa se bo treba odločiti, kje voziti in s kakšnimi prevoznimi sredstvi. Brez novih vlakov ne bo mogoče uresničiti strategije v potniškem prometu. Če hoče država v javnem potniškem prometu kaj narediti, bo morala ugrizniti tudi v to kislino jabolko. Velike naloge čakajo tudi infrastrukturi del SŽ, še večje pa novoustanovljeno Družbo



Predsednik nadzornega sveta Slovenskih železnic Igor Zajec

za razvoj infrastrukture (DRI), saj SŽ svoje strategije brez nove proge do kopske luke po letu 2016 ali 2017 ne bodo mogle izvajati,« je poudaril Zajec.

Po pridobitvi soglasja prometnega ministrstva, vlade in agencije za upravljanje kapitalskih naložb o organizacijskih spremembah bodo nadzorniki do septembra imenovali novo tričlansko upravo, četrtega člana, delavskega direktorja, pa bo imenoval svet delavcev. Novo poslovodstvo bo delo začelo sredi septembra in do konca leta pripravilo vse potrebno, da bodo SŽ 1. januarja 2012 zaživele kot holding.

Marino Fakin

V prvih petih mesecih pozitivno poslovanje

V prvih štirih mesecih smo dosegli pozitivni poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 3,4 milijona evrov. Rezultat je od načrtovanega realno boljši za 6,9 milijona evrov, predvsem zaradi večjih transportnih prihodkov tovarnega prometa in boljših rezultatov infrastrukture in vodenja prometa. Tudi čisti poslovni izid je bil pozitiven, v višini 3,1 milijona evrov. Transportni prihodki v tovarnem prometu so bili v obdobju 1-4/2011 večji od načrtovanih za 13,3 odstotka ali 6,6 milijona evrov. Prihodki so bili večji v vseh vrstah prometa.

V tem obdobju smo prepeljali 6,1 milijona ton blaga,



kar je 7,8 odstotka več od načrtov, in opravili 1.335 milijonov netotonskih kilometrov ali 11,4 odstotka več od načrtov. Transportni prihodki potniškega prometa so bili v prvih štirih mesecih za 2,6 odstotka ali 302.000 evrov manjši od načrtovanih. Prepeljanih je bilo 5,4 milijona potnikov, kar je 3,3 odstotka manj, kot je bilo načrtovano, in opravljenih 261 mi-

Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič: »Slovenske železnice poslujejo bolje, kot je bilo načrtovano. Produktivnost in učinkovitost se izboljšujeta, stroški dela so se znižali in dodana vrednost na zaposlenega se povečuje.« (foto: Miško Kranjec)

lijonov potniških kilometrov ali 3,7 odstotka manj, kot je bilo načrtovano.

Po ocenah smo v prvih petih mesecih dosegli pozitivni poslovni izid iz poslovanja v višini 3,8 milijona evrov ter pozitivni čisti poslovni izid v višini 253.000 evrov, kljub negativnemu vplivu tečajnih razlik v višini 2,56 milijona evrov. Dodana vrednost na zaposlenega, preračunana na letno raven, je znašala 32.315 evrov in je za 7,8 odstotka večja od načrtov ter za dobrih 20 odstotkov večja kakor lani.

Marko Tancar



Vlak Desiro (foto: Brane Ramovš)

Dvajset let Slovenskih železnic

Slovenske železnice so se tako kot Republika Slovenija osamosvojile 26. junija 1991, dokončno pa 8. oktobra 1991, po trimesečnem moratoriju, ki je bil dogovorjen na Brionih. O osamosvojitvi je leta 1996 izšla knjiga tudi v zbirki Tiri in čas, ob deseti obletnici osamosvojitve pa smo pisali tudi v Novi progi. V tem članku skušamo osvetliti dvajset let samostojnosti, in sicer z več zornih kotov. Obdobje pred osamosvajanjem, čas osamosvajanja in dogajanja po tem so bili prežeti s čustvi, pričakovanji, nabojem in še z marsičim.

Samostojnost je odgovornost

V začetku se je razmišljalo samo o tem, kako bo vse boljše, ko bomo samostojni. Nekdanje Železniško gospodarstvo Ljubljana je imelo znotraj Jugoslovanskih železnic (JŽ) številne rešitve, ki so bile vzorčne, imelo je stik z zahodnimi železnicami in sprejemalo je napredne in dobre zamisli. Na organih SJŽ je našim strokovnjakom večinoma uspelo izbrati sklepe in rešitve v korist našim železnicam. Tudi ugled vodstva in strokovnjakov iz Slovenije je bil zaznaven. Železniško gospodarstvo je imelo v svoji sestavi istrske železnice in tako še dodatno specifično v odnosih s Hrvaško in širše.

Prva zadeva, kjer je bilo treba prevzeti odgovornost, so bili predpisi. JŽ so imele skupne predpise. Glavni predpisi so bili prevedeni v slovenski jezik, mnogi pa ne. Logični začetni ukrep je bil, da so bili prevzeti dotedanji predpisi kot predpisi SJŽ, z nekaterimi spremembami. Pristojnost za spreminjanje predpisov v začetku ni bila ja-

sna, potem pa je bilo določeno, da je za to pristojna država. Osamosvajanje na področju predpisov se je zelo podaljšalo.

V Sloveniji je bilo treba oblikovati vse organe in razmejiti pristojnosti za vse funkcije, ki so jih v tem času prinesle tudi direktive in drugi predpisi EU. Zakonodajal se je večkrat spreminjal, agencija se je večkrat reorganizirala, premoženje prenašalo, organizacija spreminjala itd. Trenutno poteka nova reorganizacija, od katere bo marsikaj odvisno.

Mednarodnost in konkurenčnost

Na začetku je bilo največ dela z mednarodnim priznanjem in uveljavljanjem. Slovenske železnice so izrazito odvisne od mednarodnega okolja. Najprej je bilo treba doseči pravno-formalno priznanje, potem pa se mednarodno uveljaviti na trgu, v mednarodnih organizacijah, stroki ipd. Pomembno vlogo sta odigrali predstavništvi v Avstriji in Italiji ter poslovni in drugi stiki, ki so jih imeli vodilni in strokovni delavci. Izrazito so pomagali v Avstriji in Nemčiji. Ko se je začel proces vključevanja v EU, smo morali sprejeti vsa njihova pravila. Še naprej smo gojili dobre odnose z nekdanjimi partnerskimi železnicami na Balkanu. Pomembno področje je sodelovanje z Luko Koper in špediterji. Čeprav so bili nekateri direktorji in posamezniki vključeni v organe UIC in CER, je ta vključenost premajhna in jo kaže izboljšati. Za majhno železnico je pomembna mednarodna vključenost, hkrati je to poligon za novo znanje in stike.

Železnica je veljala za nekakšno monopolno podjetje. To vsekakor ne drži, ker je bila konkurenca ves čas neusmiljena. Namesto da bi se uresničevale lepe besede, napisane v belih knjigah in resolucijah, je bil tržni delež železnice ves čas ogrožen, in železnica se je reševala s prilagajanjem cen in drugih komercialnih pogojev. Leta 2009 so v Sloveniji začeli delovati tuji železniški prevozniki. To je vsekakor novo poglavje, ki prinaša nove izzive in priložnosti.

Razvoj in sodobnost

EU je sprejela belo knjigo in druge razvojne dokumente, namenila temu veliko denarja, vendar je rezultat nezadosten. Nazorno lahko to prikažemo z naslovom enega od forumov na letošnjem sejmu logistike v Münchnu: *Kdaj bodo za tovarne vlake dejansko padle meje znotraj EU?* Slo-



Vlak z nagibno tehniko InterCity Slovenija (foto: Brane Ramovš)

venija je nacionalni načrt razvoja železnice 1996-2006 uresničila komaj eno petino. Tudi v tekočem obdobju ni primerne razvoja. Zamislimo si samo naslednje: *Sodobna proga za velike hitrosti proti Kopru in Trstu je zgrajena, poteka gradnja podobne proge med Divačo in Ljubljano, gorenjska proga je dvotirna, na celotnem prometnem križu je centralno vodenje prometa in elektrovleka, potni prehodi so večinoma zunaj nivoja, na glavnih postajah so zunajnivojski pristopi na tire. Iz Ljubljane v Maribor pride-mo v manj kakor devetdesetih minutah. Na glavnih progah vozijo potniški vlaki v polurnem taktu, projekt Emonika in logistični cener v Ljubljani sta tik pred končanjem. Teče projekt povezave Slovenije v evropsko omrežje hitrih potniških in tovornih vlakov. Identifikacija s črtno kodo, SAP, ARIS ipd. so vpeljani v večino procesov. V polnem teku je uvajanje ERTMS (ECTS + GSM-R) in inteligentne logistike (RFID, robotika, telematika ...). Prevoz tovora se blizu 30 milijonom ton, potniški vlaki pa prepeljejo že trideset milijonov potnikov na leto.*

Vse navedeno je bilo bolj ali manj načrtovano, na mednarodni, državni in podjetniški ravni. Vemo pa, da našeto še dolgo ne bo uresničeno. Torej gre za lovljenje zaostankov, pravi razvoj bo šele sledil.

Upravljanje, vodenje in poslovanje

Zelo pomembno je najvišje vodstvo, ki upravlja in vodi sistem. Na čelu Slovenskih železnic je bilo v dveh desetletjih trinajst generalnih direktorjev, dvanajst predsednikov nadzornega sveta, v vladi Republike Slove-



Tovorni vlak (foto: Miško Kranjec)



Mobilni terminal (foto: Miško Kranjec)



Stacionarni terminal (foto: Miško Kranjec)

nije pa se je zamenjalo osem ministrov za promet. Vodenje in upravljanje železniškega sistema je stalno v spreminjanju, uvajale so se evropske direktive, ustanovljena je bila Direkcija za železniški promet, Direkcija za vodenje investicij in železniški direktorat pri ministrstvu za promet.

Potniški promet je uspešno izvedel projekt Ticketing. Na infrastrukturnem področju je večji uspeh povezava z Madžarsko in

nedavno končani projekt centralnega vodenja elektroenergetike. Izvajali so se tudi številni drugi projekti. Na organizacijskem področju so bili izvedeni projekti racionalizacije, kakovosti, okolja, informatike ipd.

Slovenske železnice so v družbi prepoznavne. Ankete o zadovoljstvu uporabnikov storitev namenjajo železničarjem, zlasti tistim, ki neposredno delajo s strankami, vedno visoke ocene. Slovenske železnice so

prejele tudi številna mednarodna in domača priznanja. V Sloveniji je bilo tudi veliko mednarodnih srečanj, konferenc in kongresov na temo železnic, ki so tudi nekakšno mednarodno priznanje za Slovenske železnice.

Prihodnost

Preteklih dvajset let je polno poučnih primerov, iz katerih bi se dalo pretehtati, kaj je pomembno in potrebno. Železniški sistem je pomemben za državo, njeno gospodarstvo in ne nazadnje za Evropsko unijo. V novi beli knjigi je zapisana velika podpora železnici. Logistika je za Slovenijo, poleg industrije in turizma, najmočnejši izvozni proizvod. Brez dobre železnice ne bo dobre in trajnostne logistike in gospodarstva.

	1991	1992	2000	2010
Prepeljani tovor (v milijon ton)	17,1	13,0	15,0	17,3
Prepeljani potniki (v milijonih)	14,4	12,3	15,0	16,6
Število zaposlenih	12.662	12.402	9.026	6.887
Dolžina prog (km)	1.201	1.201	1.201	1.229

Pregled pomembnejših dogodkov 1991–2010

1991

- osamosvojitve Slovenije in Slovenskih železnic (26. junija 1991, 8. oktobra 1991);
- vojna v Sloveniji (od 27. junija do 7. julija);
- prekinitev prometa na magistrali Zagreb-Beograd (13. septembra 1991);
- prenos istrskih prog na Hrvaške železnice (1. oktobra 1991);

1992

- večja skupina držav prizna Slovenijo (15. januarja 1992);
- Slovenske železnice so sprejete v UIC (10. junija 1992);
- Slovenske železnice so registrirane na sodišču v Ljubljani (17. junija 1992);

1993

- Slovenija postane polnopravna članica konvencije COTIF in organizacije OTIF (1. februarja 1993);

- sprejem sanacijskega načrta Slovenskih železnic (1. junija 1993);
- sprejem Zakona o železnici (21. decembra 1993);

1994

- veljati začne prva organizacijska struktura Slovenskih železnic (1. januarja 1994);
- podpis sporazuma o ureditvi odprtih vprašanj z JŽ (8. junija 1994);
- dosežen je bil hitrostni rekord 208,2 km/h z vlakom Pendolino med Pragerskim in Mariborom (17. septembra 1994);

1995

- preimenovanje podjetja v Slovenske železnice d.d. (1. februarja 1995);
- sprejem Nacionalnega programa železniške infrastrukture (25. oktobra 1995);

- odprt podhod na železniški postaji Ljubljana (28. decembra 1995);

1996

- obisk Papeža Janeza Pavla II v Sloveniji; SŽ so prepeljale 65.000 potnikov na prireditve (18. in 19. maja 1996);
- podpis Memoranduma o neposredni železniški povezavi Slovenija–Madžarska (17. avgusta 1996);
- razpis za dobavo novih medmestnih in pri-mestnih vlakov (26. junija 1996, 6. decembra 1996);

1997

- desetdnevna stavka na Slovenskih železnicah (maja 1997);
- pridobitev certifikata kakovosti ISO 9001 (novembra 1997);

- po šestih letih ponovno vzpostavljen promet med Zagrebom in Beogradom (11. novembra 1997);

1998

- podpis pogodbe o nakupu primestnih vlakov, vlakov z nagibno tehniko in 50 tovornih vagonov (maja in septembra 1998);
- začeli so voziti redni vlaki Ljubljana–Beograd–Skopje (24. maja 1998);

1999

- začetek gradnje proge z Madžarsko (30. aprila 1999);
- proslava 150. letnice prihoda vlaka v Ljubljano (25. septembra 1999);
- sprejem Zakona o železniškem prometu (2. novembra 1999);

2000

- ustanovitev Direkcije za železniški promet v Mariboru (6. marca 2000);
- sprejem Zakona o varnosti v železniškem prometu (23. septembra 2000);
- začeli so voziti medmestni vlaki z nagibno tehniko (24. septembra 2000) in primestni vlaki Desiro (26. septembra 2000);
- reorganizacija Slovenskih železnic d.d. (1. novembra 2000);

2001

- premiera Slovenije in Madžarske Janez Drnovšek in Viktor Orban sta slavnostno odprla novo, 24,5 km dolgo progo Puconci–Hodoš–državna meja (16. maja 2001);
- prva poskusna vožnja lokomotive 362-026 do Červinjana v okviru programa interoperabilnosti SŽ-FS (18. septembra 2001);
- do konca leta 2001 so certifikat sistema kakovosti prejele vse odvisne družbe v okviru Slovenskih železnic;

2002

- v dvanajstih evropskih državah so začeli uporabljati skupno valuto evro (1. januarja 2002);
- Slovenija je bila sprejeta v polnopravno članstvo Skupnosti evropskih železnic CER (20. marca 2002);
- SŽ so prejele certifikat sistema ravnanja z okoljem ISO 14001 (9. oktobra 2002);
- shod za obstoj Slovenskih železnic, ki se ga je udeležilo okrog dva tisoč železničarjev (7. septembra 2002);
- sprejet je bil strateški načrt razvoja Nova smer na nadzornem svetu SŽ (23. decembra 2002);

2003

- referendum o zakonu o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic (19. januarja 2003);

- ustanovitev Javne agencije za železniški promet (20. marca 2003);
- vlada Republike Slovenije je sprejela odlok o reorganizaciji delniške družbe v holding s tremi družbami;
- odprli predstavništvo Slovenskih železnic v Beogradu (10. junija 2003);
- v tovornem prometu je bila uvedena storitev e-tovorni promet (1. decembra 2003);

2004

- sprejet je bil zakon o poslovni sanaciji Slovenskih železnic in novela zakona o varnosti železniškega prometa (21. aprila 2004);
- Slovenija je postala članica Evropske unije (1. maja 2004);
- podpisana je bila pogodba za nakup 20 dvosistemskih lokomotiv Siemens (29. julija 2004);
- odprt je bil novi informacijski center na ljubljanski potniški postaji (20. oktobra 2004);

2005

- podpis pogodbe o dobavi 100 vagonov serije H s TVT Nova (februarja 2005);
- vlada je sprejela uredbo o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir Divača–Koper (14. aprila 2005);
- TriGranit je bil izbran za najboljšega ponudnika za gradnjo Potniškega centra v Ljubljani – Emonika (14. oktobra 2005);
- podpisana je bila nova pogodba o poslovnem sodelovanju med Slovenskimi železnicami in Luko Koper (23. decembra 2005);

2006

- zamenjava starega centralnega računalnika ISSZ z novim računalnikom Dorado 140 SP (4. januarja 2006);
- prevzeta je bila prva večsistemka lokomotiva 541-101 na slovesnosti na postaji Ljubljana (1. junija 2006);
- med SŽ in OBB so se začele vožnje vlakov, ne da bi bilo treba na meji zamenjevati lokomotive 10. decembra 2006);

2007

- v Sloveniji je bil uveden evro (1. januarja 2007);
- nova notranja organiziranost Slovenskih železnic (1. januarja 2007);
- prevzem zadnje večsistemke lokomotive 541 (25. maja 2007);
- pogovori slovenske vlade in DB o strateškem partnerstvu; predlaga se ustanovitev holdinga SŽ–Luka–Intereuropa;
- podpisana pogodba o skupnem vlaganju v PCL s TriGranitom (17. oktobra 2007);
- podpisan je bil zapisnik med SŽ in JAŽP o ponovnem prenosu upravljanja JŽI na SŽ (11. decembra 2007);

2008

- podpis pogodbe za dobavo 12 dodatnih lokomotiv serije 541 s Siemensom (18. januarja 2008);
- JAŽP izda varnostno spričevalo prvemu tujem prevozniku v tovornem prometu GKB (27. februarja 2008);
- z novim voznim redom 2008/09 so uveljavljeni novi Signalni in Prometni pravilnik ter Pravilnik o zavorah (14. decembra 2008);

2009

- avstrijski prevoznik RCA je začel voziti po slovenskih tirih (1. aprila 2009);
- promocijska vožnja kontejnerskega vlaka Bosphorus iz Ljubljane v Carigrad, ki je pot namesto v 60 urah prevozil v 35 urah (16. marca 2009);
- začetek uvajanja ukrepov za omejitev učinkov krize: skrajšani delovni čas, čakanje na delo doma, znižanje plače ... (1. julija 2009);
- certificiran je bil sistem varnega upravljanja (15. oktobra 2009);

2010

- predsednik vlade s sodelavci je večkrat obiskal Slovenske železnice in se angažiral pri sanaciji;
- dejavnosti pri projektu oblikovanja slovenskega logističnega holdinga, ki sta jih vodila predsednik vlade Borut Pahor in nekdanji direktor Nemških železnic Hartmut Mehdorn; Prva konferenca je bila Brdu pri Kranju (13. septembra 2010);
- ustanovitev zveze Cargo 10 v tovornem prometu (10. septembra 2010);
- pospešeno zmanjševanje števila zaposlenih na SŽ brez odpuščanja;
- pospešene dejavnosti za uvedbo ERTMS na SŽ;
- sprejeta je bila nova zakonodaja o železniškem prometu in Slovenskih železnicah (16. decembra 2010).

1991–2010

- **Generalni direktorji SŽ:** Jurij Pirš, dr. Marjan Rekar, mag. Igor Zajec, Blaž Miklavčič, Boris Živec, dr. Jože Jurkovič, Branko Omerzu, mag. Peter Puhani, Tomaž Schara, dr. Matic Tasič, Aleš Tavčar in Goran Brankovič.
- **Predsedniki nadzornih svetov SŽ:** Boris Mikuš, Jože Brodnik, Alojz Jamnik, Damjan Vrečko, Mirko Bandelj, Tomaž Banovec, Boris Živec, Tomaž Babič, dr. Peter Verlič, Jelka Šinkovec Funduk, dr. Andrej Godec in mag. Igor Zajec.
- **Ministri za promet:** Marjan Krajnc, Igor Umek, mag. Anton Bergauer, Jakob Presečnik, dr. Marko Pavliha, mag. Janez Božič, mag. Radovan Žerjav in dr. Patrick Vlačič.

Obnova dizel motornega vlaka

Povsem prenovljeni potniški vlak

Za novo podobo in boljše delovanje dizel motornega vlaka serije 813/814-130 smo poskrbeli v Centralnih delavnicah.

Potniški vlaki morajo biti zanesljivi in varni, zato jih je treba še posebej kakovostno vzdrževati. Udoben prevoz je poleg cene prevoza in hitrosti tisti dejavnik, ki potnike prepriča, da se odločijo za vožnjo z vlakom. Pomembno je tudi varovati okolje in upoštevati evropske smernice za zmanjšanje izpustov ogljikovega dioksida. V prihodnje lahko zato pričakujemo, da se bo železniški potniški promet še povečeval, kar pomeni, da bo treba zadovoljiti pričakovanja čedalje večjega števila po-

tnikov. Slovenske železnice so se tudi zato odločile, da celovito obnovijo dizel motorne garniture proizvajalca TVT Maribor (licenca Fiat G. A. D. Divisione Ferroviaria, model 7215). Obnovo oziroma posodobitev garniture serije 813/814-130 smo v celoti izvedli v SŽ–Centralnih delavnicah Ljubljana, d. o. o.

Obnoviti je bilo treba pogonski del, posodobiti pa notranje prostore in osvežiti zunanjo podobo vlaka. Tako obsežnega projekta smo se lotili z vso skrbnostjo in strokovnostjo. Podrobno smo proučili vse sklope obnove, izdelali vso potrebno dokumentacijo za posodobitev in zasnovali novo podobo notranjih prostorov in zunanosti.



DMG 813/814-130 še s staro podobo v delavnici Proizvodnje Maribor (foto: Igor Pahor)



Osvežena zunanja podoba (foto: Miško Kranjec)

Projekt je obsegal naslednje spremembe:

- vgradnja novega pogonskega agregata IVECO 8217.32.930,
- preureditev strojevodske kabine z namestitvijo pnevmatskega sedeža za strojevodjo,
- vgradnja klimatske naprave v strojevodsko kabino in oddelke za potnike,
- vgradnja sušilne naprave za komprimirani zrak,
- vgradnja ekološkega vakuumskega WC-ja,
- vgradnja novih stenskih in stropnih oblog v potniških oddelkih – novi dizajn,
- vgradnja novih udobnejših

sedežev za potnike – novi dizajn,

- vgradnja sodobnih led diodnih svetil za osvetlitev potniških oddelkov.

Dizel motorni vlak 813/814-130 je iz naših delavnic krenil popolnoma prenovljen in pripravljen na nove vožnje. V SŽCD smo ponosni, da smo dobro opravili še eno zahtevno delo, si nabrali novega znanja in izkušenj ter dokazali, da zmoremo in znamo opraviti tudi velike projekte.

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



Obnovljena notranjost (foto: Miško Kranjec)



Obnovljena vozniška kabina (foto: Miško Kranjec)

Ukrepi za zavarovanje živali ob progi

Prečkanje železniške proge se za živali pogosto konča usodno. Nenehno si prizadevamo zmanjšati število tovrstnih nesreč. Simon Kovačič iz poslovne enote Infrastruktura in Matjaž Zagorc iz službe za gradbeno dejavnost sta se junija sestala s predstavnikoma Lovske zveze Slovenije, Jožetom Samcem in Srečkom Žerjavom, ter strojevodjo Petrom Flisom, ki je prav tako lovec. Skupaj so poskušali najti kar največ

rešitev za zmanjšanje nesreč. Med drugim so se dogovorili, da bodo oblikovali sistem evidentiranja povoženih živali. Dolgoročno želimo preprečiti, da bi živali prehajale železniško progo. Strategijo in rešitve bomo pripravili skupaj z Lovsko zvezo Slovenije. Pri tem bomo uporabili podobne ukrepe, kot jih uporabljajo za preprečevanje prehodov živali čez ceste. V projekt želimo vključiti vsa pristojna ministrstva, za nekatere

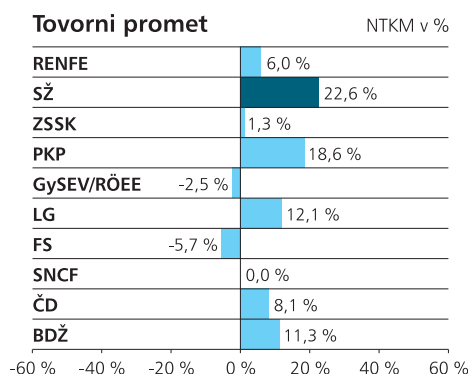
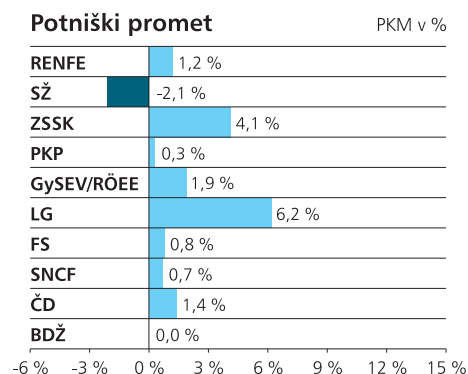
druge projekte pa se bomo potegovali za evropska sredstva.

Od leta 2006 do maja letos je bilo povoženih 1.050 živali, lovci pa so prepričani, da jih je bilo še vsaj dvakrat več. Največ živali je bilo povoženih na glavnih železniških progah, in sicer na Gorenjskem, v Zasavju, na Štajerskem, Notranjskem in Primorskem.

Marijan Likar

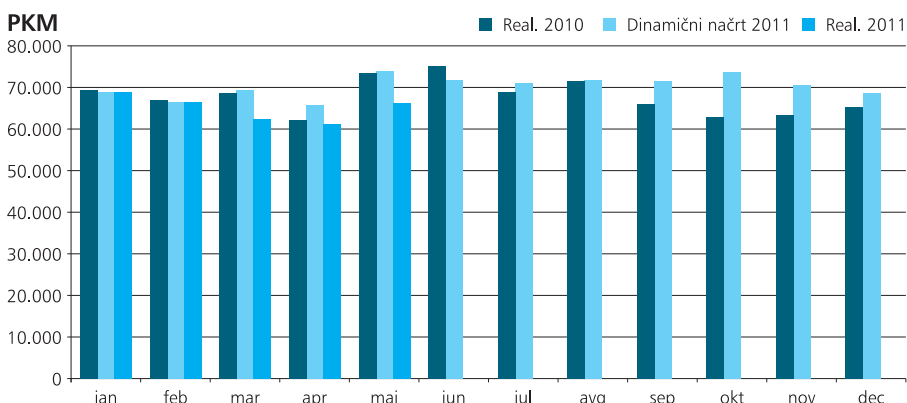
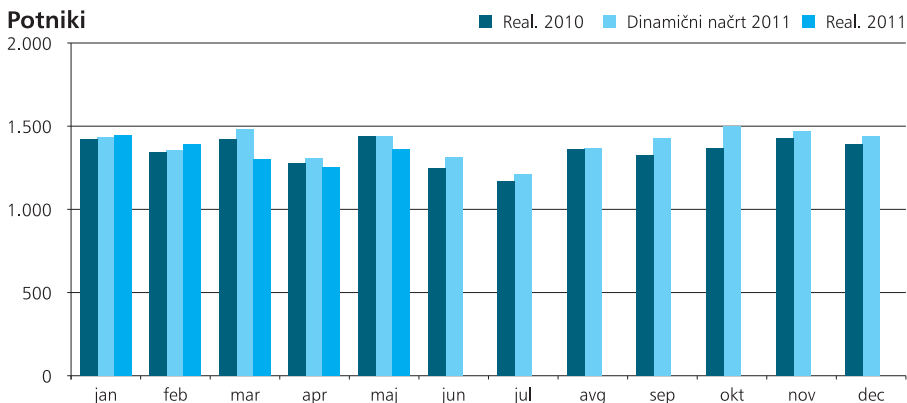
Obseg dela evropskih železnic

Januar–april 2011/2010



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

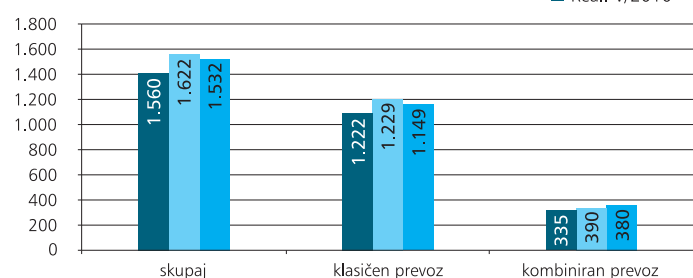


Maj 2011 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

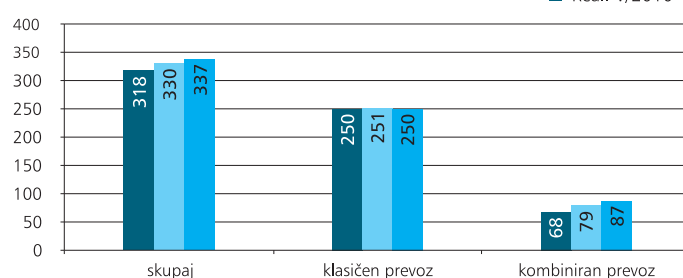
Prepeljeno blago

v 000 ton



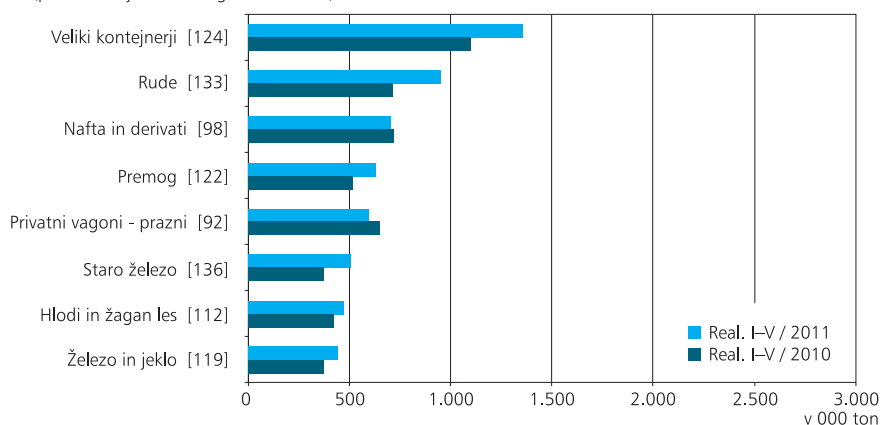
Opravljenno delo

v mio NTKM



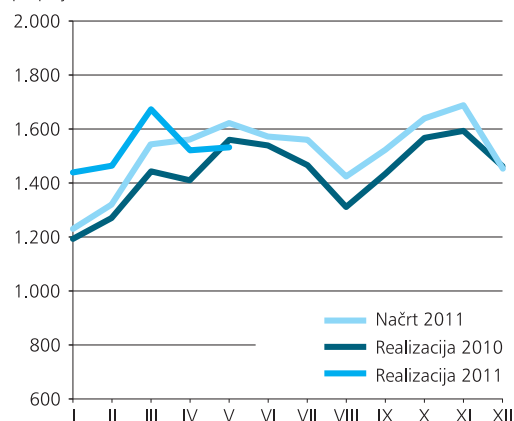
Prepeljani tovar

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Psihosocialna pomoč ob nesrečah

Vsak dan se srečujemo s številnimi stresnimi dogodki in situacijami, ki jih bolj ali manj uspešno premagujemo. V življenju pa doživimo tudi nenadne, težke, nepričakovane, skrajne **travmatske dogodke**, ki povzročijo močno čustveno reakcijo in od nas zahtevajo velik psihofizični napor tako pri spoprijemanju z njimi kot pri njihovem obvladovanju. V nas porušijo notranje ravnotežje, občutek varnosti, zaupanje vase in v lastne sposobnosti, porušijo pa tudi zaupanje v druge ljudi. Takšni travmatični dogodki so na primer naravne nesreče, ki ogrožajo naše življenje in življenje naših bližnjih (na primer poplave, potresi, požari), kakor tudi hude prometne nesreče (na primer cestne, železniške, letalske). Med travmatične dogodke pa štejemo tudi fizične napade, rope, posilstva, spolne zlorabe, trpinčenje ipd. Za travmatični dogodek lahko torej štejemo kateri koli dogodek, ki je negativen, ogrožajoč, nenaden in čustveno obremenilen ter ga posameznik ni zmožen obvladovati in se nanj funkcionalno odzivati.

Seveda pa ni nujno, da človek sam »na lastni koži« doživi travmatični dogodek. Posameznik je lahko tudi priča takšnega dogodka, sodeluje pri reševanju le tega ali pa zgolj za takšen dogodek sliši in ga podoživi. Pri tem je pomembno predvsem vprašanje, kakšne posledice ima takšen dogodek za posameznika in kako se s slednjim spoprijeti?

Osveščenost o pomenu psihosocialne pomoči ob nesrečah

Ob številnih nesrečah se kažejo potrebe po organiziranju in

učinkovitem dajanju psihosocialne pomoči. Zato se organiziranemu načrtovanju in izvajanju hitre in učinkovite pomoči namenjajo čedalje več pozornosti. Rezultati takšne osveščenosti se kažejo tako v različnih mednarodnih projektih in organizacijah ter v razvijanju mrež strokovnega znanja o dajanju psihosocialne pomoči, kakor tudi v učinkoviti obravnavi **potravmatskega stresa** za ponesrečence in za njihove reševalce.

Tudi Evropska mreža za travmatski stres (The European Network for Traumatic Stress (TENTS)) je podala **smernice**, ki pomenijo model pomoči in so sprejete v vseh evropskih državah. Razdeljene so na šest delov in se nanašajo na načrtovanje, pripravo in vodenje, tako v akutni, prehodni kot dolgoročni fazi pomoči.

Izobraževanje vodij intervencij pomoči

V okviru načrtovanja, priprav in vodenja intervencij pomoči po večjih nesrečah, je potekalo izobraževanje vodij v Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje Republike Slovenije na lgu, med 24. in 26. majem, na temo *Temeljno usposabljanje vodij intervencij*. Izobraževanje je v okviru SZ organizirala Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost. Sam sem se udeležil predavanja *Psihološki vidik nesreč*, ki ga je imel psiholog mag. **Žarko Trušnovec**, sicer tudi načelnik Postaje Gorske reševalne službe Tolmin in reševalec v številnih gorskih reševalnih akcijah. Iz svojih bogatih izkušenj pri reševanju ponesrečencev in vodenju reševalnih akcij je podal vrsto pomembnih napotkov, za dajanje pomoči v reševalnih akcijah.

Ob intervencijah se srečujemo z več skupinami, ki potrebujejo pomoč

Pri vsaki reševalni akciji se srečujemo s petimi skupinami, ki potrebujejo posebno pozornost in/ali pomoč. Prva skupina so najprej žrtve nesreč, to so ponesrečeni, ogroženi, prizadeti. Druga skupina so svojci ponesrečenih. V tretjo skupino uvrščamo (so)udeležence izrednih dogodkov, ki pa so lahko bodisi povzročitelji (železniško osebje, udeleženci cestnega prometa ...) bodisi so kakor koli soudeleženi in jim ni uspelo preprečiti izrednega dogodka ali so zgolj njegove priče. V četrti skupini so reševalci, ki pomagajo ponesrečenim. V peto skupino pa lahko štejemo tudi predstavnike medijev, ki poročajo o nesreči in o poteku reševanja.

Potek reševanja ob izrednem dogodku na železnici

V nesrečah na progi je najpogostejše udeležen strojevodja. V takšnih primerih strojevodja pokliče regijski center za obveščanje na številko 112 oziroma dispečerja ali postajnega prometnika, lahko pa tudi svojega nadrejenega nadzornika vleke. Od tu naprej vodi intervencijo ekipa regijskega centra. Na kraj dogodka pride nujna medicinska pomoč z reševalnim vozilom, policija in železniško osebje.

Za ponesrečene, ogrožene in prizadete je ob izrednem dogodku na tirih oz. železniški nesreči najprej treba poskrbeti, organizirati in izpeljati reševalno akcijo. Medicinsko osebje poskrbi za ponesrečence. Policija (ob nesreči na nivojskem prehodu ceste z železnico) po-

skrbi za cestni promet. Policija ugotavlja tudi vzrok, ali je šlo pri žrtvah izrednega dogodka na tirih za samomor, namerno dejanje (kaznivo dejanje) ipd. Predstavniki Vodenja prometa koordinira reševanje med policijo in železniškimi delavci. Vodenje prometa vodi tudi postopek preiskave izrednega dogodka za potrebe železnice.

Vodja nadzorne postaje (vodenja prometa) ureja prometne zadeve, kot je zapora oz. sprostitev sosednjega tira za promet; delavci SVTK urejajo morebitne nastale motnje na cestnem prehodu (signalizacija, zapornice).

Glavni dispečer ureja nadaljnji promet, obvešča vodje PE (vleke, vodenja prometa, tovornega in potniškega prometa ter infrastrukture –SVTK), odvisno od potreb in obsežnosti izrednega dogodka. Če so ponesrečeni tudi železniški delavci, pride na kraj dogodka tudi delavec službe za varnost in zdravje pri delu. Inšpektor notranjega nadzora pa s strani železnice vodi nadzor nad preiskavo izrednega dogodka, opravi pa tudi preizkus alkoholiziranosti železniških delavcev, udeleženih v izrednem dogodku.

Udeležene v izrednem dogodku na tirih oskrbi medicinsko osebje in se z njimi v nadaljevanju običajno v okviru železnice ne srečujemo več. V primeru, ko so ponesrečeni železniški delavci, je pomembno, da ponesrečenega delavca po medicinski oskrbi čim prej obiščemo in mu ponudimo pomoč. Pri tem je nujna podpora socialnega okolja, zlasti delovnega in družinskega. Psihosocialna pomoč se od delavca do delavca, prav tako pa tudi od vrste in okoliščin nesreče razlikuje.

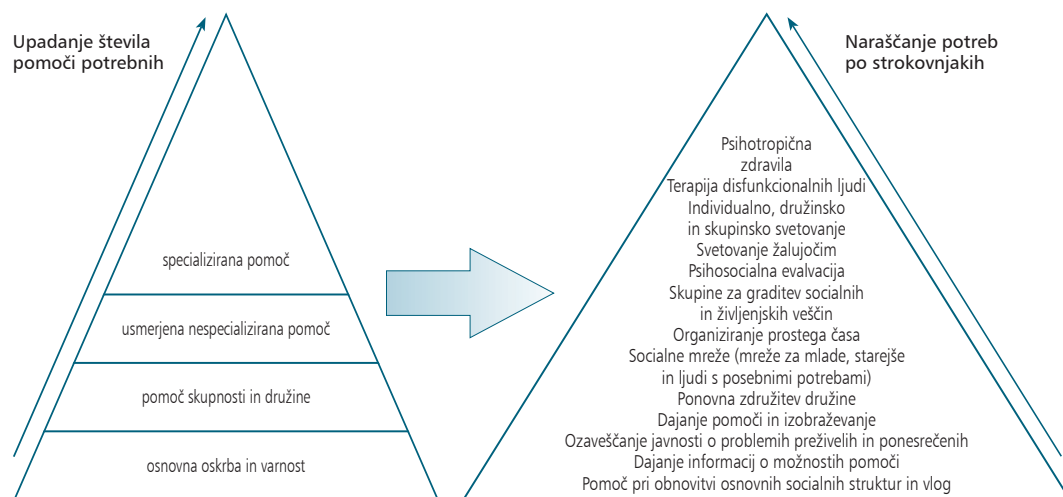
Vključuje psihološko, čustveno in praktično pomoč, ki jo morda posameznik potrebuje. Ta podpora sega torej od zagotavljanja praktične pomoči v začetni fazi do dolgoročne psihološke podpore v nadaljevanju. Oblike pomoči v okviru psihosocialne pomoči so naslednje: praktična pomoč, dajanje opore in razumevanja, navezava stikov in ohranjanje stikov, (razbremenilni) pogovor, spodbuda, finančna pomoč, zagotovitev možnosti za rehabilitacijo/delo, medicinsko zdravljenje, kakor tudi psihoterapevtska pomoč.

Ob doživetju fizičnega napada, poskusu in/ali spolni zlorabi ipd. je priporočljivo, da se z delavcem opravi strokovni (razbremenilni) pogovor, v katerem se ugotavlja psihofizično stanje in priporoči morebitna nadaljnja obravnava in napotitev na drugo strokovno pomoč (psihiater, psihoterapevt, zdravniška pomoč). Pri tem je pomembno, da smo pozorni na delavčevo vedenje, izražanje stiske, strahove in morebitne osebnostne spremembe.

Druga skupina, ki potrebuje pomoč, so svojci ponesrečenih. Svojci včasih želijo dodatne informacije o okoliščinah in o vzrokih nesreče. Včasih si želijo izvedeti, ali je žrtev utrpela hude bolečine, v kakšnem stanju je bila v zadnjih trenutkih ipd. Prav je, da svojcem posredujemo dejanske informacije in da smo pri tem iskreni. Pri

Slika 1: Ravni psihosocialne pomoči (IASC, 2007, ENPS, 2009 in JMCNATO, 2008)

Vir: A. Lavrič, Psihosocialna oskrba po nesrečah, Ujma št. 23, str. 218



tem moramo biti spoštljivi in sočutni. V določenih primerih lahko svojcem povemo, da naj ohranijo njim drago osebo v spominu, kot so jo poznali, in jim ne omogočimo prihoda na sam kraj dogodka. Če pa vodja intervencije oceni, da je primerno, dovoli, da se svojci poslovijo od žrtve na kraju nesreče.

Po izkušnjah nekaterih strojevodij se posamezniki oziroma njihovi svojci včasih obračajo tudi na železniško osebje, ker za dogodek krivijo udeleženega strojevodjo. Vendar je takšnih primerov malo. Psihosocialno pomoč svojcem žrtve dajejo strokovne institucije in strokovno osebje.

Povzročitelji ali samo soudeleženci izrednega dogodka,

ki jim ni uspelo preprečiti izrednega dogodka, so posebna skupina, pri katerih je treba v prvi vrsti delati na razbremenjevanju krivde oziroma odgovornosti za nastali dogodek. Iz pripovedovanja strojevodij in drugih delavcev je razvidno, da se pogosto sprašujejo, ali so v dani situaciji ravnali pravilno? Sprašujejo se: »Kaj pa, če ...« Pomembno je, da jim prislusnemo in jim potrdimo v tem, da so v dani situaciji naredili vse, kar so zmogli. V nobenem primeru ni primerno, da jih krivimo za nastalo situacijo in jih obremenjujemo z občutki krivde in odgovornosti.

Četrta skupina, ki potrebuje pomoč, so reševalci in drugo osebje, ki so nujno udeleženi

pri urejanju izrednega dogodka. Železniško osebje, ki sodeluje pri samem dogodku z osebjem policije, nujne medicinske pomoči, kriminalisti, gasilci, se ob takšnih dogodkih srečuje večinoma s prizori, ki so zelo travmatični. Reševalci si pogosto ne upajo priznati, da tudi sami potrebujejo psihološko pomoč, ker bi s tem priznali svojo šibkost in nemoč. Zato je razbremenilni pogovor po končanem izrednem dogodku primerna oblika psihosocialne pomoči, v katerem se ugotovi psihofizično stanje udeležene osebe in morebitna nadaljnja napotitev v strokovno obravnavo. Čustveni odzivi so v takšnih primerih razumljivi, saj se številni posamezniki po-

Izkušnje sodelavcev ob nesrečah

Iztok Pratnemer
preiskava izrednih dogodkov

Z nesrečami na železnici se ukvarjam že petnajst let. Posledice nesreč, pri katerih je ugasnejo človeška življenja ali pa so bile poškodovane osebe, so zelo travmatične. Spomnim se nesreče na nivojskem prehodu, v kateri je umrla mlada mamica, ki je bila z avtom na poti v vrtec po svoje otroke. Iz poškodovanega avtomobila so se raztresle tudi risbe njenih otrok, ki so jih ti narisali njej in očetu v spomin. Tega prizora ne bom nikoli pozabil! Prizorišče nesreče je običajno veliko

več deset ali sto metrov. Ob prihodu na kraj nesreče je treba najprej oceniti splošno stanje in okvirno določiti stopnjo nesreče, seznaniti se s tem, kaj se je pripetilo in kako se je nesreča zgodila. Treba je takoj stopiti v stik z železničarji, ki so bili udeleženi v nesreči in jih primerno spodbuditi, da sami povedo, kaj in kako se je dogajalo, da bi ugotovili potek nesreče. Udeleženi delavec dam vedeti, da sem tam zato, da jim bom v pomoč, prav tako tudi drugim, ki so prišli, zato da bi opravili preiskavo nesreče. Ker je v nesreči udeleženi delavec zagotovo v šoku, ga sproti prijazno opozarjam

na postopke, ki jih je treba opraviti zaradi tehnične preiskave nesreče, to so preizkus alkoholiziranosti, odvzem brzinomernega traku iz lokomotive, odvzem raznih dokumentov in evidenc, ki so dokazno gradivo ... Opozorim ga, da je treba sodelovati s policijo in, če je le mogoče, sem navzoč pri njegovem pogovoru s policijo. Pri tem ponudim vsa tehnična pojasnila glede železnice ter policiji odgovorim na vprašanja glede železniškega prometa. Ob pogledu na preminule, poškodovane ali na vozila se udeleženci v nesreči zelo različno odzivajo. Nekateri so vidno

pretreseni, drugim je slabo, nekateri so kar pretirano »hrabri«, drugi se poskušajo šaliti s črnim humorjem, nekateri so zelo zgovorni ali pa popolnoma molčeči. Dejstvo je, da je za vse udeležence nesreča stresna in da vsekakor potrebujejo tudi na kraju nesreče nekoga, s katerim se lahko pogovarjajo. Zato želim, da se izognejo pogledu na preminule ali poškodovane, in povem, da naj se raje pripravijo na zamenjavo službe. Svetujem jim tudi, da si poiščejo strokovno pomoč. Mnenja sem, da bi Slovenske železnice morale bolj poskrbeti za tovrstno pomoč in temu nameniti še več pozornosti.

gosto srečujejo z neobičajno izkušnjo. Še zlasti se človeka dotaknejo primeri, če so žrtve nesreče majhni otroci ipd. Tu je pomembna naloga strokovnih delavcev in vodij, da so pozorni pri svojih delavcev na njihove odzive. In nadalje, da če pri svojih delavcih prepoznajo stiske in težave, da jih napotijo v ustrezne oblike pomoči.

Zadnja, peta skupina so predstavniki medijev, ki poročajo o nesreči, žrtvah, poteku reševanja in drugih informacijah, s katerimi želijo poročati javnosti. Pri tem je pomembno, da dajejo informacije za to pooblaščenim delavci, da so informacije preverjene, natančne in jasne.

Ravni psihosocialne pomoči

Ker travmatični dogodki, ki so posledica nesreč in drugih dogodkov, vplivajo na ljudi različno, so potrebni tudi različni načini ali ravni pomoči, ki so časovno primerno dolge. Še zlasti je tu mišljena pomoč ob večjih množičnih nesrečah, čeprav je model primeren tudi za razumevanje posameznih manjših nesreč.

Iz slike 1 je razvidno, da psihosocialno pomoč najprej za-

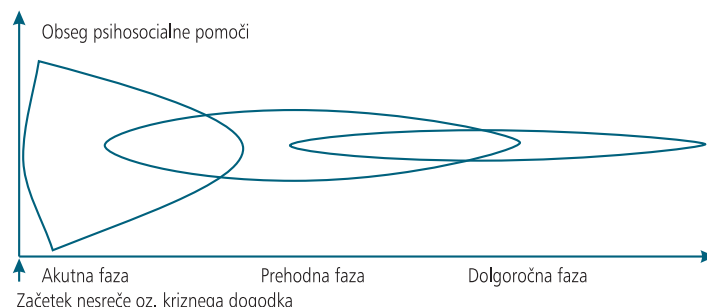
gotavljamo z osnovno oskrbo in varnostjo (oskrba z osnovnimi sredstvi). Za to obliko pomoči največkrat poskrbijo delavci socialnega varstva in prostovoljci. Temu sledi druga raven psihosocialne pomoči, kjer je pomembna podpora socialnega okolja in smo je deležni v družini, ob prijateljih in v delovnem okolju. Dobri socialni odnosi pomagajo posamezniku pri spoprijemanju s stresom in z novo nastalo situacijo. Na tretji ravni je organizirana nespecializirana pomoč različnih prostovoljnih organizacij, kjer usposobljeni prostovoljci za dajanje psihosocialne pomoči poskrbijo za razbremenjevanje človekovih stisk. Pri tem je osnovna oblika pomoči razbremenilni pogovor. Tej ravni pa sledi specializirana pomoč strokovnjakov (psihater, psihoterapevt). Najobsežnejše oblike pomoči smo deležni na osnovni ravni. Ta se oži v smeri specializiranih oblik pomoči, kjer strokovno pomoč potrebuje najmanj ljudi.

Časovna dinamika psihosocialne pomoči

Slika 2 prikazuje tri faze psihosocialne pomoči. V prvi

Slika 2: Časovna dinamika psihosocialne pomoči (Seynaeve, 2001)

Vir: A. Lavrič, Psihosocialna oskrba po nesrečah, Ujma št. 23, str. 220



takojšnji ali akutni fazi je v ospredju medicinska, praktična pomoč na kraju dogodka, ki ji sledi psihološka pomoč z razumevanjem in dajanjem čustvene opore. V naslednji prehodni fazi se pomoč nanaša na prilagajanje in spoprijemanje s psihološkimi, socialnimi in praktičnimi posledicami nesreče. V tej fazi je pomembno svetovanje za spoprijemanje s težavami, prepoznavanje oseb s psihičnimi težavami in oza-veščanje o čustvenih odzivih. V tretji, dolgoročni fazi so potrebe poškodovanih vse manjše. Psihosocialno pomoč pa dajejo predvsem strokovnjaki.

Pri dajanju psihosocialne pomoči ob različnih izrednih in drugih dogodkih je torej

pomembno, da imamo izdelane smernice dajanja pomoči, nadalje, da imamo na voljo različne oblike pomoči in pa seveda ljudi, ki so usposobljeni za dajanje različnih oblik pomoči.

Literatura:

- The European Network for Traumatic Stress (TENTS), Psihosocialna oskrba po večjih nesrečah, Uprava RS za zaščito in reševanje, lg 2009,
- Lavrič, Psihosocialna oskrba po nesrečah, Ujma, št. 23, Ljubljana 2009, str. 217-222,
- S. Šešok, Razbremenitveni pogovori z reševalci, Ujma št. 11, Ljubljana 1997, str. 295-299,
- Spregovorimo o samomoru in medijih – Strokovne smernice za odgovorno novinarsko poročanje, ur.: S. Rožkar, A. Tančič Grum, V. Poštuvan, Ljubljana 2010.

Srečanje po 45 letih

Po petih letih smo se v Šentjurju ponovno srečali slušatelji Prometne šole v Ljubljani. Zbrali smo se Bogomir Furek, Jože Hočevar, Branko Juričič, Mirko Kresnik, Jurij Malovrh, Štefan Mujdrica, Vlado Nemarnik, Marjan Stergaršek, Andrej Šmauc, Janez Štern, Ivo Turčinovič in Franc Kolman. Ugotovili smo, da smo že pošteno osiveli, nekateri pa smo se sivim lasem celo odrekli. Kar nekaj jih je manjkalo zaradi bolezni.

Naš sošolec in krajan Jurij Malovrh nam je predstavil

mestni muzej in hišo sklada-
teljev Ipavcev, nekdanji šef



postaje Miha Bučar pa mu-
zej Južne železnice na postaji

Šentjur. Muzejski eksponati so nas še posebej pritegnili, saj so bili v uporabi še takrat, ko smo delali kot prometniki. Obujali smo spomine na pretekla leta, nismo pa mogli mimo aktualnih dogajanj na železnici.

Dogovorili smo se, da se čez pet let ponovno dobimo v Šentjurju. Pred petinštiridesetimi leti so nas vlaki pripeljali v šolo iz raznih krajev Slovenije, celo iz Istre, in tudi po srečanju smo se odpeljali z vlaki.

Franci Kolman



Med podelitvijo priznanj v »taboru«
SŽ-ŽIP, storitve, d. o. o.

Podelitev priznanj delavcem za trideset let dela na železnici

Tretjega junija je bila v Železniškem muzeju slovesna podelitev priznanj vsem železničarkam in železničarjem, ki že cela tri desetletja delajo na železnici ali v njenih odvisnih družbah. Letos je bilo tristo enainpetdeset jubilarov. Zbrane je nagovoril generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič**, ki je povedal, da je iskreno vesel in počaščen, da lahko pozdravi jubilate ob praznovanju tride-

setletnice dela na železnici, in jim zaželel obilo sreče, dobre volje in optimizma tudi v prihodnje. Jubilarom se je zahvalil za njihovo delo in prispevek za dobre poslovne rezultate. »S takšno delovno vnetostjo, kot ste jo pokazali doslej, verjamem, da bomo dosegli še boljše rezultate. Danes je vaš dan in želim vam, da bi ga čim lepše praznovali!« je rekel Brankovič. Po podelitvi plaket in simboli-

nih daril, ki so jih podeljevali vodje organizacijskih enot, pa je seveda sledil še neuradni, za marsikoga prijetnejši del, v katerem ni manjkalo obujanja spominov na bolj ali manj prijetne dni dela na Slovenskih železnica.

Generalni direktor Goran Brankovič je čestital jubilarom.



Jubilanti o delu na železnici



Frančiška Jereb
Sekcija za elektroenergetiko Ljubljana

Prepričana sem, da je bilo mojih trideset let na železnici zelo uspešnih. Vedno je bilo veliko dela, vendar sem ga z veseljem opravljala. Delala sem na

različnih delovnih mestih v sekciji za elektroenergetiko Ljubljana, najprej v materialnem poslovanju, nato pa v stroškovnem knjigovodstvu. V teh letih se je način dela zelo spremenil. Delo je postalo nekoliko lažje, odkar smo dobili računalnike. Med sodelavci se dobro razumemo in med nami je dobro vzdušje. Za železnico bi se spet odločila, navsezadnje tudi zato, ker imam rada vlake.



Zoran Pavić
Sekcija za tovorni promet Koper

Trideset let na železnici se mi zdi, da je preletelo, kot da bi minilo komaj kakšno leto. Moja poklicna pot se je pričela na postaji v Kopru, kjer sem se,

takoj po končanem šolanju, zaposlil kot vlakovni odpravnik. Po enem letu opravljanja tega poklica sem moral na služenje vojaškega roka, od koder sem se vrnil na isto delovno mesto, pozneje pa sem delal tudi na postaji Divača. Dokončal sem študij ob delu, zvrstilo pa se je tudi kar nekaj delovnih mest. Opravljal sem delo operativnega pomočnika, tehnologa, vodje delovne enote Koper in zastopnika železnice v Luki Koper, trenutno pa v

PE Tovorni promet opravljam funkcijo vodje sekcije. Vsa delovna mesta so prihajala po nekakšnem logičnem zaporedju. V spominu mi bo ostalo obilo lepih trenutkov iz vseh teh let. Neračunljivo pa se spominjam dogodka iz Divače, ko sta trčila dva tovorna vlaka.



Irena Kobal
Poslovna enota potniški promet

Ko pogledam nazaj, se mi zdi, da je teh trideset let na železnici minilo zelo hitro. Delala sem predvsem v tovornem prometu, zadnje leto in pol pa sem

zaposlena v potniškem prometu. Predvsem sem opravljala delo blagajničarke. Začela sem delati kot transportna komercialistka, najprej v Žalcu, nato sem bila premeščena v Šentjur na potniško blagajno. Lepih trenutkov je bilo veliko, toliko jih je bilo, da bi težko izpostavila samo enega. Zadovoljna sem, ker smo krasen kolektiv. Če bi imela možnost, bi se verjetno ponovno odločila za delo na železnici.



Marjan Traven
Poslovna enota vodenje prometa

Moram reči, da se je od leta 1981, ko sem prišel kot pripravnik za vlakovnega odpravnika, marsikaj dogajalo in veliko spremenilo. Delal sem kot vlakovni odpravnik, nato na delovnem mestu

namestnika šefa postaje in šefa postaje, zdaj pa opravljam strokovne naloge v vodenju prometa. V tem času, še posebej po osamosvojitvi RS, je bilo kar nekaj reorganizacij zaradi zmanjšanja stroškov poslovanja in prilagajanja trgu. Zelo pestro je predvsem zadnjih nekaj let, ko so se na podlagi nove evropske in nacionalne železniške zakonodaje pripravljali novi predpisi ter racionalizacija poslovanja z uvedbo novih računalniških tehnologij. Prelomnica je bila, ko sem prešel z izvršilnega na strokovno delovno mesto. Problematiko svojega poklica sem takrat spoznal še z drugega zornega kota. Takšna prelomnica se je zgodila že pred dvajsetimi leti, ko sem napredoval v šefa postaje. Vedno sem se rad preizkusil pri vsakem novem delu. Če bi se moral ponovno odločiti za to, kje bi rad delal, bi se še enkrat odločil za železnico.



Boris Gombač
Področje za raziskave in razvoj

Svojo poklicno pot pri slovenskih železnica sem začel na vzdrževanju telekomunikacijskih naprav v SVTK Pivka, nadzorništvo Divača. S sodelavci smo bili

mlada, neizkušena ekipa, polna zagona in energije. Razgibano terensko delo nam je bilo prav pisano na kožo. Nadaljeval sem v tehnični operativi sekcije v Pivki, sedaj pa sem v službi za raziskave in razvoj in že ves ta čas ostajam na področju telekomunikacij. Menjavi delovnih mest sta pomenili prelomnico, veliko spremembo in nove izzive. Vsako leto na železnici je tlakovalo pot do novih izkušenj in izpopolnjevanja, in vesel sem za vsak korak, ki sem ga v svoji karieri naredil.

Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (4)

Politika kakovosti in poslovni cilji

Politika kakovosti pomeni glavne vrednote, na katerih temelji kultura organizacije v železniškem prometu. Vrednote, ki naj jih razvije najvišje vodstvo organizacije v železniškem prometu, naj se ne bi spreminjale pogosto. V temeljni izjavi vodstvo našteje glavne opredelitve:

- pomen kakovosti za organizacijo v železniškem prometu,
- obveznost in zavezanost vodstva za izpolnjevanje zahtev in izboljševanje učinkovitosti sistema vodenja kakovosti,
- odnos do odjemalcev (potnikov in strank) in dobaviteljev,
- odnos do zaposlenih,
- odgovornost za doseganje ciljev kakovosti v organizaciji,
- odnos do izboljšav in inovacij,
- sistematično izobraževanje,
- učinkovitost vodenja,
- drugo.

S politiko kakovosti vodstvo organizacije v železniškem prometu odkrije svoj odnos do trga, sodelavcev, lastnikov in drugih nosilcev interesa (družbena skupnost), zato mora biti pazljivo sestavljena, saj pogosto pomeni prvo informacijo o organizaciji, s katero se ta predstavi.

Poslovni cilji pomenijo usmeritve v določenem obdobju. Vodstvu in sodelavcem dajejo informacijo o tem, kaj naj bi organizacija dosegla običajno v desetih do dvajsetih letih:

- rast,
- ustrezen položaj na področjih tehnologije v železniškem prometu in kakovosti,
- okrepitev sodelovanja s partnerji,
- drugo.

Vodstvo določi in objavi poslovne cilje, ki se prilagajajo raz-

meram na trgu in možnostim njihovega doseganja, ki dejansko kažejo smoter organizacije, proces nenehnih izboljšav. Takšni cilji so lahko na primer:

- povišanje stopnje izobrazbe zaposlenih s 6,3 na 7,
- znižanje stroškov poslovanja za 10 odstotkov,
- povečanje obsega nakladanja za 5 odstotkov,
- povečanje dobička za 3 odstotke,
- povečanje števila ur izobraževanja in usposabljanja na zaposlenega na 16 ur na leto.

Merila uspešnosti so dolgoročni in kratkoročni mejniki, ki podpirajo poslovne cilje. Biti morajo merljivi in dosegljivi, izraženi s številkami. Povezani morajo biti z viri, ki omogočajo uresničitev. Merila uspešnosti določajo položaj in cilj, opredeljujejo časovni interval za doseg cilja.

Strategije kažejo način doseganja poslovnih ciljev. Določalo naj bi jih srednje vodstvo, odobraval pa višje vodstvo. Strategije morajo biti stabilne, saj korenite in pogoste spremembe v organizacijo vnašajo zmedo in lahko bistveno vplivajo na varnost in urejenost železniškega prometa pa tudi na uspešnost poslovanja.

Taktika so načrtovane dejavnosti za uresničevanje zastavljenih operativnih ciljev. Na novo naj bi se opredelile vsaj enkrat na leto. Postavlja jih srednje vodstvo ob sodelovanju nižjega in z odobritvijo višjega vodstva.

V skladu s standardom ISO 9001 je politika kakovosti izhodišče za vse dejavnosti, ki potekajo v organizaciji z namenom obvladovanja kakovosti. Politiko kakovosti opredeli najvišje vodstvo. Ker je glavni cilj obvladovanja kakovosti napredovanje organizacije, doseganje

izboljšav in vodilnega položaja na trgu, morajo vodilni v organizaciji oblikovati politiko, ki omogoča sodelavcem, da se z njo identificirajo (jo vzamejo za svojo).

Tudi v železniškem prometu laže razpravljamo, če imamo pred očmi konkretne cilje, zato bi bilo primerno, da namesto abstraktne teme, kot je politika, raje poskušamo usmerjati pozornost k viziji napredovanja in izboljšav. Pritisk bi bilo primerno in potrebno ustvarjati tako, da ljudje začutijo bistveno neskladnost med DEJANSKIMI in ŽELEZNIMI razmerami. Ocenjevanje položaja kakovosti nas opogumlja, da postavljamo vprašanja, ki se nanašajo na različne podatke in probleme. Skupno iskanje odgovorov razpravljalcem prikaže jasno sliko o tem, kje smo v danem trenutku. Vprašamo se lahko:

1. Koliko nas stane poslovanje na sedanji stopnji obvladovanja kakovosti?
2. Koliko bi lahko prihranili z boljšim in učinkovitejšim delom?
3. Koliko bi bili lahko cenovno bolj konkurenčni?
4. Kako bi cenovna konkurenčnost vplivala na donosnost?

Odgovori na ta vprašanja pomenijo oceno stroškov neskladnosti. Razhajanje, ki ga pokaže razprava, je lahko izhodišče za določanje ciljev, ki jih želimo doseči z izboljšavami. Cilji morajo biti konkretni, na primer znižanje stroškov energije za 20 odstotkov, skrajšanje časa izvedbe odprave napak na SV napravah za 35 odstotkov in drugo.

Najvišje vodstvo te informacije obravnava na vodstvenem pregledu, tako da lahko postavlja ustrezne cilje in po potrebi prilagaja politiko kakovosti z namenom doseganja nenehnih

izboljšav. Pogosto je politika kakovosti zastavljena tako, da vsebinsko ustreza, v praksi pa je ravnanje osebja drugačno, kot bi lahko pričakovali. To je znamenje, da politika ne izraža opredeljene namere organizacije za doseganje kakovosti, ker ni ustrezno predstavljena vsem zaposlenim. Najvišje vodstvo ne more razumeti pomembnosti takšne filozofije, če je ni samo razvilo. Zato predpisana politika ne daje pravih učinkov. Politika kakovosti je bistveni element uspeha organizacije. Kaže smer razvoja in je gonilna sila vsega, kar se dogaja v organizaciji. Običajno je največja težava, s katero se spopada vodstvo, prav razlika med teoretično vizijo (idealna slika, kako naj bi bilo) in dejansko vizijo (kako stvari v resnici potekajo).

Da lahko dosežemo te cilje, mora biti strategija izboljšav sestavljena tako, da vključuje vse faze razvoja kakovosti:

- zavedanje celotnega kolektiva (Kje smo?, Kako bomo prišli tja?, intenzivna komunikacija med ravnmi);
- postavitve infrastrukture (odgovornosti in pooblastila, kompetence, komunikacije, oblikovanje podatkovnih baz, šolanje ...);
- izvajanje (postopki, s katerimi se izboljša poslovni proces);
- nenehne izboljšave (presoje, ocenjevanje napredka, vodstveni pregled, korektivne in preventivne aktivnosti, priznavanje in nagrajevanje uspehov ...).

Politika kakovosti organizacije pomeni vrednote in vevanja vodstva v zvezi s tem, kakšno organizacijo želi imeti in kako jo namerava voditi, da bo ekonomsko uspešna.

Varnost železniškega prometa (2)

Dejavniki varnosti železniškega prometa

V prvem delu smo se seznanili z normativno ureditev varnosti na železnici v EU in Sloveniji, v drugem delu pa se bomo seznanili z dejavniki varnosti železniškega prometa.

Glede Zakona o varnosti v železniškem prometu je treba še povedati, da so v njem opredeljeni določeni tehnični pogoji in parametri, ki jih morajo izpolnjevati železniške proge in vozila. Ti veljajo za gradnjo novih prog ter za gradnjo in nabavo novih vozniških sredstev. Poleg tega je predpisano, s katerimi napravami in opremo naj bi bila opremljena vlečna vozila, motorniki in motorne garniture ter potniški vagoni. V zakonu so določeni glavni pogoji za vodenje in upravljanje železniškega prometa v pogledu sestave vlaka, največje hitrosti vlaka, zasedenosti vlaka med vožnjo, vodenje evidenc v zvezi z vlaki, organizacija in opravljanje železniškega prometa, vozni red, izredni prevozi. Prav tako so določeni pogoji o zdravstveni sposobnosti in strokovni usposobljenosti delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa oziroma za izvršilne železniške delavce. Zaradi specifičnosti železniškega prometa in družbenega značaja varnosti prometa se z zakonom urejajo vprašanja odgovornosti delavcev zaradi kršenja predpisov pri opravljanju službe. Nespoštovanje predpisov o urejanju in izvajanju železniškega prometa, predpisov o vzdrževanju železniške infrastrukture in železniških vozil pa pomeni prekršek in kršitev delovne obveznosti oziroma kršitev delovne discipline.

Osnovni dejavniki varnosti železniškega prometa

Elementi sistema železniškega prometa, ki vplivajo na sta-

nje njegove varnosti, se običajno imenujejo dejavniki varnosti železniškega prometa. Osnovni dejavniki varnosti železniškega prometa so tehnična sredstva in delavci, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa. Pomembna je tudi vloga okolja sistema železniškega prometa, ki s svojim delovanjem (naravne sile, elementarne nesreče in drugo) ustvarja nevarnosti, ki lahko ogrožajo varnost prometa. Potniki in blago lahko ogrozijo varnost in vplivajo na delovanje celotnega sistema. Bistveni dejavniki varnosti železniškega prometa so:

- delavci, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa (D),
- tehnična sredstva železniškega prometa (S),
- potniki in blago v transportnem oziroma prevoznem procesu (PB),
- okolje (O).

Vsi štiri glavni dejavniki naj bi ustrezno oziroma pravilno, varno in zanesljivo delovali, da bi se ustvarile razmere za zagotovitev polne zanesljivosti in varnosti prometa. Če varnost (Va) prikažemo kot množico zanesljivih, predpisanih in varnega delovanja osnovnih dejavnikov, dobimo naslednjo relacijo:

$$Va = (D, S, PB, O)$$

Z natančno analizo glavnih dejavnikov je mogoče videti, da množica sestoji iz določenega števila podmnožic. Varnost se izkaže v funkciji zanesljivih, pravnega in varnega delovanja naslednjih dejavnikov (F):

$$Va = f(F1, F2, F3, F4, F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12)$$

kjer je:

- F1 – človek kot neposredni udeleženec v železniškem prometu
- F2 – organizacija dela
- F3 – proga in progovne naprave
- F4 – vlečna vozila (lokomotive)
- F5 – vlečena vozila (vagoni)
- F6 – signalnovarnostne naprave
- F7 – telekomunikacijske naprave
- F8 – stabilne naprave elektro vleke
- F9 – potniki
- F10 – blago, ki se prevažata po železnici
- F11 – zunanji vplivi – okolje
- F12 – drugi dejavniki

Uspešno delo je v bistvu odvisno od človeka. Človeški dejavnik je popularni naziv za interdisciplinarno področje, ki proučuje primarne človeške vire, možnosti in omejitve. Vpliv človeškega dejavnika na varnost železniškega prometa so začeli proučevati, ko so se zgodile prve nesreče. Ugotovili so, da so osnovni vzroki za slabo varnost neakovostno delo, možnosti napak pri delu in pri uporabi tehničnih sredstev. Treba je reči, da tehnična sredstva proizvede, pregleda in usposobi za delo prav človek, ki prav zato vpliva na varnost prometa.

Analize železniških in drugih nesreč z najtežjimi posledicami kažejo, da se zgodijo predvsem zaradi napak delavcev in neupoštevanja prometno tehničnih predpisov, zlasti zaradi nepazljivosti, pozabljenosti, utrujenosti, tveganosti, alkohola in bolezni.

Organizacija dela je bistveni dejavnik varnosti prometa. Železniški predpisi natančno določajo, kako je treba orga-

nizirati delo. Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZELP-UPB1), UR. LS RS 36/2010 z dne 4. maja 2010 normativno ureja delovni čas in delo v izmenah na delih in nalogah, na katerih delavci neposredno sodelujejo pri izvajanju železniškega prometa. Dolžina delovnega časa vpliva na proizvodni učinek. Po določenem številu ur dela učinek upada zaradi utrujenosti ter delavec začne delati napake in tako ogrožati varnost prometa.

Z odredbami Zakona o varnosti v železniškem prometu je predpisano, kakšne naj bodo proge in progovne naprave, objekti na njih, potni prehodi in kako jih je treba vzdrževati, da ne bi prihajalo do ogrožanja prometa. V omenjenem zakonu so predpisani pogoji tudi za vsa druga tehnična sredstva, ki so navedena kot dejavniki kakovosti od F4 do F8.

Potniki lahko vplivajo na varnost prometa in ga celo ogrožajo med potovanjem, pred njim ali po njem. Zanje veljajo določila Pravilnika o notranjem redu na železnici, UR. L. RS 88/2008 z dne 12. 9. 2008. Blago, ki se prevažata v železniškem prometu, lahko prav tako ogrozi varnost prometa. Za tovora veljajo zato predpisi o nakladanju tovara v/v na vagon in drugi predpisi. Vse tisto, kar ne sodi neposredno k železniškemu prometu, pa je njegovo okolje, ki prav tako vpliva na varnost prometa. Našteti dejavniki vplivajo na varnost železniškega prometa, vendar je vpliv vsakega dejavnika specifičen, vloga posameznih dejavnikov je bistvena in pomembna, posameznih pa minimalna.

Nadaljevanje prihodnjič

Uvajanje politike informacijske varnosti (5)

Upravljanje odgovornosti

Namen upravljanja odgovornosti je zagotoviti odgovorno, kakovostno, učinkovito in sledljivo delegiranje delovnih nalog in pooblastil. Še tako dobra računalniška in programska oprema ter ustrezni predpisi ne bodo zagotovili kakovostnega in učinkovitega poslovanja podjetja ter poslovno-informacijske varnosti, če ustrezne odgovornosti zaposlenih na vseh hierarhičnih ravneh ne bo, če se delovne naloge in pooblastila ne bodo delegirala na učinkovit in sledljiv način in če se varnostne politike ter notranji predpisi v praksi ne bodo izvajali.

Sledljivost delegiranja delovnih nalog in pooblastil dosežemo z doslednim pisanjem zapisnikov delovnih sestankov, kot to zahteva varnostno priporočilo 100402 Kodeksa informacijske varnosti SŽ na strani 47. Če zapisnikov ni, pomeni, da je delo improvizirano (P-CMM =

1), procesi so kaotični (CMMI = 1), delovne odgovornosti vodij in podrejenih sodelavcev pa praktično ni. Poleg tega sploh ni mogoče ugotoviti, kaj in koliko zaposleni v resnici delajo. Sestanki brez konkretnih sklepov in zapisnikov so zgolj debatni klubi in nepotrebna izguba delovnega časa.

Delovni nalog je standardizirana oblika zapisnika delovnega sestanka. V skladu s tretjim strateškim poslovnim ciljem projekta uvajanja Politike informacijske varnosti na SŽ (doseči raven zrelosti poslovnih procesov najmanj CMMI = 3) bo proces upravljanja odgovornosti standardiziran na ravni SŽ in v celoti informatiziran do stopnje informatizacije (v nadaljevanju skrajšano SI) SI = 5. Na Shemi 1 vidimo pripadajoči tok podatkov: poslovna strategija SŽ se izvaja skozi strateške projekte SŽ, skozi strateške procese SŽ in s poslovnimi aplikacijami SŽ. Skrbnik Kataloga strateških projektov SŽ je Vodja projektne

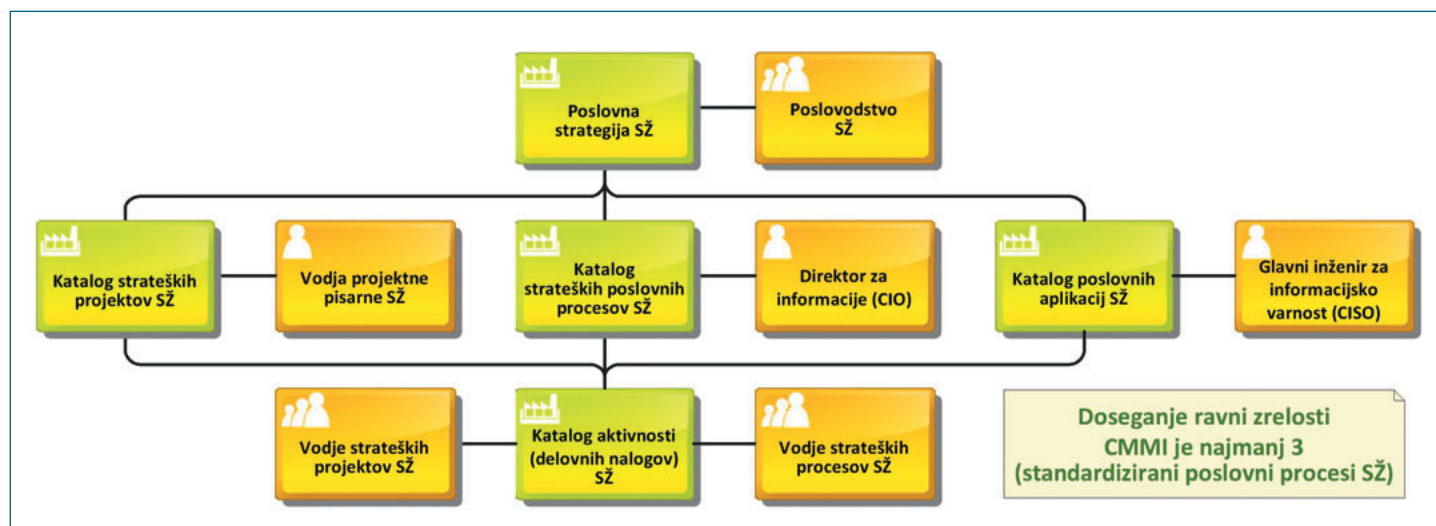
pisarne, SI je sedaj 3, način dela pa določa Organizacijski predpis o vodenju projektov na SŽ (987). Skrbnik kataloga strateških procesov je Direktor za informacije (CIO), SI je 2, način dela določa Pravilnik o notranji organizaciji SŽ (615). Skrbnik Kataloga poslovnih aplikacij SŽ je glavni inženir za informacijsko varnost (CISO), SI je sedaj 4, način dela pa določa Organizacijski predpis o poslovanju Področja za informatiko (999.06). Vsi trije navedeni predpisi, ki si jih lahko ogledamo tudi na intranetu SŽ v rubriki Predpisi, bodo vsebinsko usklajeni s Kodeksom in s prihodnjo novo organizacijo SŽ.

Po preoblikovanju SŽ v holding, bo na novo oblikovan Katalog aktivnosti, ki bo po svoji vsebini Katalog delovnih nalogov na ravni SŽ. Kot je razvidno iz Sheme 2, bo s šiframi relacijsko povezan z vsemi tremi prej navedenimi katalogi in informatiziran do SI = 5. Tako bo nastal specializirani računalni-

ški program z nazivom Delovni nalogi, s katerim bo standardiziran in informatiziran celoten proces upravljanja odgovornosti. Vodje projektov in vodje procesov bodo s programom delegirali delovne naloge na podrejene sodelavce ter pripravljali standardna poročila o napredovanju dela na projektih in v procesih za vodstvo podjetja. Vsaka delegirana delovna naloga in pooblastilo bo lahko izhajala samo iz projekta, iz procesa ali od poslovne aplikacije in bo zapisana v zbirki podatkov kataloga. Tako bo dosežena potrebna delovna odgovornost pri vodjih in podrejenih sodelavcih ter standardizacija in sledljivost delegiranja. Vsak vodja bo pred dodelitvijo moral delovno nalogo natančno razčleniti glede na vprašanja KAJ, KDO, ZAKAJ, KAKO, KDAJ ter glede na stopnjo zaupnosti pripadajočih podatkov. Podrejeni sodelavci bodo iz vsebine delovnega naloge, ki ga bodo prejeli tudi v tiskani obliki, lahko videli, pod

Shema 1: Vodenje kataloga aktivnosti (delovnih nalogov) SŽ

Vir: prirejeno po <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/CMMIVPraksi.pdf>



Varnostno priporočilo 100402:

Pisanje uradnih zapisnikov o službenih sestankih

O vsakem uradnem službenem sestanku je treba izdelati zapisnik. Po potrebi se zapisnik označi in obravnava kot zaupen. Stopnja zaupnosti se določi glede na vsebino zapisnika. Zapisnik sme biti dostopen samo pooblaščenim osebam. Kopijo zapisnika prejmejo vsi sodelujoči na sestanku, po potrebi pa tudi druge pooblašcene osebe.

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>, stran 47

kateri projekt, proces ali aplikacijo sodi njihovo delo, zato jim bo natančno znan namen, smisel in ustvarjena nova vrednost pri vsakem delu, ki jim bo dodeljeno. Tako bo dosežena večja motivacija za delo, bolj kakovostno, učinkovito in varno delo ter boljša podlaga za ocenjevanje delovne uspešnosti zaposlenih. Glede na zelo veliko število notranjih predpisov SZ, katerih vsebine posameznik v celoti ne more

obvladati, pa bodo v delovnem nalogu navedeni tudi tisti predpisi, ki jih je treba obvezno upoštevati pri izvedbi dodeljene naloge.

Sklep

Maja je bil v rubriki Politika informacijske varnosti SZ po ISO 27002 na intranetni strani <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/RazsirjeniKatalogAplikacij.pdf>.

pdf objavljen Katalog poslovnih aplikacij SZ, ki vsebuje tudi pripadajoče procese sistemske podpore. V katalogu je seveda prikazan samo manjši del podatkov, ki niso zaupne narave. Na Shemi 3 iz tega kataloga vidimo, da je temeljni poslovni proces Področja za informatiko razvijanje in vzdrževanje poslovnih aplikacij in s tem informacijska podpora izvajanju poslovnih procesov na SZ, vsi drugi procesi informatike pa sodijo pod sistemsko podporo tega temeljnega procesa. Po preoblikovanju SZ bosta v tej rubriki objavljena še Katalog strateških projektov SZ in Katalog strateških procesov SZ, nato pa bo sledila informatizacija procesa upravljanja odgovornosti.

Viri:

- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/VP.htm>
- <http://www.racio-razvoj.si/hrm-test.html>

Shema 2: Poenostavljeni podatkovni model vodenja kataloga aktivnosti (delovnih nalogov) SZ

Vir: prirejeno po knjigi Manager, prvi med enakimi, stran 104, GV Založba 2003



Shema 3: Temeljni in podporni procesi Področja za informatiko

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





Ozkotirne železnice HSB

Nemške ozkotirne železnice Harzer Schmalspurbahnen, ki imajo 140,4 kilometra dolgo omrežje s tirno širino enega metra, so med ljubitelji železnic zelo znane in med njimi so dosegle skoraj mitološki položaj. O železnicah HSB so posneli veliko DVD-jev in napisali veliko knjig. Povsem upravičeno, kajti vožnja s temi vlaki je čudovita izkušnja.

Zgodovina teh ozkotirnih železnic sega v leto 1886. Do leta 1913 so združili več prog v enotno omrežje. V drugi svetovni vojni je omrežje utrpelo veliko škodo in leta 1946 so Rusi celo odpeljali nekaj njenih tirov. Odsek proge Straßberg–Stiege, ki se je nahajal na območju med nekdanjo Vzhodno in Zahodno Nemčijo, so leta 1961 iz

vojaških razlogov zaprli, vendar so ga postopoma obnovili v osemdesetih letih. Potem so leta 1991 ustanovili Harzer Schmalspur Bahnen (HSB) in od takrat se omrežje nenehno razvija. V primestnem prometu prevažajo potnike z električno-dizelomotornimi garniturami. Leta 2001 so HSB celo odprle nekaj novih postajališč v predmestjih.

Z velikim zanimanjem sem se zato pridružil skupini švicarskih novinarjev, ki so si šli ogledat železnice HSB. Ko smo ob 10.23 stopili s sodobne motorne garniture HarzElbeExpress (www.hex-online.de) v Quedlinburgu, smo na sosednjem, ozkotirnem tiru takoj opazili parno lokomotivo serije 996001-4 z razporeditvijo osi 1C1 iz leta 1939. Ta brezhibni črni močni motor se je pripravljal, da ob 10.30 krene s tremi vagoni nazaj v Hasselfelde. Lokomotivo so zapeli, opravili zavorni preizkus in odpeljala je – sočasno z garnituro HEX. Sočasni odhodi vlakov so značilni za železnice HSB, celo odhodi vlakov na glavnih progah. Nato smo se odpravili v hotel Schlossmühle (www.schlossmuehle.de), nekdanji mlin, ki gostom ponuja odlično razmerje med ceno in storitvijo visoke kakovosti. Popoldne smo si ogledali Quedlinburg, ki ima status mesta

pod varstvom Unesca in katerega ulice so videti kot iz pravlјice (www.quedlinburg.de).

Naslednji dan smo se odpeljali z motornim vlakom HEX v Wernigerode. Vožnja je trajala manj kakor eno uro. V Wernigerodeju sta postaji železnic HSB in železnic HEX ena poleg druge, tako da smo lahko hitro prestopili na drug vlak. Tega je poganjala parna lokomotiva z razporeditvijo osi 1E1, v njem pa je bilo deset vagonov. Žal nismo imeli časa, da bi si jih ogledali, ker smo izstopili že na prvi postaji, Wernigerode Westerntor. Tu imajo železnice HSB svoje delavnice.

Dobrodošlica v delavnici je bila zelo prisrčna in gostoljubna. Pripravili so vodeni ogled delavnice in nam dovolili, da fotografiramo prav vse, medtem ko so delavci popravljali parni kotel lokomotive z razporeditvijo osi 1E1 in nekatera druga železniška vozila. V dvorišču smo opazili dizelsko lokomotivo Bo-Bo nekdanjih Nemških državnih železnic (Deutsche Reichsbahn), ki so jo predelali za vožnjo po teh ozkotirnih progah. Zdaj jo uporabljajo v tovornem prometu, za delovne vlake in predhodno ogrevanje potniških vagonov. Zunaj so bili še snežni plugi, dizel-motorni vlaki in druga delovna



Omrežje prog železnice HSB



V delavnicah HSB Westerntor v kraju Wernigerode



Lokomotiva 997243-3



Lokomotiva 997239-9



Wernigerode

vozila. Delavnici je impresivna, v njej je 37 kretnic, dve okretnici, prenosnica in štirideset tirov. Postaja je, tako kakor vse druge, zelo dobro ohranjena, in njeni objekti so v odličnem stanju.

Wernigerode je očarljivo mesto, za ogled katerega si kaže vzeti nekaj več časa (www.wernigerode.de). Sprehodili smo se skozi mesto do glavne železniške postaje, kjer smo vstopili v dizelmotorni vlak Nemških železnic in se odpeljali na ogled mesta Halberstadt, nato pa nazaj v Quedlinburg, ki se nahaja na 121 metrih nadmorske višine oziroma na najnižji legi v omrežju HSB. Najvišja točka je gorska postaja Brocken na 1.125 metrih nadmorske višine, medtem ko je vrh hriba na 1.142 metrih nadmorske višine.

Brocken se nahaja v Narodnem parku Harz.

Naslednje jutro je bilo zanimivo. Pridružili smo lokomotivi serije 996001-4 z razporeditvijo osi 1C1 in njenim trem vagonom. Prevel nas je čuden občutek, ker se nahajamo v vlaku, ki sicer vsak dan pelje potnike, vendar s parno vleko – nekaj, česar nisem doživel od leta 1967! Vlak je ustavljal na vseh postajah, in mimoidoči vlaki so nam ponujali možnost, da smo lahko veliko fotografirali in snemali, kljub temu, da je ves čas deževalo. Na postaji Alexisbad smo izstopili iz vlaka in hitro posneli nekaj fotografij, nato pa se odpravili v Stiege, kjer nas je čakal dizelmotornik. Ta nas je odpeljal na štiri kilometre dolgo pot v Hasselfelde. Ko so vlaki s premogom vozili

v termoelektrarno, je bilo treba vlak obrniti na postaji Stiege. Da bi se izognili temu, so zgradili tirno zanko, ki še danes deluje.

Vzpon na Brocken se je začel na postaji Drei Annen Hohne. Dež in megla sta bila čedalje močnejša, vlak pa si je skozi gozd utiral pot navzgor in v ovinkih. Proga po hribu je dejansko speljana v krogu, da vlak lažje premaga višinsko razliko. Sneg je vodoravno padal, megla pa je bila tako gosta, da nismo videli dlje od desetih metrov. Rezervacijo smo imeli v hotelu – v stavbi, ki je nekoč bila vojaška prisluškovalna baza –, vendar ga nismo mogli najti! Ščasoma smo našli hotelsko kavarno in mizo, ki je bila rezervirana za nas. Tam sta bili dve osebi iz naše skupine, druge pa

smo poklicali s prenosnim telefonom in jih vodili v kavarno. Če se vidljivost ne bi poslabšala, bi se povzpeli na vrh opazovalnega stolpa, toda tokrat je to bilo nesmiselno!

Po dobrem čaju in pecivu smo se vrnili na postajo Brocken in k našemu vlaku. Parni stroji so brneli, toda ni jih bilo mogoče ne videti ne slišati. Spustili smo se do postaje Drei Annen Hohne, kjer smo ujeli vlak, s katerim smo se skozi 70 metrov dolg predor peljali po petnajst kilometrov dolgi progi nazaj v Wernigerode. Nato smo se z dizelmotornikom Nemških železnic odpeljali v Quedlinburg, prevzeli prtljago v hotelu, večerjali in se odpeljali v Halberstadt in Halle. Tu smo vstopili v nočni vlak, ki nas je odpeljal v Švico.



Železniška postaja Drei Annen Hohne



Lokomotiva 997234



Lokomotiva 997245-6



Lokomotiva 996001-4 Eislefelder Talmühle



Na gorski postaji Brocken je snežilo. Lokomotiva 99222



Mestna hiša v Halberstadtu



Železniška postaja Halberstadt



Tramvaj v Halberstadtu



Železniška postaja Alexisbad

oknih, tako da je mogoče fotografirati povsod. Slednje smo sicer na našem potovanju zaradi vremena lahko bolj redko počeli.

Lokomotiva in vagoni so čisti, čudovita je tudi restavracija, v kateri pripravljajo čaj in sendviče. V ponudbi so seveda tudi klobase, njihova lastna čokolada in vino. Železniške postaje so zelo fotogenične. Osebe rado pomagajo in je zelo profesionalno. Železnice HSB so prevoznik v tovarnem prometu, ki ima lastne vagone, in prevoznik v potniškem primestnem prometu, ki vozi tudi z naj sodobnejšimi motornimi

Vtisi s HSB-ja so številni in različni, vendar vsi dobri. Omrežje je zdaj predvsem turistično. Doživetje je voziti se v dvoosnem vagonu z odprtimi ploščadmi, izstopiti ali vstopiti na kateri koli postaji, ne da bi vas preganjalo železniško osebje, in voziti se ob odprtih



Quedlinburg



Quedlinburg

vlaki. HSB imajo čudovito zbirko zgodovinskih vozil (www.hsb-wr.de); na ogled je 25 parnih lokomotiv, deset motornih vlakov in dvanajst dizelskih lokomotiv. Ponudba za izletnike je raznovrstna. Med drugim se lahko dogovorite za celodnevni izlet ali kupite vozovnico za

skupino ali družino. Če zanimanje za železnice združimo s čudovitimi mesti in pokrajino, hitro spoznamo, zakaj se vsako leto 1,1 milijona ljudi pelje z vlaki in obišče to območje. Obisk železnic HSB vam toplo priporočam.



Eislefelder Talmühle

Nagradno vprašanje

Koliko je dolga gorska proga Brockenbahn?

Odgovor pošljite do 15. avgusta po pošti na naslov uredništva s pripisom **Nagradno vprašanje HSB**. Med prispeli pravilnimi odgovori bomo izžrebali nagajenca, ki bo prejel kapo na fotografiji.

Slovenske železnice d. o. o.
Uredništvo revije Nova proga
Nagradno vprašanje HSB
Kolodvorska 11
1506 Ljubljana



NORVEŠKA

Stavanger

Slogan, s katerim vabijo turiste v Stavanger, se glasi *Vse na dosegu rok*. In res je vse na dosegu rok. V turističnem paketu, ki ga ponuja to norveško mesto, je dejansko veliko zanimivega.

Prvi stik z Norveško je bil zame, ki sem iz Velike Britanije, na letališču. To je čisto, majhno, kompaktno in učinkovito. Avtobus vozi vsakih dvajset minut z letališča v središče Stavangerja. Vožnja traja pol ure, vsi govorijo angleško in voznik avtobusa celo sprejema kreditne kartice, tako da je zelo enostavno plačati vozovnico. Med vožnjo opazimo na griču ob morju tri meče višine devetih metrov (norveško: Sverd i fjell). Spomenik so postavili v spomin na bitko pri Hafstrfjordu in na tri norveške kralje, ki so leta 872 združili Norveško. Avtobus nas popelje čez zemeljsko ožino od obale Severnega morja do notranjega morja in do avto-

busno-železniške postaje, ki je ob majhnem jezeru v središču mesta.

Čeprav v mestu živi sto dvajset tisoč ljudi, je mesto videti majhno. Povsod lahko pridemo peš v največ desetih minutah. Ob jezeru sem se sprehodil do hotela, ki se nahaja za najstarejšo katedralo na Norveškem iz leta 1125. Katedrala je dolga nizka zgradba in dobro se ujema z arhitekturnim slogom mesta. Raziskovanje mesta je nadvse enostavno. Od zadnjega vhoda v katedralo se razteza območje za pešce, ki se spušča vse do пристanišča. Pomorska vozila stalno prihajajo in odhajajo v pristanišče – trajekti za prevoz avtomobilov, vodni taksiji, ki vozijo na otoke, turistične ladje, ladje za oskrbo z gorivom, in domačini, ki prihajajo v mesto po opravkih. Od 28. do 31. julija letos bo v Stavangerju potekala tradicionalna mednarodna regata Tall Ships' Races.

Na eni strani se nahajajo stara skladišča z bočnim zidom v morju, na drugi strani pa staro mestno jedro. To je nekaj edinstvenega.

Vzdolž tlakovanih vijugastih ulic so številne lesene hiše bele barve. Nekatere ulice so tako ozke, da po njih lahko gredo le pešci. V Stavangerju je približno osem tisoč lesenih hiš. Te

ogled, kako so lovili ribe, jih pripravili in konzervirali. Prvotno je to bilo izredno težko ročno delo, ki je zahtevalo veliko spretnosti, vendar so postopoma razvili stroje za obdelavo sardel in njihovo konzerviranje. Stroje so izdelali v Stavangerju, in lahko si predstavljate lokalne obrtnike, ki so proučevali postopke in oblikovali te zapletene stroje.

Muzejska parna lokomotiva na postaji



Muzej naftne industrije



so videti sveže, kar pomeni, da jih prebarvajo vsako leto. Med lesenimi hišami sem naletel na Muzej tovarne konzerv (norveško: Norsk Hermetikkmuseum).

V Stavangerju je veliko muzejev, ki so idealna mesta, kamor se lahko zatečemo, če dežuje, toda zame je bil najboljši Muzej tovarne konzerv. Bogastvo mesta izvira namreč iz skromnih sardel! V nekdanji nizki, stari tovarni konzerv je na

Ribje kroglice so tudi bile glavni proizvod, saj so jih lahko naredili in konzervirali v obdobju, ko sardin ni bilo. Norvežani so imeli težave s Francozi, ki so jim uspešno prepovedali uporabljati ime *sardine* za svoje izdelke. Samo sredozemske ribe so se lahko imenoval *sardine*, tako da so jih Norvežani morali imenovati *sild* in *breitling*, ko so jih prodajali v Evropi, povsod drugod po svetu pa *sardine*. Izje-



Mesto krasijo
tudi zanimivi bronasti kipi.



Stolp Valberget



Prižnica nad Lysefjordom (foto: Ritchyblack, vir: Wikipedia)

mno zanimiva zgodba! Na starem filmskem posnetku si lahko ogledamo, kako so delali v tovarni. Ustavil sem se ob zbirki ribjih pločevink in ugotovil, da so izdelane na Poljskem. Videti je torej, da v Stavangerju ni več lokalne industrije za predelavo in konzerviranje rib. Sedaj je glavna dejavnost naftna industrija. Tej je namenjen muzej na morju, v konstrukciji iz nerjavečega jekla, ki je v obliki naftnih ploščadi.

Dobesedno odvlечи sem se moral iz muzeja tovarne konzerv, kajti čas je bil za izlet po fjordu. V mestu opazimo veliko slik Prižnice (Preikestolen ali Prekestolen). Ta pečina v obliki prižnice, ki se visi nad fjordom Lysefjord, je svetovno znana

turistična znamenitost. Za enodnevni izlet tja morate biti dobro telesno pripravljene in imeti morate dobro opremo. Najprej se peljete z ladjo, nato z avtobusom, potem pa še dve uri hodite do te nenavadne ploske skale pravokotne oblike, ki visi 604 metre navpično nad Lysefjordom. Ker za ogled nistem želel nameniti vsega dneva, sem se raje odpravil na triurni izlet z ladjo po Lysefjordu. Ladja je krenila s pomola Skagenkaiaen v središču mesta in plula mimo številnih otočkov – na enem se je celo ustavila, da je član posadke domačinom predal zavoj pošte in časopisov. Potem smo zapluli v fjord. Skale se dvigajo tisoč metrov visoko, vendar ni čutiti nobene utesnjenosti, saj

je fjord širok. Ustavili smo se, da bi posadka nakrmila koze, ki so jih tja dali na poletno pašo. Koze so se pasle na strmi polici, ki je nastala, ko se je zru-

drnicami tradicionalno ustavljali, ko so se vračali z nakupov v Stavangerju.

Za najmlajše je v Stavangerju dobro poskrbljeno, na primer z



Nočni vlak v Oslo
odpelje od 22.20.

Vlak v daljinskem prometu,
ki vozi v Oslo



šla skala. Ker je dokaj ravna, se na njej lahko pasejo koze. Izletnike na Prižnici je mogoče videti le z daljnogledom. Odpravili smo se neposredno do slapa. Članica posadke je zajela vedro kristalno čiste vode, ki prihaja z ledenika, in nam ponudila vodo. Nato smo se z veliko hitrostjo vrnili v Stavanger, vendar po drugi poti, skozi zaliv, v katerem so se otočani s čolni na vesla ali ja-

muzejem za otroke in v turistični pisarni, kjer je mogoče kupiti medvedka, ki v angleškem jeziku pripoveduje, kaj je na določeni lokaciji v mestu. Očitno je izdelek iz Velike Britanije! Otroci se lahko tudi podajo na pot, na kateri iščejo zaklad.

Turističnih znamenitosti je res veliko – stare veličastne trgovske hiše, velika koncertna dvorana, ki jo še gradijo in jo bodo odprli prihodnje leto, šte-



Slap ob Lysefjordnu

vilne druge lepe stavbe in številni bronasti kipi. Slednji spominjajo na pomembne ljudi iz mesta, nekateri kipi pa so zaradi otrok, ki radi pridejo po njih.

Prometne povezave s Stavangerjem so dobre. Trajekti vozijo v Bergen, vlaki pa v Oslo in ob obali. Bližnje kraje si je mogoče ogledati z ladjo, po drugih poteh v regiji pa se lahko odpravite z avtobusom.

Železniška postaja je v središču mesta, in zlahka bi jo zgrešili. Precej neizrazita je. Veliko betonsko parkirišče prekriva večji del postajnega območja. Postaja je betonska kvadratna stavba brez značaja, vendar ima eno veliko znamenitost. V njej je parna lokomotiva z razporeditvijo osi 1B. Zgra-

dili so jo v tovarni Motala na Švedskem leta 1881 za tirno širino 1.067 mm in jo po delih odpremili v Stanghelle, kjer so jo sestavili in predali v promet ob odprtju proge Voss–Bergen leta 1883. Leta 1904 so lokomotivo preselili v Stavanger in jo uporabljali na progi Flekkefjord. Leta 1973 pa so lokomotivo postavili na ogled na postajo Stavanger.

Blizu Stavangerja je ob obali mesto Sandnes, ki velja za eno bolj prijaznih mest do kolesarjev. Mesti sta tesno povezani. Vlaki v Sandnes vozijo vsakih petnajst minut in spotoma ustavijo na postaji Paradis (paradiž)! Norveške železnice (NSB) opravljajo storitev z elektromotornimi garniturami se-



Ob pristanišču v Stavangerju

rije 72. AnsaldoBreda je zanje zgradil 36 garnitur v letih od 2002 do 2005. Vlaki so zelo udobni in dobro zasnovani, z veliko prostora za noge.

moči 5.400 kW z razporeditvijo osi Bo-Bo. Dvaindvajset jih je izdelal Adtranz v letih 1996 in 1997. V nočnem vlaku so običajno dva vagona spalnika z



Prvomajska parada v Stavangerju

Elektromotorna garnitura serije 72, ki vozi v lokalnem prometu



Osem vlakov vozi v daljinskem prometu v Kristiansand, od teh pa jih pet vozi naprej v Oslo. Prevozni čas znaša od sedem ur 29 minut do osem ur 23 minut. Vlaki so visoko kakovostne elektromotorne garniture serije 73, ki jih je izdelalo podjetje Adtranz v letih 1997 in 1998. Zadnji vlak v Oslo odpelje ob 22.20 in prispe v Oslo naslednji dan ob 7.29. Vleče ga električna lokomotiva

oddelki po dva ležišča, vagon bistro in trije vagoni drugega razreda. Vagoni so visoke kakovosti.

Stavanger je zelo impresivno, odprto, kompaktno, čisto, prijetno in prijazno mesto z eno samo pomanjkljivostjo – za nas, ki pridemo z evri, so stvari predrage. Sicer pa ne dvomim, da boste mesto, ki je namenjeno sardinam, vzljubili.

Centralne delavnice Maribor

Mlin mladosti za reagane

Verjetno poznate tisto panjsko končnico s sliko »mlina za stare babe«, kamor moške v koših prinašajo svoje ostarele žene, da jih potem, po bogve kakšnem čudežnem mlinškem procesu, odnesejo domov pomlajene.

tivam serije 664, izdelanih v letih 1984-86 v Electro Motive diviziji ameriškega velekoncerna General Motors, sestavljene pa so bile v Đuro Đakoviću v Slavonskem Brodu.

Te šestosne dizel-električne lokomotive z močjo 1.491 kW, Slovenske železnice so jih kupile

slovu članka o zgodovini GM lokomotiv, ki je izšel v posebni izdaji revije Trains, v La Grangeu so izdelovali lokomotive za večnost. La Grange je mesto v Illinoisu, kjer je nekoč bila GM tovarna lokomotiv.

Da bi tudi naši reagani bili večni, skrbijo v mariborskih de-

lavnica, in tokrat so bili na pomlajevalnem procesu kar štirje sočasno, od tega trije na veliki reviziji, ki jim sledi na vsakih šestnajst let.

Velika revizija pomeni, da se lokomotiva popolnoma razstavi, sledi pa vrsta obsežnih in podrobnih pregledov in popra-



Ta panjska končnica mi je prišla na misel, ko sem minule dni spet obiskal Centralne delavnice v Mariboru in v njih zagledal vse polno reaganov v raznih fazah »pomlajevanja«. Moj prvotni namen reportaže je bil nekoliko širši, a ob pogledu na to nevsakdanjo množico reaganov na kupu sem se v hipu odločil, da reportažo osredotočim le nanje.

Sicer sem prepričan, da ob imenu reagan vsak bralec ve, da gre za lokomotivo, ne pokojnega ameriškega filmskega igralca in predsednika, a vseeno – reagan je vdevek, ki so ga železničarji nadeli lokomo-

20, so nadomestile že nekoliko izrabljene predhodnice, znamenite Kennedyje – dizlovke serije 661, a ne povsem, kajti dve še vedno vozita kljub častitljivim abrahamovim letom.

SŽ so reagane razdelile na dvojce, po operativni plati povsem različnih področij – ravninsko progo od Pragerskega do Hodoša ter težko, povsem gorsko Bohinjsko progo z nagibi do 25 promilov.

Skoraj tri desetletja službovanja, tisoči težkih vlakov in milijoni kilometrov so vsekakor pustili sledove na teh močnih in nadvse trpežnih lokomotivah, toda – kot so zapisali v podna-





vil na vseh sklopih lokomotive: na dizel motorju, električnem generatorju, vlečnih motorjih, podstavnih vozičkih ter na vsej ostali opremi. Lokomotiva ob tem delu spominja na skelet, saj ostaneta cela le šasija in kabina lokomotive. Če je potrebno, te sklope tudi obnovijo ali

skusne obremenitve lokomotive na preizkuševalnici so čas, ko se pokažejo morebitne pomanjkljivosti, če sploh. Po odpravi teh ter po končnem »upliftingu« v lakirnici je reagan pripravljen za še zadnji preizkus, obremenilno vožnjo, in ko je ta opravljena, je pomlajeni reagan pripravljen za

naslednjih šestnajst let trdega dela.

Na začetku omenjeni mlin je resda zgolj bajka, odraz neurešljivega hrepenjenja vseh nas po čudežnem kraju, kjer bi se pomladili. Reagani so srečni – za njih tak kraj obstaja. Imenuje se Centralne delavnice v Mariboru.



pa zamenjajo z novimi, ki jih dobijo od proizvajalca EMD iz ZDA, nekatere, kot so vlečne naprave, ležajna ohišja, deli ohišja lokomotive in podobno, pa izkušeni mojstri obnovijo.

Skupaj s popravilom in obnovo sklopov se izvaja tudi obnova ogrođa lokomotive. Vse zarjavele dele koša izrežejo in navarijo nove. Ogrodje pobrusijo in pobarvajo z osnovno barvo, nato pa sledi montaža obnovljenih sklopov in njihova spojitve. Ko lokomotivo še napolnijo z vsemi tekočinami, sledi poskusni zagon. To je čas, ko uskladijo dizel motor in generator ter preizkusijo moč te vlečne sile. Po-





Lokomotiva z vagonom v mestu Parnu.

Estoniski železniški muzej

Estonija, ena izmed treh baltskih držav, ki si je leta 1991 ponovno izborila neodvisnost, njeno preteklost pa je močno zaznamovala Sovjetska zveza. To velja tudi za estonsko železnico.

Prva zasebna ozkotirna železnica (750 mm) v Estoniji je bila odprta leta 1896 med krajema Pärnu in Valga, leta 1900 pa je dosegla prestolnico Tallin na

mi tiri (1520 mm), ki so bili bolj primerni za vojaške Transporte in hkrati usklajeni z železniškim sistemom v Sovjetski zvezi. K sreči so se pred štirimi desetletji zanesenjaki zavzeli za ohranitev še obstoječih ozkotirnih vlakov. S tem namenom je nastalo prostovoljno društvo, ki je ustanovilo železniški muzej in se danes ponaša z eno večjih tovrstnih zbirk v Evropi.



Lokomotiva je bila narejena leta 1950 v tovarni Škoda.

skrajnem severu. Skupna dolžina tirov je pred drugo svetovno vojno znašala 909 kilometrov. Po sovjetski okupaciji novi oblastniki niso želeli nadaljevati gradnje ozkotirne železnice, zato so jo večji del razstavili in opustili, ter nadomestili s širši-

Pestra zbirka

Muzej je urejen v opuščeni železniški postaji in remontnih delavnicah iz leta 1922 v zaselku Muramaa na jugozahodu države, nedaleč stran od priljubljenega letoviškega mesta



Ruska lokomotiva za čiščenje prog ni bila veliko v uporabi, saj v Estoniji ne zapade ekstremno veliko snega.

Pärnu. Nastanek muzeja sega v začetek osemdesetih let preteklega stoletja, ko je skupina prostovoljcev začela obnavljati prvih pet železniških vagonov in lokomotivo. Prvim obnovljenim eksponatom so kmalu

sledili novi in danes je na tirih in v velikih hangarjih že več kot osemdeset vagonov, lokomotiv in drugih vozil, povezanih z železniškimi tiri.

Vodja muzeja Mehis Helme pravi, da novih vagonov in lo-



Mehis Helme je upravičeno ponosen na bogato muzejsko zbirko.



Ob poletnih sobotah se je mogoče zapeljati v lesenih vagonih.



Tovorni hladilni vagon je bil narejen leta 1935 v Latviji.



Zanimiv je avtomobil za vožnjo po tirih.



V nekdanjem jedilnem vagonu je urejena prodajalna in recepcija.

komotiv niti ne iščejo več, saj jim že primanjkuje ustreznega prostora. Helme je med drugim tudi avtor več knjig o estonskih železnicah.

Najstarejša lokomotiva v muzeju je bila narejena leta 1918, najstarejši vagon pa je bil narejen v carski Rusiji leta 1890. Trenutno imajo pet parnih lokomotiv v voznem stanju, ki so shranjene na varnem v velikih hangarjih iz leta 1924. Redek in zanimiv primer je estonski avtomobil iz leta 1939, ki je prirejen za vožnjo po tirih. V zaprtih prostorih so razstavljeni tudi številni predmeti, povezani z železniškim prometom,

od različnih dokumentov, fotografij pa do uniform in tehnične opreme. V enem izmed obnovljenih jedilnih vagonov je urejena recepcija in prodajalna spominkov. Muzej se financira le z donacijami, obstoj pa mu omogoča deset prostovoljcev, ki trenutno največ delajo v njem. Za delovanje muzeja ne prejemajo državne pomoči, toda na srečo jim finančno pomagajo nekatera večja podjetja iz okoliških krajev.

V poletnih mesecih, ob sobotah organizirajo vožnje z muzejskimi vlaki, ki se podajo na dva kilometra dolgo pot do bližnjega kraja Lavassaare. Vo-

zijo z dizelskimi in parnimi lokomotivami.

Muzej je odprt za ogled od junija do septembra, po dogovoru pa za skupine tudi druge mesece. Mogoči so vodeni ogledi. Kdor želi, lahko preizkusi, kako se po tirih potuje z drezino na ročni pogon ...

Delček muzejske zbirke je na ogled tudi v mestu Parnu. Ob 110. obletnici proge Valga-Parnu so v slednjem mestu razstavili parno lokomotivo (O. & Koppel, 1911) in dve leti starejši tovorni vagon. Postavljena sta na mestu železniške postaje, ki je bila opuščena leta 1972.

Smeli načrti

Danes je v Estoniji v uporabi okrog 1.200 kilometrov železniških prog, ki so večinoma v državni lasti. Prevladuje tovorni promet, potniški pa je najbolj razvit v okolici Tallina. Železnica povezuje največja mesta v državi, redne povezave z vlaki pa so na voljo tudi do Moskve in latvijske prestolnice Rige. V prihodnjem desetletju načrtujejo gradnjo hitre železniške povezave, ki naj bi potekala med Estonijo in Poljsko.

Spletna stran muzeja:
www.museumrailway.ee

Švicarji uvajajo spremembe

V švicarskem železniškem voznem redu, ki bo začel veljati 11. decembra, je veliko pozitivnih sprememb. Izstopata zlasti dve. Uspešni vlaki TGV Lyria, ki vozijo v Pariz, bodo skrajšali čas prevoza za trideset minut. Krajši prevozni čas bo mogoč zaradi nove proge velike hitrosti Rhine-Rhone v Franciji. Vlaki iz Basla bodo vozili v Pariz tri ure, iz Züricha pa štiri ure. Več vlakov bo vozilo tudi v Nemčijo in Avstrijo.

Problematične vlake z nagibno tehniko ETR 610 in ETR 470 bodo manj uporabljali. Novejša garniture ETR 610 ne bodo več vozile čez mejo, temveč le še v Italiji. Vozni park garnitur ETR 470 so

razdelili med Italijanske železnice (FS) in Švicarske železnice (SBB). Štiri švicarske garniture vzdržujejo v Baslu, zaradi česar se je število okvar zmanjšalo za polovico,



Vlak ETR 470 057 na postaji Bellinzona

vendar garniture stalno potrebujejo celovito vzdrževanje. Te štiri garniture bodo še naprej vozile prek Gottharda, in sicer samo za potniške prevozne storitve med Baslom v Milanom. Zmanjšani obseg storitev bo omogočil, da bo za vzdrževanje garnitur več časa. Med Zürichom in Milanom bodo tudi spremembe. Namesto potniških garnitur bodo vozili vlaki z lokomotivami. Vlake ETR 470s bodo vozili še do konca leta 2014, ker zanje še ni ustrezne zamenjave. Do takrat so namenili dvanajst milijonov švicarskih frankov za njihovo drago vzdrževanje.

Ronald Ian Smith

V Saarbrücknu širijo tramvajsko omrežje

Originalno tramvajsko omrežje so v Saarbrücknu zaprli leta 1965. Ponovno so ga odprli leta 1997, in sicer kot mednarodno linijo, ki Saarbrücken povezuje s sosednjim mestom Sarreguemines v Franciji. Na progi, ki je dolga 30,5 kilometra, tramvaji vozijo v taktnem prometu, vsakih trideset minut. Na delu proge, postajama Brebach v Nemčiji in Sarreguemines, na razdalji 14,5 kilometra tramvaj vozi s hitrostjo 90 kilometrov



Tramvaj vozi mimo mestne hiše v Saarbrücknu.

na uro. Prevozne storitve izvajajo z 22 elektromotornimi garniturami Bombardier. Vsaka ima 243 sedežev. Septembra bodo podaljšali progo na sever, do mesta Heusweiler Markt, in do leta 2013 bodo podaljšali progo do mesta Lebach. Skupaj bo proga daljša za 44 kilometrov. Več informacij najdete na spletni strani www.saarbahn.de.

Ronald Ian Smith

Dvajset let vlaka EuroCity Mimara

Drugega junija je minilo dvajset let, odkar je začel voziti prvi vlak EuroCity na slovenskih progah. Leta 1991 sta tedanja Železniško gospodarstvo Ljubljana in ŽTP Zagreb uvedla vlak EuroCity Mimara in se tako pridružila tistim evropskim železniškim upravam, ki so v mednarodnem potniškem prometu ponujale v tistih časih najkakovostnejšo storitev.

Prvi vlaki EuroCity so začeli voziti že 31. maja 1987, in sicer po določitvi generalnih direktorjev mednarodnega železniškega združenja UIC v Parizu. S ponudbo visoke kakovosti so si železnice prizadevale povečati absolutno število prepeljanih potnikov, povečati tržni delež železnice v mednarodnem prometu in izboljšati rentabilnost železniškega potniškega prometa. Ustanovljena je bila posebna projektna skupina s sedežem v Utrechtu. Projekt vlakov EuroCity je vodil EC-produktni menedžer, usklajevala pa EC-skupina, ki so jo sestavljali predstavniki vseh v produktu EC sodelujočih železnic.

Z blagovno znamko EuroCity je bila natančno in enotno opredeljena storitev visoke kakovosti, ki naj bi se postopoma razvila v vrhunsko ponudbo evropskih železnic v mednarodnem železniškem potniškem prometu. To je obenem pome-

nilo, da bi se ponudba postopoma razvijala tako v zgraditvi omrežja relacij kot tudi standarda oziroma ravni kakovosti.

Železniško gospodarstvo Ljubljana se je v okrnjeni obliki v ponudbo EuroCity vključilo že 31. maja 1987, in sicer z dvema tujima vagonoma, ki sta vozila iz Ljubljane do Beljaka, tam pa sta se priključila vlaku EuroCity Modri encijan (Blauer Enzian), ki je vozil do Dortmunda. Vendar pa storitev na poteku po Sloveniji v tedanji obliki dejansko še ni izpolnjevala vseh zahtevanih kriterijev.

Da bi lahko storitve v potniškem prometu dvignili na višjo raven, je Železniško gospodarstvo Ljubljana skupaj z ŽTP Zagreb pri tovarni Goša Smederevska Palanka naročilo nove, v tistem času najsodobnejše vagonone. Skupaj je bilo naročenih devetnajst vagonov: za ŽG Ljubljana pet sedežnih vagonov in jedilni vagon, za ŽTP Zagreb pa enajst sedežnih vagonov in dva jedilna vagona. Novi vagoni ŽG Ljubljana so izpolnjevali visoke zahteve, ki jih je UIC določil za blagovno znamko EuroCity.

Čeprav je bil ŽTP Zagreb določen za glavnega nosilca projekta - za začetno postajo vlaka je bil izbran namreč Zagreb, za končno pa München -, je razvoj storitve EuroCity pomenil tudi za ŽG Ljubljana velik izziv. Poleg tega je ŽG Ljubljana že imelo nekaj izkušenj z vlakom



Oddelek v vlaku Mimara (foto: Miško Kranjec)

EC Modri encijan, pa tudi relacija na progah Slovenije je bila bistveno daljša od relacije na Hrvaškem. ŽG Ljubljana in ŽTP Zagreb sta uvedbo morala uskladiti še z avstrijskimi in nemškimi železnicami - za vsak vlak EuroCity na evropskih progah je bilo namreč obvezno popolno soglasje vseh v vožnji posameznega vlaka sodelujočih železniških uprav.

S projektom EuroCity si je ŽG Ljubljana obenem zastavilo cilj bistveno izboljšati ugled pri potnikih. Poleg nabave za storitev ustreznih vagonov je bilo treba izobraziti skupino, ki naj bi predstavljala vsestransko najvišje usposobljeni tovrstni profil. Produkt EC je namreč zahteval osebje, ki naj bi potnikom na vlakih namenilo posebno skrb.

Uvedba vlaka EuroCity je sovpadala z zaostrovanjem politične situacije v Jugoslaviji, ki je kmalu po uvedbi vlaka privedla do razpada države ter osamosvojitve Slovenije in Hrvaške. Kljub težavam je vlak EC Mimara 2. junija po krajši slovesnosti v Zagrebu odpeljal proti Ljubljani in nato naprej proti Münchnu. V tistem letu je na progah evropskih železnic vozilo 150 vlakov EC, ki so povezovali dvesto pomembnejših mest.

Uvedba vlaka EC Mimara je pomenila velik kakovostni preskok. Sodobni, klimatizirani vagoni, strokovnost, prijaznost,

ustrežljivost osebja, odgovornost do potnikov, točnost in zanesljivost - to so bile glavne odlike vlaka. Videz vlaka je požel veliko pohval, saj je bila razlika med starimi, obrabljenimi olivnozelenimi - tedaj imenovanimi tudi »sivo-maslinastimi« - vagoni, ki so spominjali na barvo tedaj posebej osovražene jugoslovanske vojske, in novimi, klimatiziranimi vagoni svežih barv za potnike več kakor očitna. Kombinacija turkizno modre in bele barve sedežev je bila prijetna popestritev dizajna notranjosti vagonov, s katerimi je tedaj razpolagalo ŽG Ljubljana. Potem ko je javnost železniški prevoz dolgo let povezovala le s pojmom slabših prevoznih storitev, smo jim ponudili visokokakovostni vlak. Spremembe je javnost seveda zaznala, in med potniki je vlak požel številne pohvale, še posebej pohvaljeno pa je bilo tudi osebje.

Po uvedbi novih uniform Slovenskih železnic se je celotna podoba vlaka še dodatno polepšala, in z vlakom EC Mimara smo se vrsto let lahko postavljali ob bok najbolj razvitim železnicam zahodne Evrope. Nekaj let je EC Mimara vozil celo do Leipziga in Berlina.

Danes, dvajset let po uvedbi, vlak še vedno pomeni pomembno zvezo z Nemčijo. Z njim se vozi tako veliko poslovnih potnikov kot turistov z vsega sveta.



V vlaku Mimara (foto: Miško Kranjec)

Šahovski pokal SŽ – šesti turnir

Izenačenje na vrhu

Šestega turnirja, zadnjega pred poletnim premorom do konca septembra, se je udeležilo 77 igralcev. Dobili smo še četrtega zmagovalca v letošnjem letu, kar priča o veliki izenačenosti na vrhu. Z osmimi zmagami in samo enim porazom v osmem kolu proti Fide mojstru Marjanu

Črepanu je zmagal mojstrski kandidat Dušan Čepon. Prav Čepon je ostal edini neporaženi igralec. Z dvema remijema proti Jožetu Skoku in Marjanu Oberču je zbral osem točk, kar je zaradi slabšega Buhcholz za zadostovalo »le« za drugo mesto. Mednarodni mojster Leon Mazi je izgubil proti Če-

ponu, odigral še dva remija in s sedmimi točkami pristal na tretjem mestu. Tokrat turnir ni ponudil nobenega presenečenja med prvo deseterico. Prav nasprotno, prvih sedem nosilcev se je zvrstilo na prvih devetih mestih. Najboljši železničar je bil Mihajlo Vojin, ki je bil s petimi točkami trideseti.

Vrstni red 6. turnirja: 1. Dušan Čepon, 2. Marjan Črepan, oba 8 točk, 3. Leon Mazi 7, 4. Dušan Zorko, 5. Severin Mejak, 6. Jan Župec, 7. Vladimir Kodrič, vsi 6,5, 8. Boštjan Jeran, 9. Blaž Debevec, 10. George Mejak, vsi 6 točk.

Skupni vrstni red: 1. Zlatko Jeraj, 514 točk, 2. Vladimir Kodrič, 477, 3. Dušan Zorko, 463, 4. Boštjan Jeran, 455, 5. Jože Skok, 424, 6. Marko Ribičič, 418, 7. Leon Mazi, 394, 8. Severin Mejak, 393, 9. Matjaž Kodela, 379, 10. George Mejak, 373.

Vlastimir Djurdjević



Najboljši železničar na šestem turnirju je bil Mihajlo Vojin (prvi z desne).

Uganke

Sestavlja: Bojan Kocbek

Iz dveh besed ena

Premečite črke obeh besed pod isto številko tako, da dobite novo besedo znanega pomena (npr.: ZEBRA + ČAJ = JAZBEČAR). Novo besedo nato vpišite pod isto številko v vodoravno vrsto lika. V vodoravnih poljih dobite, brano od zgoraj navzdol, končno rešitev.

- | | | | | | |
|---------|---|-----|--------|---|------|
| 1. BOR | + | KAS | 5. GRB | + | ORA |
| 2. ROP | + | AH | 6. PET | + | REKA |
| 3. USA | + | OD | 7. REX | + | POT |
| 4. BUČA | + | EL | 8. SEN | + | ES |

1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							

Manjkajoče črke

V prazna polja vpišite manjkajoče črke, in dobili boste besede znanega pomena. Črke, ki ste jih vpisali, brane od leve proti desni in od zgoraj navzdol, dajo končno rešitev.

1. votlina v tleh, ki jo izkopljejo divje živali, npr. lisica
2. deli knjige
3. gora v Kamniških Alpah (2520 m)
4. mehanična naprava, ki s pretvarjanjem energije opravlja kako delo
5. nož za britje
6. smer neba
7. model tovarne avtomobilov Nissan

1.	B	R					
2.	L						
3.	K	O					
4.			R		J		
5.	B						
6.					D		
7.	S	O					

Rešitev uganke iz majske številke: Dan železničarjev

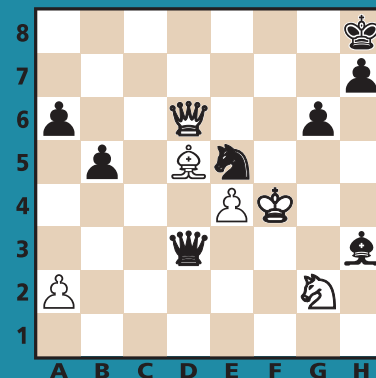
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 27

Grožnja mata s strani belega je več kot očitna, toda vajeti ima v rokah črni, ki prisili nasprotnika na najmanj velike materialne izgube.

Lasker : Tarrasch
(Düsseldorf, 1908)



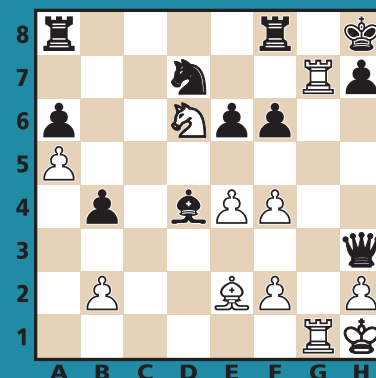
Rešitev:

1...g5+ 2. Kxe5 [2. Kxg5 Sf7+ 3. Lxf7 Dxd6] 2...Dc3#

Primer 28

Črni ima veliko materialno prednost dame več, kar pa mu ne zadostuje za zmago, kajti na potezi je beli, ki spretno izkoristi slabosti črnega.

Toluš : Smislov
(Moskva, 1950)



Rešitev:

1. Tg8 + Txg8 2. Sf7#

Poletna muzejska noč

Zadnje čase je v Železniškem muzeju SŽ nadvse živahno. Komaj smo konec maja spravili pod streho 33. boljši sejem vlakcev, že nas je 18. junija doletela Poletna muzejska noč, tradicionalna prireditev, v kateri sodelujejo malone vsi slovenski muzeji in galerije. Gre za pravi praznik kulturne dediščine, pri nas pa – ponovno – za

praznik železnice. Seveda smo vselej z navdušenjem sodelovali, doslej skupaj s Tehniškim muzejem Slovenije, tako da smo si medsebojno popestrili dogajanje. Tokrat se je TMS odločil, da bo svojo noč preživel v Bistri, na sedežu svojih zbirk – resnično bi ne bilo prav, če bi na tak dan ne izpostavili svojih zakladov.



S svojo lokomotivo je na progi 7.25 sodeloval tudi prijatelj muzeja dipl. ing. Primož Ozvald.



Spopad z brzinomerom parne lokomotive je bil sprejet kot izziv.



LGB, velika mala železnica, očara majhne in velike otroke.



Dvakrat para, obokrat atrakcija



Star ploščadni vagon je izvrstno služil kot miza za železnico LGB.

Za takšno priložnost vsak muzej pripravi kaj posebnega – tudi mi nismo zaostajali. Poleg »standardnih« vodstev po stalni razstavi smo imeli na programu vožnje s pomanjšanimi lokomotivami na najnovejši železnici širine 7.25 cole (184 mm), pa veliko modelno železnico LGB, sestavljeno na starem ploščadnem vagonu, in še modugno

železnico v merilu HO v prvem nadstropju. Pri tem moramo poudariti nesebično pomoč in sodelovanje prijateljev muzeja – inženir Primož Ozvald je pripeljal in vozil svojo parno lokomotivico, mladi inženir Primož Filipič svojo malo dizelko, ki jo je sam izdelal, kot strojevodji pa sta sodelovala njegov oče Uroš in bratranec Marko. Imeli so obilo odjemalcev! Prav toliko jih je imel tudi zvesti Miha Omerza, ki je spet pripeljal svoj pomanjšani parni traktor, da je z njim vlekel s potniki preoblo-

ča njihovo število – ponovno jih je prišlo več kakor šeststo.

Cepprav so organizatorji v nasprotju s prejšnjimi leti priporočili, naj Poletna muzejska noč traja le od 18.00 do 24.00, smo mi vendarle odprli muzej tako kot vsak dan ob 10.00 in imeli smo prav – takoj so prišli prvi obiskovalci. Kmalu po poldnevu so oživele proge 7.25 in HO, nekaj pozneje pa so prestavili na prosto velikanko 33-037 in jo zakurili. Facit: popoln uspeh in pomemben prispevek k vzgoji srca za železnico.



Noč je izgubila precej svoje moči, saj smo jo premagali z močnimi lučmi.



Jurjevi razlagi so obiskovalci nadvse pozorno sledili.

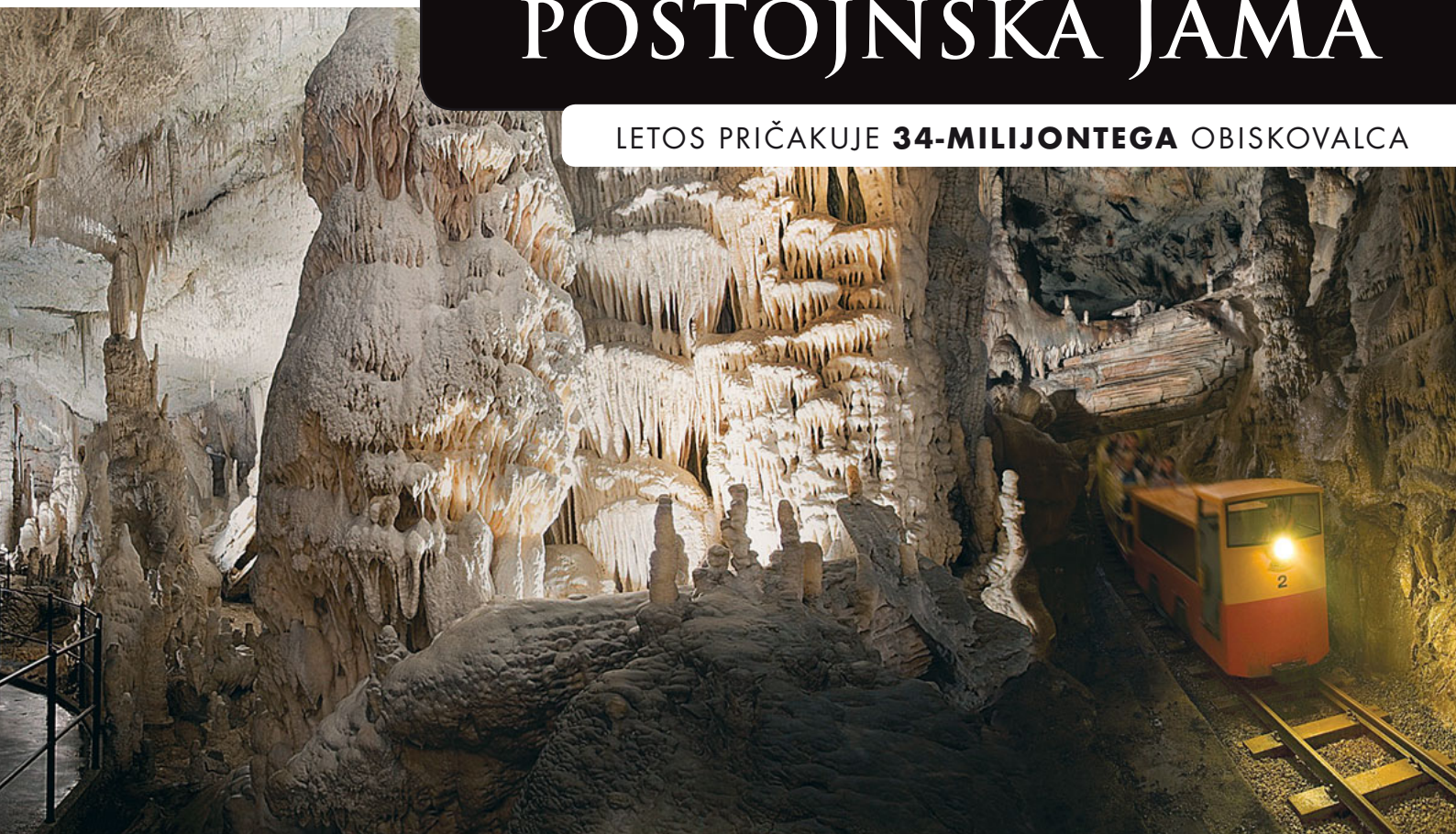
ženo prikolico po dvorišču. Člani društva ljubiteljev železnic so žrtvovali prosti čas popoldne in zvečer za to, da so krmilili promet vlakov na modolni maketi. Če dodamo še to, da smo imeli na svoji strani tudi srečno naključje in so prav tega dne kurili in pripravljali na vožnjo veliko 33-037, lahko zatrdimo, da so obiskovalci v polni meri prišli na svoj račun. O tem zgovorno pri-



Težko delo zahteva nadomestno energijo – Uroš in Marko, strojevodji železnice 7.25.

POSTOJNSKA JAMA

LETOS PRIČAKUJE **34-MILIJONTEGA** OBISKOVALCA



SVETOVNO ZNANA TURISTIČNA ZNAMENITOST SLOVENIJE



Postojnska jama je labirint 20 kilometrov zakapanih rogov, galerij in dvoran, v katerega so od leta 1818, izkušeni vodniki pospremili že skoraj 34-milijonov obiskovalcev. Je edina jama na svetu, v kateri se obiskovalci skozi čudoviti in diš jemajoči podzemni kapniški svet zapeljejo z edinstvenim jamskim vlakcem. Le 10 km od Postojnske jame se nahaja **Predjamski grad**, eno najslikovitejših čudes človekove zgodovine. Že več kot 700 let kraljuje v 123 m visoki skalni steni, mogočen, izzivalen in nezavzet.

**DVE NAJBOLJ OBISKANI ZNAMENITOSTI SLOVENIJE
LE NEKAJ KILOMETROV NARAZEN**

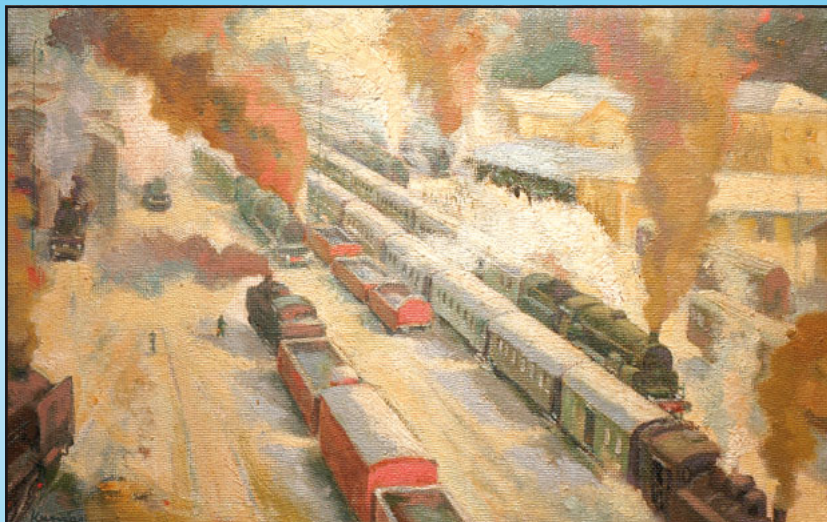


Postojnska jama d.d., Jamska cesta 30, 6230 Postojna, Slovenija
Tel.: +386 5 7000 100, E-mail: info@postojnska-jama.si

www.postojnska-jama.si



POSTOJNSKA JAMA
CAVE-GROTTA-HÖHLE



Med najlepšimi upodobitvami železnice, kar jih je naslikal Stane Kumar (1910–1997), nestor Železniškega muzeja SŽ, je vsekakor pogled na ljubljansko postajo z nekdanjega nadhoda za pešce ob takratni Titovi cesti. Marsikdo med starejšimi ljubitelji železnic se z nostalgijo spominja, koliko časa je sam prebil na tem železnem mostu in se predajal prvinski atmosferi železnice. Slika (olje na lesenitu, 64 x 40 cm) je slogovno romantično realistična. Posebna odlika avtorja je, da upodablja »prave«, po tipih prepoznavne lokomotive in vagone, ki tudi ustrezajo kraju in času.