

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

**Premier Janez Janša obiskal
Slovenske železnice
Dobava dodatnih lokomotiv
Nova postajališča**

Potniški promet

Ljubljana in javni potniški promet

Tovorni promet

**Uporabniki so ocenili storitve v
tovornem prometu**

Tujina

**Rail Cargo Austria kupile
MÁV Cargo**



ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA

TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290

E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI

WWW.ADRIAKOMBI.SI



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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 29. februarja.



Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Premier Janez Janša obiskal Slovenske železnice

Predsednik vlade se je skupaj z vladno delegacijo sestel s poslovodstvom Slovenskih železnic in predstavniki sindikatov na Slovenskih železnicah.



Aktualno

Dobava dodatnih lokomotiv

Podpis pogodbe o dobavi 12 večsistemskih lokomotiv.



Aktualno

Nova postajališča

Slovenske železnice so skupaj z župani in predstavniki ljubljanskih primestnih občin poskušali najti ustrezne rešitve za javni potniški promet.



Potniški promet

Ljubljana in javni potniški promet

V Ljubljano se vsak dan prepelje prek 120 tisoč ljudi z širšega regionalnega področja.



Tovorni promet

Uporabniki so ocenili storitve v tovornem prometu

Osemdeset odstotkov uporabnikov je ocenilo, da so storitve Slovenskih železnic izpolnile njihova pričakovanja.



Tujina

Rail Cargo Austria kupile MÁV Cargo

Združeni železniški družbi se skupaj uvrščata na tretje mesto v Evropi.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Predsednik vlade Republike Slovenije Janez Janša je skupaj z vladno delegacijo 31. januarja obiskal Slovenske železnice. Sestel se je s poslovodstvom Slovenskih železnic in predstavniki sindikatov na Slovenskih železnicah. Poslovodstvo Slovenskih železnic je vladno delegacijo seznanilo s pozitivnimi gibanji v zadnjih letih, dejavnostmi v potniškem in tovornem prometu in načrti za povečanje tržne učinkovitosti, s katerimi bi lahko Slovenske železnice ustvarile novo dodano vrednost.

Vodstvo Slovenskih železnic se je januarja sestalo z župani in predstavniki ljubljanskih primestnih občin. Poskušali so najti ustrezne rešitve za javni potniški promet. Prometni tokovi med Ljubljano in primestnimi kraji so se namreč občutno povečali. Slovenske železnice so predlagale zgraditev novih postajališč. Občine so opozorile na nevzdržno povečanje cestnega prometa in težave, ki iz tega izvirajo, zavzele so se za povečanje javnega potniškega prometa, posodobitev železniške infrastrukture in projekt enotne vozovnice.

S podjetjem Siemens so Slovenske železnice podpisale pogodbo o dobavi 12 večsistemskih lokomotiv, ki se bodo pridružile 20 lokomotivah te vrste, ki že vozijo doma in v tujini. Nabava dodatnih lokomotiv je nujna zaradi starosti lokomotiv Slovenskih železnic, ki so večinoma, odvisno od vrste, stare od 30 do 40 let.

Republika Slovenija se bo med svojim predsedovanjem na prometnem področju osredotočila na: prometno varnost, železniški promet, Zahodni Balkan in program Galileo, je zapisano v programu slovenskega predsedovanja EU. Prometna varnost je področje, na katerem čaka Slovenijo in EU še veliko nalog. Varnosti železniškega prometa bo treba tudi v prihodnje nameniti pozornost z večjimi naložbami v tehnično zavarovanje prometa, v vzdrževanje in posodobitev infrastrukture in vozil ter v povezljivost prometnega sistema.

Ljubljana pomeni pomembno prometno središče, saj leži na križišču V. in X. železniškega koridorja. Zdi se, da je vzpostavitev integriranega javnega potniškega prometa, ki bo temeljil na železnici kot nosilcu javnega potniškega prometa in drugimi prevozniki, ki bodo bočno kapilarno napajali sistem, edina mogoča dolgoročna in sistemska rešitev. Več o načrtih potniškega prometa lahko preberete v članku direktorja za potniški promet Boštjana Korena.

Oktober in novembra lani so Slovenske železnice opravile anketo o zadovoljstvu uporabnikov s storitvami v tovornem prometu za leto 2006. Osemdeset odstotkov anketirancev je odgovorilo, da so storitve Slovenskih železnic izpolnile njihova pričakovanja.

Inovacije in inovativnost postajata vedno bolj pomembne tudi za naše podjetje, ki je pomemben del gospodarskega in socialnega okolja v Sloveniji. Za razumevanje celotne problematike, kompleksnosti in resničnega pomena inovativnosti je treba poznati in razumeti nekatera izhodišča oziroma dejstva, ki so globalnega pomena ter jih primerno uporabiti na železnici.

Družba Rail Cargo Austria (RCA) je prevzela družbo za tovorni promet Madžarskih železnic. Drugega januarja 2008 so v Budimpešti pogodbo o privatizaciji družbe MÁV Cargo podpisale Madžarske železnice MÁV in avstrijsko-madžarski konzorcij Rail Cargo Austria AG – GYSEV. RCA tako sledi strategiji širitve na rastočih trgih v Jugovzhodni Evropi. Združeni železniški družbi RCA in MÁV Cargo se skupaj uvrščata na tretje mesto v Evropi, takoj za Nemškimi železnicami (DB) in Francoskimi železnicami (SNCF). Več lahko preberete v obširnem članku v Novi progi.

Ob 105-letnici delovanja je Godba Slovenskih železnic obdarila občinstvo z božično-novoletnim koncertom. Nastop z bogatim glasbenim programom je najprej žel aplavze občinstva 28. decembra v Zidanem Mostu, nato pa še 5. januarja v Kulturnem domu v Radečah. Koncert v Radečah sta obiskala tudi generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in predsednik uprave Luke Koper Robert Časar. Zaradi izredno velikega zanimanja obiskovalcev so koncert v Radečah ponovili 13. januarja.

2

3

4

8

20

26

Premier Janez Janša obiskal Slovenske železnice



Poslovodstvo Slovenskih železnic na sestanku z vladno delegacijo.

Predsednik vlade Republike Slovenije **Janez Janša** je skupaj z vladno delegacijo 31. januarja obiskal Slovenske železnice. Sestal se je s poslovodstvom Slovenskih železnic in predstavniki sindikatov na Slovenskih železnicah. Vladno delegacijo so sestavljali minister za promet **mag. Radovan Žerjav**, minister za gospodarstvo **mag. Andrej Vizjak**, minister za finance **dr. Andrej Bajuk**, državni sekretar na ministrstvu za promet **dr. Peter Verlič** in generalna direktorica Direktorata za železnice in žičnice **Jelka Šinkovec-Funduk**. Poslovodstvo Slovenskih železnic je vladno delegacijo seznanilo s pozitivnimi gibanji v zadnjih

letih, dejavnostmi v potniškem in tovornem prometu in načrti za povečanje tržne učinkovitosti, s katerimi bi lahko Slovenske železnice ustvarile novo dodano vrednost. Pogovori so tekli tudi o zagotavljanju ustrezne kapitalne strukture podjetja, večletni pogodbi za opravljanje gospodarskih javnih služb, izboljšanju stanja obstoječe infrastrukture in strateškem povezovanju za uresničevanje dolgoročnih ciljev Slovenskih železnic.

Janez Janša je železničarjem izrekel zahvalo za njihova prizadevanja pri ustvarjanju pozitivnih gibanj in nadaljnjih ciljih, ki kažejo na to, da se Slovenske železnice zavedajo svojih tržnih prilož-

nosti. Poudaril je, da je evropska perspektiva do podnebnih sprememb jasna in pri tem vidi veliko priložnost za železnice kot okolju najbolj prijaznega prevoznega sredstva, ki jo slednje morajo izkoristiti. Nanizane težave bo treba reševati z državo sproti, pomembno pa je tudi reševanje socialnih vprašanj, ki je do zdaj potekalo brez pretresov. Položaj na Slovenskih železnicah je po Janševih besedah bistveno boljši, kot je bil v preteklosti, ko so se večidel reševale težave. »Prvič smo na točki, ko se je mogoče realno pogovarjati tudi o razvojnih vizijah, in temu smo danes namenili največ pozornosti,« je dejal premier.

Modernizacijo Slovenskih železnic je vlada vključila med nacionalne razvojne projekte, gre pa za finančno najzahtevnejši projekt v prihodnosti slovenske države. »Projekt modernizacije Slovenskih železnic je vreden deset milijard evrov, to so sredstva, ki jih sami v kratkem času ne moremo zbrati. Zelo verjetno bomo sodelovali s kakšnim od evropskih strateških partnerjev, vendar pa za zdaj stvari še niso tako daleč, da bi lahko konkretnije govorili o tem,« je povedal Janša. Poudaril je, da bo izbira temeljila na podlagi strateških interesov države in da ne bo šlo za prodajo ali popolno privatizacijo Slovenskih železnic ali železniške infrastrukture.

Dobava dodatnih lokomotiv

Slovenske železnice so 18. januarja s podjetjem Siemens podpisale pogodbo o dobavi 12 večsistemskih lokomotiv, ki se bodo pridružile 20 lokomotivah te vrste, ki že vozijo doma in v tujini. Pogodbo sta na strani Slovenskih železnic podpisala generalni direktor Tomaž Schara in njegov namestnik Branko Omerzu. Na strani Siemens AG Österreich sta pogodbo podpisala član uprave Franz Geiger in prokurist Franz Proksch.

Nabava dodatnih lokomotiv je nujna zaradi starosti lokomotiv Slovenskih železnic, ki so večinoma, odvisno od vrste, stare od 30 do 40 let. To pomeni, da so manj zanesljive, stroški njihovega vzdrževanja pa so izredno visoki.

Slovenske železnice bodo 12 lokomotiv kupile v skladu s soglasjem vlade Republike Slovenije. Ta je 28. decembra 2007 kot ustanoviteljica družbe Slovenske železnice, d. o. o., dala soglasje k nabavi



Z leve proti desni: Franz Proksch (prokurist Siemens AG Österreich), Tomaž Schara (generalni direktor Slovenskih železnic), Franz Geiger (član uprave Siemens AG Österreich), Jelka Šinkovec Funduk (generalna direktorica direktorata za železnice in žičnice), dr. Peter Verlič (državni sekretar na ministrstvu za promet), Medeja Lončar (direktorica Siemens Slovenija, d. o. o.), Tihomir Rajlić (direktor Siemens Srbija) in Branko Omerzu (namestnik generalnega direktorja Slovenskih železnic).

Količina prepeljanega tovora Slovenskih železnic se iz leta v leto povečuje, zlasti v luškem tranzitu. Za doseganje zastavljenih ciljev je nujen nakup novih lokomotiv, saj s starimi ne bi mogli več zagotoviti zanesljivih voženj tovarnih vlakov in pokriti vseh potreb tovarnega prometa.

Poglavitna prednost večsistemskih lokomotiv je, da lahko vozijo po progah z različnimi sistemi elektrifikacije. Zato lokomotiv na mejah sosednjih železniških podjetij ni več treba menjati, kar prinaša skrajšanje voznih časov in zmanjšanje stroškov. To je še zlasti pomembno za Slovenske železnice, ki kar 90 odstotkov tovora prepeljejo v mednarodnem prometu.

dodatnih dvanajstih večsistemskih električnih lokomotiv po nakupni opciji iz pogodbe, ki je bila podpisana leta 2004. Pogodba je bila sklenjena za dobavo 20 lokomotiv z nakupno opcijo za dodatnih 20 lokomotiv.

Nove lokomotive bodo nabavljene po ceni 3.976.000 evrov in ddv za lokomotivo. Dobava bo potekala postopno, od aprila do septembra 2009, preizkušanje in odprava novih lokomotiv v promet pa do konca 2009.

Z vožnjo prvih 20 lokomotiv s sodobno regulacijo moči in vračanjem energije pri zaviranju v omrežje so Slovenske železnice lani v primerjavi z letom 2006 zmanjšale specifično porabo električne energije za kar šest odstotkov. Z upoštevanjem emisije toplogrednih plinov pri proizvodnji električne energije v Sloveniji to pomeni, da so se emisije toplogrednih plinov

zmanjšale za več kakor šest tisoč ton.

Krmiljenje in regulacija lokomotiv sta računalniški, vozijo pa lahko skorajda po vsej Evropi. Na mejah s sosednjimi železniškimi upravami Slovenske železnice postopno ukinjajo menjave lokomotiv, skrajšujejo postanke in s tem povečujejo konkurenčnost železniškega transporta.

Prvih 20 lokomotiv vrste 541 je popolnoma upravičilo pričakovanja Slovenskih želez-

nic glede tehničnih lastnosti, zanesljivosti in razpoložljivosti. Vlečejo predvsem za tovarne vlake iz Luke Koper, od koder sedaj hitreje vozijo precej težji tovarni vlaki. Večsistemске lokomotive Slovenskih železnic pa že vozijo tudi med Slovenijo in Avstrijo – med Koprom, Salzburgom in Linzem ter med Beljakom, Zalogram in Dobovo. Načrtovana je tudi razširitev sodelovanja z italijanskimi železnicami z interoperabilnimi vožnjami v Italijo.

Lokomotive bodo vozile kot vrsta 541. Gre za štiriosne večsistemске lokomotive z maso 87 ton. Vozijo lahko po progah z različnimi sistemi elektrifikacije, to so enosmerna napetost 3 kV ter izmenična napetost 15 kV in 25 kV. Dosežejo hitrost do 230 kilometrov na uro, imajo 6 MW moči in največjo vlečno silo 300 kN. Med zaviranjem energijo vračajo nazaj v železniško omrežje, kar pomeni zmanjšanje stroškov in tudi vpliva na okolje.



FOTO: Miro Marolt

Nova postajališča

Vodstvo Slovenskih železnic se je devetega januarja sestalo z župani in predstavniki ljubljanskih primestnih občin. Poskušali so najti ustrezne rešitve za javni potniški promet. Prometni tokovi med Ljubljano in primestnimi kraji so se namreč občutno povečali. Sestanka, ki je potekal na pobudo Slovenskih železnic, so se udeležili predstavniki občin Borovnica, Brezovica, Domžale, Grosuplje, Ivančna Gorica, Kamnik, Kranj, Litija, Ljubljana, Logatec, Medvode, Mengeš, Moravče, Škofja Loka, Škofljica, Šmartno pri Litiji in Trzin ter predstavnik Ministrstva za promet. Slovenske železnice bodo spremenile prometno organizacijo in nabavile nova prevozna sredstva. Do leta 2011 bodo nabavile 14 elektromotornih in 6 dizelmo-



S sestanka z župani ljubljanskih primestnih občin.

tornih garnitur, do leta 2013 tudi trideset sodobnih potniških vagonov. Pripravile bodo nove ponudbe za starejše, pospeše-

vale prodajo abonentskih vozovnic, predvsem polletnih in letnih, in uvedle mestno vozovnico, ki bo veljala en dan za neomejeno število voženj v posameznem regijskem prometnem vozlišču. Potniki iz primestja bodo lahko na primer z vozovnico za Ljubljano potovali po vozlišču, ne da bi jim bilo treba doplačati. Slovenske železnice so decembra ponovno postale upravljavec javne železniške infrastrukture z možnostjo dajanja pobud v zvezi z železniško infrastrukturo. Predlagale so zgraditev novih postajališč. Slovenske železnice pripravljajo tudi projekt revitalizacije postaj, ki predvideva

Opremljenost postajališč

Postajališča bi bila opremljena s peroni dolžine 120 do 150 metrov, nadstreškom, klopmi, koši za smeti, tablo za vozni red, podhodom (na dvotirni progi), parkiriščem ob peronu (tudi za kolesa) in urejenim dostopom za invalide. Predlog predvideva zgraditev novih postajališč, treh na kamniški progi, dveh na progi Ljubljana–Logatec, treh na progi Ljubljana–Grosuplje, petih na progi Ljubljana–Litija in treh na progi Ljubljana–Kranj.

Postaja Ljubljana

V Ljubljano se vsak dan pripelje 120 tisoč potnikov, približno polovica z osebnimi avtomobili. Več kot 20 tisoč potnikov vsak dan vstopi oziroma izstopi na železniški postaji v Ljubljani. Prevladujejo potniki iz Posavja, z Gorenjske in s Štajerske, za četrtino se je povečalo število potnikov z Gorenjske in za desetino proti Dolenjski. Kar 60 odstotkov potnikov se pripelje v Ljubljano med 6. in 9. uro, polovica potnikov se odpelje iz Ljubljane med 14. in 17. uro. V jutranjih in popoldanskih konicah Slovenske železnice prepeljejo za tretjino več potnikov kakor pred petimi leti, v istem obdobju se je tudi povečal delež železnic v javnem potniškem prevozu z 10 na 30 odstotkov.

prenovo postaj, zgraditev novih objektov za potrebe potnikov, parkirne hiše ter objekte za druge namene.

Župani in predstavniki občin so pozdravili pobudo Slovenskih železnic za skupni sestanek in zgraditev novih postajališč. Občine so opozorile na nevzdržno povečanje cestnega prometa in težave, ki iz tega izvirajo, zavzele so se za povečanje javnega potniškega prometa, posodobitev železniške infrastrukture in projekt enotne vozovnice. Občine so izrazile veliko pripravljenost za sodelovanje ter usklajitev prostorskih aktov, ureditev dostopa do postajališč in izvedbo ustrezne prometne ureditve. Občine, ki nimajo neposredne povezave z železniško progo, so se za potrebe občanov, po vzoru občine Šmartno ob Litiji, zanimale za uvedbo avtobusnega prevoza do železniške postaje.

Slovenske železnice želijo biti hrbtenica javnega potniškega prevoza. Vlada Republike Slovenije bodo seznanile s skupnimi predlogi za izboljšanje in pospeševanje prometnih tokov med Ljubljano in primestnimi občinami.



FOTO: Miro Marolt



Program slovenskega predsedovanja EU na področju prometa



Republika Slovenija se bo med svojim predsedovanjem na prometnem področju osredotočila na: prometno varnost, železniški promet, Zahodni Balkan (podelitev mandata za prometno pogodbo) in program Galileo, je zapisano v programu slovenskega predsedovanja EU.

Prometna varnost

Prometna varnost je področje, na katerem čaka Slovenijo in EU še veliko nalog. Okrepitev prometne varnosti je eden od ciljev prometne politike Slovenije, ki se povezuje s ciljem Evropske komisije iz bele knjige o evropski prometni politiki do leta 2010. EU si je zastavila velikopotezni načrt zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah do leta 2010 za polovico (s 50 na 25 tisoč).

Varnost železniškega prometa se je v zadnjem desetletju glede na število izrednih dogodkov in motenj, pa tudi višino povzročene škode stalno izboljševala. Žal to ne velja za izredne dogodke na nivojskih prehodih ceste z železnico. Varnosti na tem področju bo treba tudi v prihodnje nameniti pozornost z večjimi naložbami v tehnično zavarovanje prometa, v vzdrževanje in posodobitev infrastrukture in vozil ter v poveztljivost prometnega sistema. Celovitost problematike varnosti v železniškem prometu, ki se spopada s formalnimi in organizacijskimi posebnostmi v posameznih državah, je lahko ovira za učinkovito poveztljivost železniškega sistema Skupnosti. Za odpravo takšnih ovir bo Slovenija nadaljevala obravnavo predloga direktive o varnosti železniškega sistema Skupnosti in pred-

loga uredbe o spremembi Evropske železniške agencije (ERA), ki skupaj z direktivo o interoperabilnosti, ki jo je portugalsko predsedstvo uspešno končalo, zagotavljajo povečano učinkovitost in konkurenčnost železniškega sistema Skupnosti.

Železniški promet

Navedeni zakonodajni akti pomenijo podlago za nadaljnji razvoj konkurenčnosti železniškega sistema Skupnosti. Z njimi se načrtuje poenotenje in poenostavitev postopkov, ki so potrebni za učinkovit potek mednarodnega železniškega prometa. Poenotenje postopkov in uveljavitev skupnih tehničnih specifikacij omogoča tudi vseevropsko priznavanje posameznih potrdil, ki znatno zmanjšujejo ovire pri konkurenčnosti. Republika Slovenija bo med predsedovanjem Evropski uniji v vseh pogledih namenila posebno pozornost razvoju železniškega sektorja ter možnosti za zmanjšanje emisij v prometu in zmanjšanje cestnega tovornega prometa, tako pa bo prispevala k trajni mobilnosti in zdravemu življenjskemu okolju.

Zahodni Balkan

Zahodni Balkan ima v slovenskem predsedovanju splošno prednost. V zvezi s prometom bi predsedovanje lahko prispevalo s podelitvijo mandata Evropski komisiji za začetek pogajanj za podpis prometnega sporazuma z Zahodnim Balkanom. Trenutno potekajo posvetovanja Komisije z državami tega območja, pričakovati pa je, da bo Komisija nekoliko zamujala s predložitvijo prošnje za mandat (prvotno je napovedala, da bo zanj zaprosila

novembra 2007). Vsebinsko naj bi sporazum (po vzoru energetskega) na splošno urejal prometno umestitev Zahodnega Balkana v evropski prostor in urejal vse prevozne načine, razen letalskega, ki je urejen s posebnimi sporazumi.

Galileo

Zaradi politične teže, ki jo ima projekt Galileo v Skupnosti, mu bo Slovenija med svojim predsedovanjem namenila vso potrebno pozornost. Poleg tega je Slovenija resna kandidatka za sedež Nadzornega odbora Galileo oziroma GSA (Galileo Supervisory Authority) in projektu vseskozi izkazuje tudi politično podporo. Naša država predvideva, da bo program poleg koristi na prometnem prinašal številne izboljšave in inovacije na znanstvenem, raziskovalnem, izobraževalnem in gospodarskem področju.

Vzpostavitev infrastruktur satelitske radionavigacije presega finančne in tehnične zmožljivosti posamične države članice, zato je raven Skupnosti najprimernejša za izvedbo teh programov. Da bi Evropski skupnosti zagotovili nadaljevanje programov Galileo in EGNOS, je treba poleg ustreznega finančnega vzpostaviti še pravni okvir. V skladu s projektom Galileo načrtujemo obravnavo spremenjenega predloga uredbe o nadaljnjem izvajanju evropskih programov sistema za globalno satelitsko navigacijo (EGNOS in Galileo), pri čemer Republika Slovenija predvideva, da ji bo s pospešeno razpravo na podlagi doseženega dogovora o financiranju uspelo sprejeti pravni okvir, ki bo omogočil izvedbeno fazo projekta.

Prost pretok storitev na področju prometa

V Evropski uniji želi Slovenija dati razvoju prometnih storitev večji zagon in tako prispevati k uresničitvi lizbonskih ciljev. Naš skupni cilj je oblikovati enoten konkurenčen notranji trg, ki bo omogočal neoviran pretok blaga in ljudi.

Med predsedovanjem bo Slovenija stremela k napredku pri oblikovanju konkurenčnih prevoznih storitev v cestnem tovornem prometu in skupnih pravil za opravljanje le-teh, začela pa bo obravnavati tudi predlog skupnih pravil za mednarodni prevoz potnikov. Predlog uredbe o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga ureja mednarodni cestni prevoz med državami Skupnosti in tretjimi državami, veljala pa bo tudi za "kabotažni" prevoz v državah članicah Skupnosti, ki ga začasno opravljajo cestni prevozniki nerezidenti. Poleg tega predlog uvaža enotno kaznovno politiko za prevoznike iz držav članic Skupnosti, identificira dokumente, ki morajo biti v vozilu, ter zavezuje države članice k izmenjavi informacij z ustreznimi organi v drugih državah članicah o kršitvah in sankcijah. Soglasje držav članic k vsebini predloga uredbe doslej ni bilo doseženo, pri čemer so neskladja predvsem glede kabotaže in sankcioniranja. Slovenija bo leta 2008 poskušala poenotiti različne poglede držav članic in bo nadaljevala prvo obravnavo, pri tem pa si bo prizadevala sprejeti splošni pristop oziroma politični dogovor k navedenemu predlogu.

Najbolj urejeni postaji: Novo mesto in Dobova



Novo mesto.

Turistična zveza Slovenije, pod pokroviteljstvom ministrstva za gospodarstvo Republike Slovenije in ministrstva za okolje in prostor Republike Slovenije, je leta 2007 organizirala tradicionalno tekmovanje slovenskih krajev na področju turizma in varstva okolja z geslom **Moja dežela - lepa in gostoljubna**.

Tekmujejo vsi kraji, zdravilišča,

vrtni, osnovne in srednje šole, bencinski servisi, železniške postaje, mejni prehodi, industrijska in druga podjetja, obrtne delavnice, trgovine, planinski in gasilski domovi, policijske postaje, vojašnice, kmetije, vrtovi, pošte, kopališča, kampi, smučišča, cestninske postaje, počivališča ob avtocestah, zdravstveni domovi, bolnišnice, domovi za



Dobova.

ostarele, lekarne in drugi.

Sklepna slovesnost s podelitvijo priznanj za leto 2007 je bila 7. decembra v Žalcu. Tekmovanja so se udeležile tudi Slovenske železnice. V skupini A je prvo mesto zasedla železniška postaja **Novo mesto**, v skupini B pa železniška postaja **Dobova**. Iz rok predsednika Turistične zveze Slovenije sta priznanji prejela Darko Povše za

NP Novo mesto in Franc Pavlič za NP Dobova.

Slovenske železnice z vključevanjem in sodelovanjem v takšnih projektih pošiljajo v javnost in med zaposlene jasno sporočilo, da smo podjetje, ki odgovorno skrbi za varovanje okolja, urejenost delovnih mest in krepiti odgovornost posameznika do okolja, v katerem živi.



Z leve proti desni: direktor Direktorata za turizem mag. Marjan Hribar, Franc Pavlič, Darko Povše in predsednik Turistične zveze Slovenije Dominik S. Černjak.

Skupina A

I. podskupina		II. podskupina		III. podskupina	
Postaja	Točke	Postaja	Točke	Postaja	Točke
1. Novo mesto	499,6	1. Hodoš	498,3	1. Šentilj	481,1
2. Ljubljana	475,3	2. Rogatec	478,2	2. Središče	462,8
3. Trebnje	456,2	3. Murska Sobota	455,1	3. Lipovci	459,7
4. Celje	443,5	4. Šentjur	441,2	4. Ljutomer	457,9
5. Grosuplje	442,1	5. Bled jezero	431,7	5. Vuhred	442,2

Skupina B

I. podskupina		II. podskupina		III. podskupina	
Postaja	Točke	Postaja	Točke	Postaja	Točke
1. Divača	442,2	1. Dobova	482,9	1. Hoče	455,6
2. Zidani Most	431,2	2. Ormož	453,4	2. Volčja Draga	420,9
3. Maribor	429,6	3. Sežana	441,4	3. Laze	409,8
4. Nova Gorica	408,8	4. Mirna Peč	430,9	4. Polzela	401
5. Pragersko	405,1	5. Šmarje	429,6	5. Štanjel	380,8
6. Jesenice	391,5	6. Ivančna Gorica	428,9	6. Grahovo	339,8
7. Postojna	365,4	7. Lesce Bled	428,7		
8. Sevnica	364,8	8. Most na Soči	415,1		
		9. Boh. Bistrica	395,8		
		10. Poljčane	395,5		

Potniški in tovorni promet v letu 2007

Potniški promet

Slovenske železnice so lani prepele 16,25 milijona potnikov (od tega 15,35 milijona v notranjem in 0,9 milijona potnikov v mednarodnem prometu) ter opravile 816,9 milijona potniških kilometrov (od tega 694,6 milijona v notranjem in 122,3 milijona v mednarodnem prometu). V primerjavi s poslovnim načrtom je obseg dela dosežen, in sicer je število potnikov na načrtovani ravni, medtem ko so opravljeni potniški kilometri preseženi za 10,3 milijona oziroma za 1,3 odstotka. V primerjavi z letom 2006 je obseg dela večji pri prepeljanih potnikih za 114 tisoč oziroma za 0,7 odstotka in pri opravljenih potniških kilometrih za 23,6 milijona oziroma za 3 odstotke.

Čedalje več potnikov, predvsem z abonentskimi vozovnicami, potuje na daljših relacijah v notranjem prometu, saj se je povprečna pot povečala za 2,5 odstotka v primerjavi z letom prej. Transportni prihodki so na ravni načrtovanih in višji od doseženih leta 2006 za 480 tisoč evrov oziroma za 1,5 odstotka.

V mednarodnem prometu raste število potnikov tako iz Slovenije in v Slovenijo kot v tranzitnem prometu, najbolj pa v prometu iz Slovenije v Avstrijo, Nemčijo in Italijo ter iz Avstrije in Italije. Pri slednji je rast obsega dela predvsem posledica globalnih nizkocenovnih ponudb. V prihodnje Slovenske železnice načrtujejo uvedbo tržno privlačnih cen tudi za potovanja v druge države.

Letošnji načrt predvideva, da

bomo prepeljali za 0,1 odstotka več potnikov (16,3 milijona), opravili za 0,2 odstotka več potniških kilometrov (818,1 milijona) ter 3,3 odstotka več transportnih prihodkov (33,9 milijona evrov) kot leta 2007.

Tovorni promet

Lani je tovorni promet Slovenskih železnic prepeljal 19,3 milijona ton tovora in opravil 3.945 milijonov NTKM. Rezultat iz leta 2006 je bil presežen za 478 tisoč ton oziroma za 2,5 odstotka, pri opravljenem delu pa za 6,4 odstotka. Prepeljane količine sicer nekoliko zaostajajo za načrtom (-1,7 odstotka), ki pa je bil presežen pri opravljenem delu (+2,3 odstotka). Obseg prevoza za slovensko gospodarstvo je manjši od načrtovanega,

večji pa je bil v tranzitu (kopenskem in luškem).

V primerjavi z letom 2006 je Tovorni promet povečal poslovne prihodke za 7,9 odstotka (znašali so 145,5 milijona evrov), nekoliko manj so se povečali poslovni odhodki, za 6,5 odstotka. Operativni dobiček iz poslovanja znaša 5,035 milijona evrov. Prav tako je dosežen pozitiven rezultat, tudi če upoštevamo še finančne prihodke oziroma odhodke - 1,62 milijona evra. Vrednostni kazalniki za leto 2007 temeljijo še na oceni.

Možnost razstave v avli poslovne stavbe

Avtorje fotografskih, oblikovnih, likovnih in literarnih del vabimo, da svoja dela razstavijo v avli poslovne stavbe Slovenskih železnic na Kolodvorski ulici 11 v Ljubljani, in sicer od novembra do aprila.

Pisno vlogo lahko avtorji pošljejo na Področje za organizacijsko pravne zadeve, Kolodvorska ulica 11, 1506 Ljubljana.

Peter Kozlevčar



Ljubljana in javni potniški promet

Ljubljana pomeni pomembno prometno središče, saj leži na križišču V. in X. železniškega koridorja, pomembna pa je tudi zaradi številnih delovnih mest. V njej so, tako kot v drugih evropskih prestolnicah, dnevni tokovi ljudi in blaga v mesto še posebej izraziti. V Ljubljano se vsak dan prepelje prek 120 tisoč ljudi z širšega regionalnega področja. Ljubljana ima središčno vlogo in pomeni stik tudi avtocestnega križa. Motorizacija v Sloveniji narašča, in sicer je bilo leta 2006 kar 487 avtomobilov na 1000 prebivalcev oziroma 2,05 prebivalca na osební avtomobil. Tudi več kakor 82 odstotkov vsega tovora se prepelje po cesti, kar je dve tretjini več kakor pred desetimi leti.

Ljubljana postaja pravi turistični hit, saj je po raziskavah turističnih organizacij turistično najbolj popularna točka v Sloveniji. Število turistov v Ljubljano narašča, in sicer se je, po zadnjih podatkih Zavoda za turizem Ljubljana, število prenočitev od leta 2001 povečalo za več kakor 183 odstotkov, število gostov v istem obdobju pa povečalo za 165 odstotkov. Ta rezultat odraža tudi bistveno povečanje prepoznavnosti Ljubljane ob vstopu v Evropsko unijo.

Zdi se, da je vzpostavitev integriranega javnega potniškega prometa, ki bo temeljil na železnici kot nosilcu javnega potniškega prometa in drugimi prevozniki, ki bodo bočno kapilarno napajali sistem, edina mogoča dolgoročna in sistemska rešitev. Za Ljubljano z svojim milijonskim zaledjem je najprimernejša in edina mogoča rešitev tirni promet v kombinaciji z mestnim potniškim prometom ali

dolgoročnejša oblika lahke tirne železnice – tram train.

Na omrežju Slovenskih železnic železniška postaja Ljubljana še vedno pomeni najfrekventnejšo železniško potniško postajo po obsegu in odpravljenih potnikih. Po zadnjih podatkih (januar do oktober 2007) je bilo v Ljubljani prodanih za 7,5 odstotka vozovnic več kakor leta 2006, medtem ko se je po številu odpravljenih potnikov v notranjem prometu v zadnjih desetih letih povečalo kar za 18,8 odstotka. Težnje rasti je mogoče opaziti tudi po podatkih iz štetja potnikov, ki se izvaja vsako leto na vseh vlakih Slovenskih železnic in poteka en teden marca. Rezultati iz štetja

potnikov se uporabljajo pri različnih analizah, ki so pomembne pri uvajanju novosti in sprememb v ponudbi naših storitev.

Število potnikov, ki vstopi na vlak ali izstopi z njega na železniški postaji Ljubljana, se je v zadnjih treh letih povečalo za 2,4 odstotka, pri čemer se je izstop potnikov povečal za 4,2 odstotka, vstop pa za skoraj 1 odstotek. Po podatkih iz zadnjega štetja potnikov, ki je potekalo od 12. do 18. marca 2007, na železniški postaji Ljubljana vstopi oziroma izstopi ob delavnikih povprečno 21.500 potnikov na dan. Ob koncih tedna je število manjše, predvsem zaradi dejstva, da še vedno s precej velikim deležem prevladujejo dnevni

migranti, torej delavci in šolarji, ki potujejo z vlaki predvsem ob delavnikih.

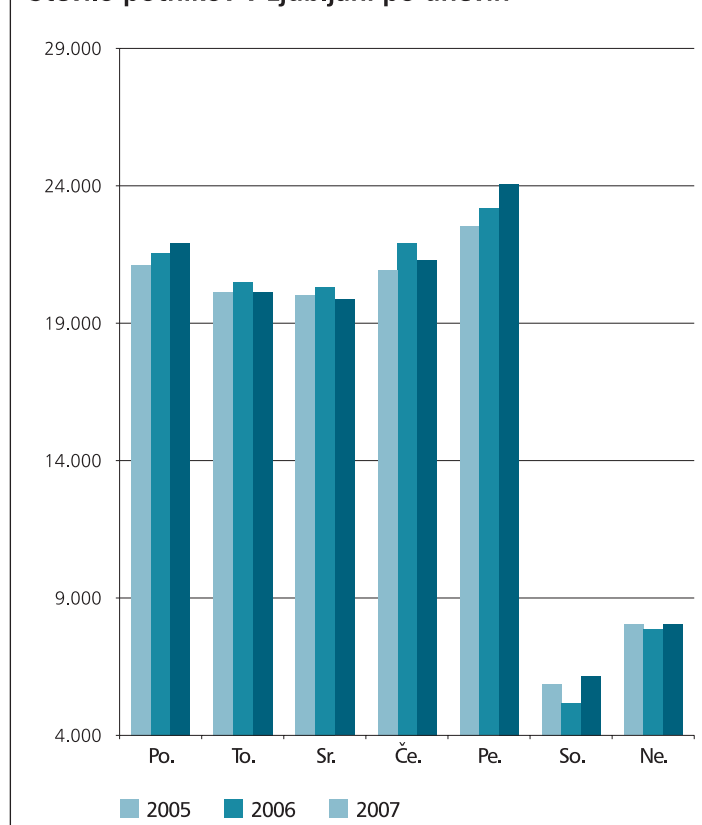
V strukturi po dnevih izstopa petek, saj se po podatkih skoraj 20 odstotkov potnikov od vseh potnikov pripelje oziroma odpelje z vlaki v Ljubljano ob petkih. Od teh potnikov jih največ potuje z vlaki proti Posavju (30,7 odstotka). Podobno je bilo opaziti tudi v preteklih letih. Gibanje naraščanja potnikov ob četrtek se je ustavilo, in sicer zaradi spremembe migracije študentov, ki so v preteklih letih zapuščali Ljubljano en dan prej.

Najmanj potujejo z vlaki potniki ob sobotah, saj je o ma izstopili iz vlaka v Ljubljani. Teh potnikov le 5 odstotkov, vzrok je manjše število vlakov v voznem redu. V naslednjih letih se bodo težnje verjetno obrnile, saj nameravamo z nekaterimi komercialnimi in tehnološkimi ukrepi povečati število potovanj ob koncih tedna (izleti, družine ipd.).

Opazovano po regijah se 30 odstotkov potnikov pripelje z vlaki v Ljubljano iz Posavja in 21,8 odstotka iz Gorenjske. V primerjavi s preteklimi leti se število potnikov, ki izstopi in vstopi v Ljubljani proti oziroma z Gorenjske povečuje, predvsem zaradi zastojev v prometnih konicah kot posledica grajenja gorenjske avtoceste oziroma šentviškega predora. Najmanj potnikov se pripelje v Ljubljano z vlaki iz Kamnika (9,3 odstotka). Iz te smeri smo dosegali že boljše rezultate, predvsem ko se je gradila avtocesta v smeri Celje in Maribor. Prav tako pričakujemo povečanje števila potnikov v tej smeri, saj je v novem voznem redu nova ponudba hitrega vlaka Kamnik–Ljubljana–Kamnik, želje lokalnih skupnosti ob progi pa so še po povečanju prevoznih zmogljivosti in drugih storitev.

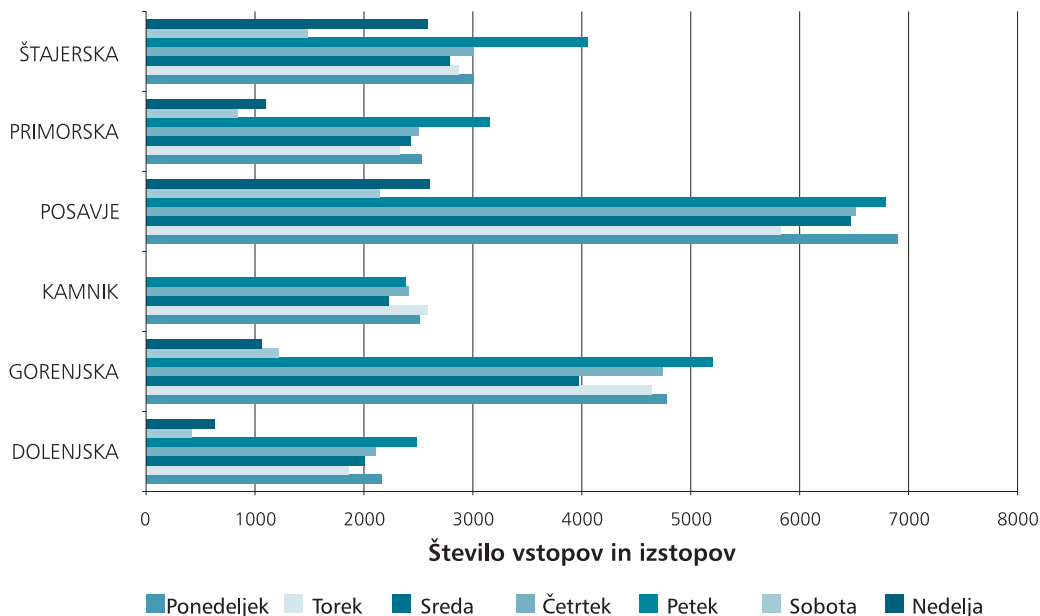
Iz analize tokov potnikov po časo-

Število potnikov v Ljubljani po dnevih



Potniški promet

Tokovi potnikov v in iz Ljubljane

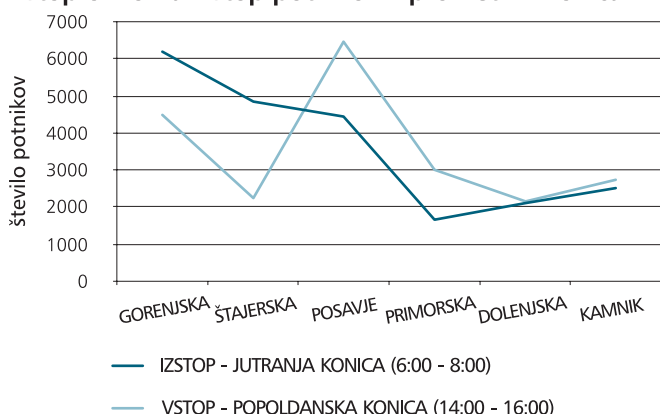


vnih presledkih po urah odhoda oziroma prihoda vlakov ugotavljamo prometne konice, ko največ potnikov pripotuje oziroma odpotuje z vlaki, kar nam je v pomoč pri izdelavi voznih redov in oblikovanju komercialnih ponudb. Rezultati prikazujejo, da se največ potnikov pripelje v Ljubljano med 6. in 8. uro. Delež teh potnikov je kar 38 odstotkov od vseh potnikov, ki so izstopili v Ljubljani. V primerjavi s preteklim leti se delež teh potnikov povečuje, saj je v jutranji konici v Ljubljani izstopilo za 5,5 odstotka več potnikov kot preteklo leto. Pri vstopih v vlak je situacija drugačna, in sicer se velika večina potnikov odpelje z vlaki iz Ljubljane med 14. in 16.

uro (33 odstotkov). Tudi delež teh potnikov je večji kakor preteklo leto za 3,3 odstotka in za skoraj 20 odstotkov več kot leta 2005. Največ potnikov se v jutranji konici pripelje z Gorenjske (28,5 odstotka) in Štajerske (22,3 odstotka), medtem ko se v popoldanski konici večina potnikov pelje iz Ljubljane proti Posavju (30,6 odstotka). Železniška postaja Ljubljana je bila v zadnjih letih deležna številnih izboljšav (Info center, infomati, brezplačni internet ...), ki so povečale kakovost storitev potniškega prometa, posredno pa prispevale tudi k povečanju tokov potnikov iz/proti Ljubljani in s tem večji konkurenčnosti z avtobusom in osebnim vozilom.

Z uvedbo novih zanimivih ponudb pričakujemo še večje število potnikov, in sicer predvsem z novo, mestno vozovnico. Z dnevno mestno vozovnico Ljubljana bomo omogočili potnikom, da imetniki vozovnice potujejo brezplačno, drugi pa po ugodni ceni neomejeno znotraj ljubljanskega vozlišča (npr. Ljubljana Vodmat-Ljubljana Tivoli). Omenjena ponudba je vsekakor zanimiva za dnevne migrante, z drugimi ponudbami pa bomo spodbudili potovanje z vlaki tudi drugih segmentov potnikov.

Vstop oziroma izstop potnikov v prometnih konicah



Vsekakor pa se prihodnosti na železniški postaji Ljubljana obetajo še druge pomembne novosti in posodobitve. Načrtuje se prenova informacijskega sistema železniške postaje Ljubljana, ki bo zajemala prenovo označevalnega sistema (piktogrami, prikazovalniki itd), ureditev čakalnic in avle. Pripravljen je tudi projekt novega ljubljanskega potniškega centra Emonika, ki bo zajemal zgraditev nove železniške in avtobusne postaje; svoj prostor pa bi imele tudi druge dejavnosti, kot so nakupovalna središča, prostoričasne dejavnosti, kongresni cen-

ter, poslovne dejavnosti, hoteli, stanovanja in gostinski lokali.

Za učinkovit javni potniški promet v ljubljanski regiji bomo morali na Slovenskih železnicah spremeniti prometno organizacijo, nabaviti nova prevozna sredstva in zgraditi nova postajališča oziroma posodobiti izhodiščne točke – postaje, ki bodo v integriranem sistemu javnega potniškega prometa tudi enotne prestopne točke.

Prometno organizacijo želimo spremeniti tako, da bi postopno uvedli taktni promet vlakov, ki bi ob določenih časovnih presledkih vozili z začetnih na končne postaje. Ti presledki naj bi bili pogostejši ob prometnih konicah. Izvedli bi tudi povezljivost postaj v ljubljanski regiji (vlak bo na primer vozil iz Litije v Kranj ali Logatec). Zameetek takšnega voznega reda načrtujemo leta 2009.

Do leta 2011 bomo nabavili 14 elektromotornih in 6 dizelmotornih garnitur, do leta 2013 tudi 30 sodobnih potniških vagonov.

Predlagali smo zgraditev novih postajališč, treh na kamniški progi, dveh na progi Ljubljana-Logatec, treh na progi Ljubljana-Grosuplje, petih na progi Ljubljana-Litija in treh na progi Ljubljana-Kranj. Nova postajališča naj bi bila tudi v bližini parkirišč P&R in postajališč LPP.

O javnem potniškem prometu v mestih govori tudi zelena knjiga EU, ki predvideva ureditev javnega potniškega prometa v mestih, spodbuja ekološka razmišljanja in usmerja na alternativne možnosti prevozov in splošno mobilnost. Nujno je načrtovanje javnega potniškega prometa v mestu in v njegovem gravitacijskem zaledju. Integracija javnega potniškega prometa je nujna in mora biti pogoj za sofinanciranje iz evropskih skladov. Načrtovanje javnega potniškega prometa je nujno tudi ob urbanističnih ureditvah novih naselij in navaja obveznost investitorjev novih naselij, da poskrbijo tudi za dostopnost in urejenost javnega potniškega prometa.

Vsi dogodki v zadnjem času tako kažejo na realno prihodnost javnega potniškega prometa in vlogo Slovenskih železnic v enotnem integriranem sistemu.

Evropa na dlani – Berlin

Berlin je glavno in obenem največje mesto v Nemčiji. Je eno najmlajših evropskih mest – njegova zgodovina se je začela v 12. stoletju, na začetku nastajanja je bilo sestavljeno iz dveh naselij Berlina in Kölna na obeh straneh reke Spree. Köln se prvič omenja v dokumentih iz leta 1237, Berlin pa leta 1244. Naselji sta ostali razdeljeni do leta 1709, ko sta bili skupaj s primestnimi naselji Friedrichswerder, Dorotheenstadt in Friedrichstadt vključeni v novi in edinstveni Berlin.

Ko je bil knez Frederik III okronan za kralja Frederika I. Pruskega, je Berlin dobil status glavnega mesta Prusije. 1871 leta je Berlin postal prestolnica Nemškega Cesarstva, glavno mesto Nemčije pa je ostal tudi v času Weimarske Republike in v času nacistov. V času hladne vojne je bil razdeljen na Vzhodni in Zahodni Berlin z zdaj že nekdanjim znamenitim berlinskim zidom. Berlinski zid je padel 9. novembra 1989, med ponovnim zedinjenjem Nemčije je bil zid 3. oktobra 1990 skoraj popolnoma zrušen. Danes je le malo ostankov, ki imajo bolj namen vabila za turistično atrakcijo in kot pomnik minulih časov. Nemški parlament – Bundestag je junija 1991 odločil, da se glavno mesto iz Bonna preseli v Berlin. In stvari so bile postavljene na svoje mesto.

Berlin je zgrajen sredi zelenja, mesto samo ima slavno in burno preteklost, tukaj se stikajo številni svetovi, kulture in življenjski slogi in ta svojevrsten kontrast, ko se mestno vrvenje preliva s tišino parkov in gozdov, daje mestu poseben pečat.

Čeprav je od leta 1989, ko je padel Berlinski zid, Berlin zedinjen, pa so dolga leta razdvojenosti in popolnoma različnega razvoja zaznavali mesto. Posledice so vidne na vsakem koraku in verjetno bodo vidne še kar nekaj časa.

V zahodnemu delu mesta si lahko ogledate znameniti Ku'damm, danes središče trgovin in gostišč, ki ga zaznamuje Spominska cerkev, potem je tukaj svetovno znana železniška postaja ZOO (kdo ne pozna pretresljive knjige Otroci s postaje ZOO), mimo živalskega vrta do četrti, kjer je sedež vlade s predsedniško palačo in rezidenco, palača zveznega kanclerja in nemški parlament – Reichstag. Na obnovljeni stavbi Reichstaga se šopiri velika steklena kupola nad parlamentarno dvorano – obisko-

valci se lahko danes sprehodijo po kupoli. V neposredni bližini so tudi Branderburška vrata – zanimivo je, da so po zgraditvi berlinskega zidu vrata ostala na nikogaršnji zemlji. V vzhodnem delu mesta se lahko ustavite pri katedrali, Univerzi – nekdanji palači Republike in na muzejskem otoku, v sklopu katerega boste našli veliko muzejev. V Pergamonskem muzeju boste lahko občudovali vrsto dragocenih ostankov antike in kultur Bližnjega vzhoda, še posebej dragocena so lštarina vrata iz Babilona. V bližnjem muzeju Bode, ki so ga po večletni obnovi ponovno odprli jeseni 2006, se nahaja bogata zbirka bizantinskih umetnin, medalj in evropskega kiparstva (Riemenschneider, Schlüter, Donatello, Canova, Vittoria). V znameniti Gemäldegalerie pa lahko občudujete dela starih mojstrov v Nemčiji – Rembrandta, Rubensa, Tiziana, Carravagija, Dürerja, Cranacha, Memlinga, Rogiera van der Weydna. Na krajši sprehod se lahko odpravite po bližnji četrti Nikolaiviertel, ki je ohranila nepričakovano podeželsko podobo sredi vlemesta. Sprehodite se po Aleksandrovem trgu, ki je eden izmed glavnih trgov v mestu, z znanim TV stolpom in Rdečo mestno hišo Berlina. Razsežnost mesta boste najbolje dojemali z razgledne ploščadi prav





tega televizijskega stolpa, ki je visok 365 metrov, zgrajen pa je bil leta 1969; z njegovega razglednega stolpa lahko vidite celo mesto.

Pri ogledovanju znamenitostih mesta ne spreglejte nekdanjih kontrolnih točk – ena takih je Checkpoint Charlie. Če si boste še privoščili vožnjo po aveni-ji Pod lipami, boste prispeli do Brandenburških vrat in krog bo sklenjen.

Za poseben del mesta velja Potsdam, ki slovi po številnih dvorcih pruskih kraljev, ki so si

tukaj zgradili čudovite reziden-
ce, med katerimi izstopa pala-
ča Sanssouci, tukaj je pa tudi
dvorec Cecilienhof, kjer so se
na Potsdamski konferenci srečali
Churchill, Stalin in Truman.

Ko boste v Berlinu, ne smete
mimo obiska najbolj znamenite-
ga meščana – Knuta.

Glavna atrakcija berlinskega
živalskega vrta, polarni medved
Knut, je bil pred enim letom le
bela puhasta kepica. Ob rojstvu
je tehtal 810 gramov, danes pa
je pravi polarni medved, ki tehta
110 kilogramov. Po besedah

direktorja berlinskega živalskega
vrta dejstvo, da tehta Knut pri tri-
najstih mesecih 100 kilogramov,
ne pomeni, da je debel, temveč,
da je zdrav in dobro grajen.
V Berlinu ga, zaradi pomanjka-
nja prostora, žal ne bodo mogli
obdržati, zato ...

Berlin je ena od svetovnih prestol-
nic zabave in kulture. Omenimo
samo svetovno znani Berlinale
– filmski festival (7.-16. februar-
ar). Letošnji Berlinale bo odprl
dokumentarni film Shine A Light
(kar se bo zgodilo prvič v njego-
vi zgodovini) Martina Scorseseja
o legendarni skupini Rolling
Stones. Na odprtju bodo navzoči
tako režiser kot skupina.

Zvečer si zabavo lahko poiščete
tudi v enem od številnih klubih
v Berlinu – od tistih v zgodovin-
skem središču Berlina, do legen-
darnega nočnega pribežališča,
kot je Tresor in drugih alterna-
tivnih zbirališč, kjer se združujejo
umetnost, ples in ljudje.

Seveda ne smete izpustiti naku-
povanja: od Kurfürstendamma,
kjer boste našli Benetton in Zaro,
do Friedrichstrasse – nakupo-
valno središče s pridihom živ-
ljenjskega sloga New Yorka, do
središča Spandau s staro arhitek-
turo in množico malih unikatnih
trgovin ali do Schlosstrasse, ki je
popularna nakupovalna cona z
dvema nakupovalnima središče-
ma in množico butikov.

Mesto Berlin je preveliko, da bi
ga lahko raziskovali peš, zato je
javni potniški promet zanesljiva
izbira za premagovanje razdalj.
V Berlinu imate na izbiro več
oblik javnega mestnega prome-
ta: U-Bahn – pretežno podzem-



Sedež Nemških železnic.

na železnica; S-Bahn - pretež-
no nadzemna železnica; Tram/
Straßenbahn – tramvajski sistem
(še posebej razširjen v vzhodnem
delu Berlina). In še zelo uporaben
detajl – v vsa prometna sredstva
javnega mestnega prometa lahko
vstopite z eno vozovnico.

Ena od spletnih strani za
rezervacijo sob v Berlinu je
[www.booking.com/Berlin-
Hotels](http://www.booking.com/Berlin-Hotels), lahko pa si rezervi-
rate sobo tudi v slovenskem
domu v Berlinu - prenočišče
St. Elisabeth.

Naslov: Slovenski dom St.
Elisabeth, Kolonnenstr. 38,
10829 Berlin-Schöneberg
Tel.: +49 (0)30 / 76 76 88 70
Fax: +49 (0)30 / 76 76 87 99
E-pošta: info@herbergeberlin.de

VLAKOVNE POVEZAVE

ODHOD	EC 212/ 112	IC 210/110	296/268
Ljubljana	10.12	16.00	23.50
München Hbf*	16.32	22.32	6.15

* prestop v Münchnu

	ICE 1502 / ICE 1722	CNL 1200	ICE 1512 / ICE 1712
München Hbf	17.22	23.01	7.22
Berlin Hbf (tief)	23.00	7.48	13.00

VRNITEV	CNL 1201	ICE 1515
Berlin Hbf	22.14	16.58
München Hbf*	6.42	22.41

* prestop v Münchnu

	IC 111/211	269/297
München Hbf	7.26	23.45
Ljubljana	13.53	6.05

CENA POTOVANJA (2. razred)

Enosmerna vozovnica: 164,40 €

Povratne vozovnice

Navadna povratna vozovnica: 328,80 €

Skupina (če potuje 6 oseb ali več), na osebo: 174,60 €

Vozovnica City Star SŽ–DB z dodatkom za vlake ICE:

- 177,00 € za eno osebo
- 265,50 € skupaj za dve osebi oziroma 132,75 € na osebo
- 354,00 € skupaj za tri osebe oziroma 118,00 € na osebo
- 442,50 € skupaj za štiri osebe oziroma 110,63 € na osebo
ter
- 531,00 € skupaj za pet oseb oziroma 106,20 € na osebo.

Vozovnica po ponudbi City Star SŽ–DB velja en mesec, potova-
nja pa so dovoljena v naslednjih časovnih terminih:

- v odhodu ni omejitev
- ob vrnitvi se lahko vračate najprej od 00. ure prve nedelje po
začetku veljavnosti vozovnice.

**Doplačilo za ležalnik/spalnik Ljubljana-München na
osebo za potovanje v eno smer (po želji):**

- Ležalnik (šest postelj): 13,40 €,
- Touriste (tri postelje v oddelku): 30,00 €,
- Double (dve postelji v oddelku): 45,00 €.

Stolnica.



Povečuje se zanimanje turistov za muzejski vlak

Lani so Slovenske železnice opravile 54 voženj z muzejskim vlakom. Leto 2007 je bilo tudi eno bolj dejavnih. Zaposleni na Slovenskih železnica in ljubitelji železnic, zbrani okrog Železniškega muzeja, so pri tem

veliko pripomogli. Muzejski vlaki, ki vozijo od leta 1986, veliko prispevajo k promociji turizma in lepoto Slovenije. Za izjemno lahko označimo obnovo lokomotive 06-018, ki je vozila ob proslavi stoletni-

ce Bohinjske proge. Odličen opis lokomotive je podal Tadej Brate v nedavno izdani knjigi *Zadnje parne lokomotive na Slovenskem*. Lokomotiva je bila izdelana leta 1930 v tovarni Avgusta Borsiga v

Berlinu, predvsem za vožnjo po gorskih progah. Zadnji primerki so bili v Sloveniji v uporabi do sredine šestdesetih let. Ohranile so se tri takšne lokomotive. 06-018 sedaj čaka na dodatna sredstva za

Gorica-Most na Soči-Bled

V organizaciji **Turistične agencije Club** vozi iz Gorice v Italiji, preko Nove Gorice in Mosta na Soči, do Bleda. Tja vlak prispe sredi dopoldneva, potniki pa nato gredo z avtobusom na Bled, kjer si lahko ogledajo grad in druge znamenitosti. Lokomotivo odpeljejo na Jesenice, kjer jo oskrbijo z vodo in premogom. Pozno popoldne lokomotiva odpelje nazaj v Gorico.

Vlak vozi običajno ob nedeljah. Letošnji program obsega 13 voženj muzejskega vlaka (20. aprila, 4. in 25. maja, 1., 11. in 29. junija, 13. in 27. julija, 10. in 24. avgusta, 7., 14. in 21. septembra 2008). Vlak oglašujejo tako turisti kot ljubitelji železnice. Večina potnikov prihaja iz Italije, na vlaku pa srečamo tudi veliko turistov iz Velike Britanije, Švice, Avstrije in drugih dežel.

Turistična agencija Club

Postaja 11, 5216 Most na Soči, Telefon: 05 381 30 50

Spletna stran: www.club.si



Lokomotiva 33-037 z vlakom, ki ga je organizirala agencija ABC Rent a Car, vozi z Jesenic v Novo Gorico. Vlak vozi mimo železniške postaje Podhom blizu Bleda (avtor: Ben Colier, 29. julij 2007).

Muzejski vlak je vozil francoske turiste. Lokomotiva 25-026 vozi na postajo Bled jezero (7. junij 2007).





Lokomotiva 25-026 na viaduktu v Avčah. Vožnjo je organizirala agencija Club. Snemanje takih posnetkov je izredno težko, saj je bilo treba plezati visoko nad reko (avtor: Ben Colier, 8. december 2007).



Še en prav poseben posnetek – posnetek v predoru! Lokomotiva 33-037 pelje proti Podbrdu (11. avgust 2007).

popravila, preden bo spet lahko peljala.

Vožnje z muzejskim vlakom po Bohinjski progi tržita **Turistična agencija Club** iz Mosta na Soči in

Jesenice-Bled-Bohinj-Kanal v Goriška brda

Drugi redni turistični vlak s parno vleko vozi v nasprotni smeri. Trži ga ABC Rent a Car. Vlak vozi med Jesenicami, Bledom, Mostom na Soči, Kanalom z vrnitvijo iz Nove Gorice. Ko pride sredi dopoldneva, se potniki z avtobusom odpeljejo v Goriška Brda, na vlak se vrnejo pozno popoldne. Vlak vozi običajno ob sobotah. Leta 2008 je predvidenih 14 voženj (26. aprila, 10. in 24. maja, 7. in 21. junija, 5. in 19. julija, 2. in 30. avgusta, 13. in 27. septembra, 11. in 25. oktobra in 8. novembra 2008).

ABC Rent a Car d.o.o.

Celovška cesta 268

1000 Ljubljana

Telefon: 059 070 512

Spletna stran:

<http://sl.europcar.si/>
posebna-ponudba/
muzejski-vlak



Lokomotiva 33-037 na viaduktu Most na Soči. (1. julij 2007).

Rent a Car, d. o. o. iz Ljubljane. Zanimanje za vožnjo z muzejskim vlakom je tudi med drugimi naročniki iz Slovenije. Tako je lani muzejski vlak vozil še v Celje, Novo mesto, Postojno in BTC Center v Ljubljani. Nekaj posebnih voženj na Bohinjski progi je bilo organiziranih tudi za čezmorske turiste ter ljubitelje železnic iz Velike Britanije in Nemčije.

Letos pripravljajo organizatorji še več takih voženj. Očitno se je med tujimi ljubitelji železnic razširil dober glas o vlakih s parno vleko in čudoviti slovenski pokrajini. V začetku februarja je napovedan prihod posebnega vlaka s parno vleko iz Stuttgarta (Nemčija) na Jesenice, kjer ga bodo Slovenske železnice prevzele in prav tako s parno vleko peljale v Ljubljano, Postojno in Trst. Iz Trsta pa po Bohinjski progi nazaj

domov. Potovanje bo trajalo skupaj tri dni (vlak je prispel v Slovenijo 3. februarja, op. ur.).

Para v zimskih razmerah je še posebno privlačna. Skupina prijateljev železnic iz Velike Britanije je najela muzejski vlak, s katerim se želi popeljati po Bohinjski progi. Druga britanska skupina se bo nato nekaj dni pozneje prav tako popeljala po Bohinjski progi in v Zagreb.

V Veliki Britaniji letos praznujemo štiridesetletnico, odkar je po britanskih progah vozila zadnja parna lokomotiva v rednem prometu. Častljivo obletnico bomo zaznamovali 10. avgusta. Lokomotivo, ki je od leta 1968 niso nikoli več pognali oziroma uporabljali za vleko, je bila deležna temeljite obnove. Letos bo vozila posebni potniški vlak na progi, kjer je bila v rednem prometu. Za obnovo loko-



Lokomotiva 25-026 z muzejskim vlakom na progi med Novo Gorico in Bledom. Vožnjo je organizirala agencija Club, vlak pa smo posneli na vzponu proti predoru Podbrdo (8. december 2007).

omotive 70013 *Oliver Cromwell*, ki je v lasti Nacionalnega železniškega muzeja v Yorku, so bila zbrana sponzorska sredstva. Vse kaže, da bo letos veliko posebnih voženj s parno vleko v obeh deželah.

Pogled z železniškega viadukta skozi okno vlaka na grad Spodnji Falkenstein in vas Grače (Gratschach) v dolini reke Bele (Möll).

Z vlakom v Malence

Malence ali Malnice (Mallnitz, 1.191 m) so turistično, goriško in smučarsko središče na severu Koroške pri vходу v železniški predor pod Visokimi Turami (Hohe Tauern) ob sotočju Malinice (Mallnitzbach) in Jezernice (Seebach). Ime kraja je slovenskega izvora, po rečki Malinici, ki se izliva v reko Belo (v slovenščini imenovano tudi Mela ali Molna, v nemščini Möll). Malinica je torej pomanjšava imena reke Mele. Leta 1000 je potekala severna meja nadvojvodine Karantanije po grebenu Visokih Tur, po njeni razdelitvi pa meja vojvodine Koroške. Slovenska govorica se je pod Visokimi Turami pričela opuščati po letu 1300, v oddaljenih dolinah verjetno še pozneje. Do danes pa so se ohranila številna slovenska imena (v nekoliko popačenih oblikah) krajev, gora, voda in priimki. Tako lahko na primer v kroniki na spletni strani <http://www.mallnitz.at/chronik.php> preberemo, da je 25.4.1896 postal prvi župan Malenc Alojz Klančnik (Alois Glantschnig). Zaradi strateškega pomena so v začetku 20. stoletja dokončali Tursko železnico, ki je povezala Solnograd (Salzburg) z Beljakom (Villach), pozneje pa še z Jesenicami in Gorico. Od 12. stoletja pa do prihoda železnice so se domačini večidel ukvarjali s tovarjenjem



Hubertusova kapela v Malencah in pogled na Ankogel (3252 m).

trgovskega blaga čez Visoke Ture na konjskih hrbtih (tudi po 150-170 kg naenkrat). Petega julija 1909 je cesar Franc Jožef I. slavnostno odprl železniško postajo v Malencah, čez dva dni pa je stekel redni promet. Tako so Malence postale lahko dostopno turistično središče, kjer je bilo smučanje že vsaj od leta 1904 najpopularnejši šport domačinov. Na koroški strani se železniška proga dviguje visoko nad dolino reke Bele, se pri Malencah dvigne na višino 1.215 metrov in se skozi 8.552 metrov dolg predor pod Visokimi Turami prebije s Koroške na Solnograško. Ko vlak zapusti železniško postajo Špilje (Spittal) in se prične vzpenjati, se nam skozi okno na levi odpre lep razgled navzdol na dolino reke Bele (Möll). Zanimiv je tudi pogled skozi okno vlaka z železniškega viadukta na obnovljeni grad Spodnji Falkenstein iz 11. stoletja. Za orientacijo na potovanju sta uporabna šolski »Ročni zemljevid« Slovenije (DZS) in ponatis »Zemljovida slovenske dežele in pokrajin« Petra Kozlerja iz leta 1853 s slovenskimi imeni krajev.

Železniška postaja Malence – Gornja Bela (Mallnitz - Obervellach) je izhodišče za planinske vzpone na Visoke Ture, ki so zaščitene kot nacionalni park in predstavljene na <http://www.>



Pogled skozi okno vlaka na Gornjo Belo (Obervellach) v dolini reke Bele (Möll) pod Visokimi Turami (Hohe Tauern).

hohetauern.at/. »Hišna gora« Malenc je 2.130 metrov visoki razgledni Javornik (Auernig), na katerega se od železniške postaje lahko povzpne v treh urah. Do pet kilometrov oddaljene spodnje postaje žičnice na Ankogel po dolini Jezernice (Seebachtal) v sezoni vozi turistični avtobus, a se zaradi naravnih lepote plača iti peš. Gondolska žičnica planince in smučarje pripelje na višino 2.626 metrov, od tam pa je le še kratek sprehod do kočice Hannover Haus (2.721 m). Od kočice do vrha razglednega Ankogla (3.252 m) je še dve uri in pol vzpona.

Najbolj izkušeni turni smučarji se lahko izpod Malega Ankogla (Klainer Ankogel, 3.096 m) spustijo na severno, solnograško stran Visokih Tur in po dolini Anlaufthal prismočajo skoraj do železniške postaje Böckstein, od koder se z avtovlakom skozi predor vrnejo v Malence. Najprimernejši čas za opisano smučarsko turo je februarja in marca. Treba je paziti na zdrs in na plaz! Na strani <http://www.skifidelity.at/ankogel-mallnitz/> so podatki o delovanju žičnic pod Ankoglom, spletne kamere za ogled trenutnega stanja na smučiščih in druge turistične infor-

macije. Malence so dostopne iz Ljubljane z direktnimi Euro City vlaki v slabih treh urah. **Z eno samo mednarodno povratno vozovnico je mogoč vzpon na vrhove kar treh gora ali pa obisk treh smučarskih središč pod njimi: Stubnerkogel (2.246 m), Ankogel (3.252 m) in Goldeck (2.142 m)!** Pri mednarodnih potniških blagajnah v Sloveniji kupimo povratno vozovnico do Hostinskih Toplic (Bad Gastein), ki velja dva meseca, potovanje pa lahko vmes prekinjamo. Iz Hostinskih Toplic se z gondolsko žičnico dvignemo

na Stubnerkogel (izlet je opisan v reviji SŽ Nova proga, september-oktober 2007, stran 17). Iz Malenc se z žičnico dvignemo pod Ankogel, iz Špilj (Spittal) pa na Goldeck (opis je v reviji za maj 2007, stran 12). Posamezne številke revije Nova proga so dostopne v formatu Adobe (PDF) na spletni strani Slovenskih železnic http://www.slo-zeleznice.si/sl/o_nas/revija_nova_proga/. Pred nakupom vozovnic za vlake se v potniških informativnih centrih v Sloveniji pozanimajmo o ugodnih možnostih za popuste. Prijetno potovanje!



Iz železniške postaje Malenc-Gornja Bela poteka prevoz avtomobilov z avtovlakom skozi železniški predor pod Visokimi Turami.



Središče Malenc in pogled na Visoke Ture v ozadju.



Krakow

Decembra, v predprazničnem času, sva se s kolegom Petrom odločila, da odideva na potep v Krakow. Ker sva oba železničarja, je bilo seveda samoumevno, da bova potovala z vlakom. Odločila sva se, da odpotujemo z nočnim vlakom, ki odpelje iz Ljubljane ob 23. uri in 50 minut. Privajanje na poljsko zimo se je začelo že na vlaku, saj gretje v vagonu ni delovalo. Kljub opozorilu sprevodniku, da vagon ni ogrevan, se stanje ni spremenilo. Sledila je selitev v drug vagon, kjer pa ni bilo bistveno boljše. Potovanje do Krakowa naj bi trajalo približno 17 ur, s tremi prestopanji. Prvi prestop naju je čakal v Salzburgu, ker pa je imel vlak zamudo, sva zamudila vlak na Dunaj. Tako se je najino potovanje potegnilo v večerne ure, saj sva prispela v Krakow šele ob devetih. Tu bi še omenil, da so nekateri lokalni potniški vlaki na Poljskem umazani ter zelo slabo vzdrževani.

Krakow

V Krakowu glede prenočišč ni težav, saj je njihova ponudba zelo velika, od cenovno ugodnih hostlov in penzionov do luksuznih hotelov. Sobo za dve osebi z zajtrkom je mogoče dobiti za okrog 40 evrov na dan. Nastanila sva se v hotelu, ki je poleg železniške postaje, tako da sva imela dobro izhodišče za izlete z vlakom v Oswiecim in Wieliczko. Ker sva bila že pošteno lačna, sva najprej preverila tamkajšnjo gostin-

sko ponudbo. V središču mesta se poleg drugih gostinskih lokalov nahajajo tudi obokane kletne pivnice in pubi, ki so prijetno opremljeni. V nočnih urah je zelo priljubljena juha žurek, to je prevrta ržena juha z zelenjavnimi in mesnimi dodatki.

Krakow ima okrog 750.000 tisoč prebivalcev in je tretje največje poljsko mesto. Od 11. do začetka 17. stoletja je bil tu dvor poljskih

kraljev. Tako da se mesto ponaša z bogato zgodovino.

Na glavnem trgu, ki se imenuje Rynek Główny, je v tem času potekal novoletni sejem. Na ličnih stojnicah so prodajali predvsem izdelke, narejene na Poljskem.

Všeč mi je bila stojnica, kjer so pekli in prodajali oscypke. To je starodavna poljska jed, ki izhaja iz gorskega predela. Oscypek je na majhne koščke narezan ovčji sir, ki

se peče na žaru toliko časa, dokler ne dobi zlatorumene barve in vonja po dimu. Je zelo okusno.

Oswiecim

Naslednje jutro sva se z »gomulko« odpeljala v Oswiecim, kjer je med drugo svetovno vojno delovalo zloglasno koncentracijsko taborišče Auschwitz-Birkenau, zdaj pa je tu državni muzej.



Cerkev Kosciol Mariacki (sv. Marije) z dvema različno visokima zvonikoma na glavnem trgu.

Mesto je oddaljeno 60 kilometrov zahodno od Krakowa, kar pomeni uro in pol vožnje z vlakom. Nacistično taborišče je bila kombinacija različnih tipov taborišč: taborišče za vojne ujetnike, koncentracijsko taborišče, delovno taborišče ter taborišče smrti. Vsi taboriščniki so bili razvrščeni v skupine in označeni, h kateri skupini sodijo: Židje, komunisti, politični zaporniki, Romi, homoseksualci, kriminalci, duhovniki in sovjetski vojni ujetniki.

Med ogledom taborišča sem imel cmok v grlu, saj ima človeška hudobija bujno domišljijo.

V popoldanskih urah sva se z dobro poznano »gomulko« vrnila v Krakow. Ob prihodu v mesto je bila že tema. Tudi na Poljskem kapitalizem ne pozna ovir. Kljub temu da ima cerkev na Poljskem velik vpliv, je trgovsko središče, ki se nahaja poleg železniške postaje, odprto kar do 23. ure.

Wieliczka

Wieliczka se nahaja 15 kilometrov jugovzhodno od mestnega središča in je svetovno znana po nepozabnem rudniku soli. Vožnja z vlakom vzame približno pol ure, povezave z mestom pa so pogoste. Rudnik Wieliczka je tudi uvrščen na Unescov seznam svetovne kulturne dediščine in je v neprekinjenem obratovanju od 12. stoletja. Pred dobrimi desetimi leti so prenehali z izkopavanjem kamene soli, vendar je v rudniku še vedno zaposlenih okrog štiri-sto rudarjev, ki skrbijo za njegovo vzdrževanje. Rudnik ima prek 300 kilometrov rogov v devetih nivojih. Najgloblji nivo je 327 metrov pod površjem.

Obiskovalci si ogledujejo prve tri nivoje rudnika od 64 do 135

metrov pod površjem. Ogledi so vodeni in trajajo približno dve uri. V tem času se prehodita približno dva kilometra. V podzemnem svetu so jame in sobane, ki so bile predelane v kapele z oltarnimi podobami in kipci, druge so bile oplešane s spomeniki. Vse te podobe so izklesane iz soli, izdelovali pa so jih rudarji. Rudnik ima tudi podzemna jezera, kjer pa je koncentracija soli v vodi tako velika, da se tudi profesionalni potapljači niso mogli potopiti.

Najimpozantnejša je kapelica Blogoslawionej Kingi, ki je prava cerkev, saj je dolga 54, široka 17 in visoka 12 metrov. Izdelovali so jo trideset let. Vse kipce in druge nabožne podobe so klesali le trije rudarji. Pozneje so izdelali tudi kip papeža Janeza Pavla II.

Na koncu ogleda v tretjem nivoju, ki je 135 metrov pod površjem, se nahaja velika restavracija, ki je tako opremljena, da nimaš občutka, da se nahajaš tako globoko pod površjem. Restavracija se spremeni tudi v večnamensko dvorano, saj imajo tu pogoste kulturne in športne prireditve.

V rudniku – 211 metrov pod površjem se nahaja sanatorij, kjer se zdravijo bolniki s kroničnimi alergijami.

Wieliczko si ogleda na leto več kakor milijon obiskovalcev, tako da jo je najbolje obiskati pozimi, saj je tedaj še najmanj gneče.

Popoldne sva se vrnila v mesto, nakupila še nekaj spominkov, in zvečer, ob 22. uri in 25 minut, sedla na vlak v Ljubljano. Domov sva prispela naslednji dan, ob dveh popoldne.

V dveh dneh ni kaj prida časa ostalo za ogled mesta, saj so dnevi kratki. Tako da se bom v Krakow še zagotovo vrnil in si ga podrobneje ogledal.



Vhod v koncentracijsko taborišče Auschwitz-Birkenau.



Sodobni primestni vlak.



Lična stojnica z oscypki.



Oscypki.

Kako z vlakom v Krakow

Najugodnejša povezava Ljubljane s Krakowom je z vlakom EC 150 Ljubljana–Dunaj, z odhodom ob 16. uri in prihodom na Dunaj Südbahnhof ob 22.02. Nadaljnja povezava je vlak D 202 ob 22. uri in 33 minut z južne železniške postaje (spalnik), prihod v Krakow je ob 6. uri in 22 minut. Vrnitev iz Krakowa z vlakom D 203 ob 22. uri 25 minut (spalnik). Prihod na Dunaj Südbahnhof ob 6. uri in 3 minute. Povezava z Ljubljano je vlak EC 151, ob 7. uri in 57 minut, prihod v Ljubljano ob 14. uri in 10 min.

Izlet z vlakom

Na Ptuj

Čeprav se med vožnjo v starodavno mesto od Dravi prav nič ne vzpenjamo, je v navadi povedati, da gremo na Ptuj. Pomen izraza podrobneje spoznamo, ko se vzpnemo na znameniti grad in se razgledamo po okoličici. Ker je v starem mestnem jedru pod gradom, na gradu pa sploh, toliko zgodovinskih zanimivosti, se mimogrede ustavimo še v kateri od številnih kulinarčnih ptujskih ustanov, da se okrepimo za nadaljnjo pot. Izlet lahko prijetno sklenemo v

termah Ptuj, ki so od mestnega jedra oddaljene le kratek sprehod po dravskem nabrežju.

Z ž. p. Ptuj gremo na Osojnikovo cesto in po pločniku ob njej levo do parkirišča, s katerega zavijemo desno na Vodnikovo ulico in gremo mimo pošte na Minoritski trg, kjer krenemo desno na Mestni trg. Pri Mestni hiši zavijemo levo in pridemo do turistično informacijskega centra na stiku Slovenskega trga in Prešernove ulice, kjer se v nebo dviga znameniti mestni

stolp, za njim pa stoji cerkev sv. Jurija.

Staro mestno jedro Ptuja je glede razdalje kratka, sicer pa daljša izletniška zgodba, na kateri si ogledamo nemalo znamenitih ptujskih stavb. Začnemo jo na Minoritskem trgu, kjer stoji minoritski samostan, si zatem ogledamo pročelje magistrata na Mestnem trgu in se na Slovenskem trgu zazremo v zvonik, ki to pravzaprav ni. Zraven cerkve sv. Jurija stoji nekdanji mestni stolp, ki so

ga na mestu prejšnjega zgradili sredi 16. stoletja. Vlogo zvonika je prevzel konec 17. stoletja, ko je zgorel stolpič na cerkvi, pozneje pa je namesto dvokapne dobil čebulasto streho.

Od mestnega stolpa, pred katerim stoji Orfejev spomenik, rimski nagrobnik iz 2. stoletja, se lahko sprehodimo po Prešernovi ulici, razgled na srednjeveški Ptuj pa okronamo z vzponom na grad in z ogledom muzejskih zbirk. Pozneje se odpravimo v daljnješo v preteklost v arhe-



Dravo pri Ptujju premošča
dolga železniška most.



ološkem muzeju v nekdanjem dominikanskem samostanu. Zgodovinsko znamenita je tudi Ptujška klet na Vinarskem trgu, ki je s poltisočletno preteklostjo najstarejša vinska klet pri nas. Hrani osupljivo vrsto arhivskih vin, od katerih najstarejše nosi letnico 1917.

Več o starem mestnem jedru in njegovih znamenitih stavbah preberemo v zelo informativni knjižici Ptuj, vodnik po mestu, ki je na voljo v turistično informacijskem centru, v katerem dobimo še nemalo drugega informativnega gradiva o Ptujju in okolici. TIC je odprt vsak dan od 9.00 do 18.00.

Pri turistično informacijskem centru gremo desno gor po Grajski ulici in vrh stopnic skozi vrata v obzidju pridemo na Ptujski grad. V tem času je odprt vsak dan od 10. do 17. ure; maja, junija, septembra in do srede oktobra od 9. do 18. ure, julija in avgusta pa do 20. ure. V tem času so za ogled odprte tudi zbirke v gradu.

Ptujski grad in zbirke Pokrajinskega muzeja so ena največjih znamenitosti Ptujja. Ogledamo si lahko zbirko fevdalne stanovanjske kulture, grajsko galerijo z gotskimi in baročnimi umetninami, grafični kabinet

Franceta Miheliča in zbirke turkerij (portretov turških in evropskih dostojanstvenikov), slik na steklu, pustnih mask, glasbil in orožja. V nekdanjem dominikanskem samostanu, mimo katerega gremo v nadaljevanju izleta, so na ogled srednjeveški in novoveški lapidarij, antični lapidarij in rekonstrukciji II. in V. mitreja, numizmatična zbirka in zbirka drobnega arheološkega gradiva.

Z gradu se vrnemo skozi ista vrata ter sestopimo po tlakovani poti do ceste (na desni je nekdanji dominikanski samostan z arheološkim muzejem in drugimi zbirkami), kjer zavijemo levo in gremo mimo Razstavišča Stari zapori z zgodovinskimi zbirkami, po Prešernovi ulici mimo knjižnice Ivana Potrča do odcepa Cankarjeve ulice (za hišo št. 15 desno) in po njej navzdol na Dravsko ulico. Če tu krenemo

po mostu čez Dravo in zatem desno, pridemo v 10 minutah do Term Ptuj. Sicer nadaljujemo levo po Dravski ulici mimo Dravskega stolpa, v katerem domuje Miheličeva galerija, na Minoritski trg in po Osojnikovi cesti nazaj na ž. p. Ptuj.

Z železniške postaje skozi mestno jedro Ptujja in nazaj hodimo komaj **1 uro**, tako da je časa za ogled ptujskih znamenitosti več kakor dovolj.



Dravski stolp.

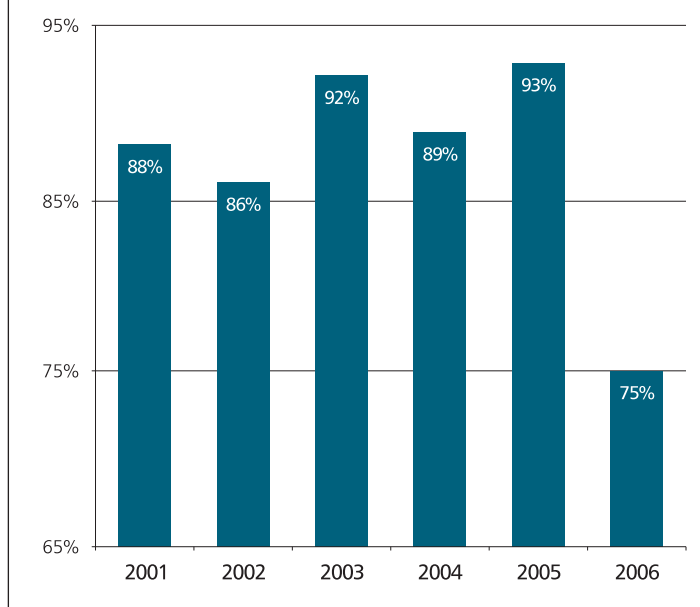
Uporabniki so ocenili storitve v tovrnem prometu

Oktobra in novembra lani smo opravili anketo o zadovoljstvu uporabnikov s storitvami v tovrnem prometu za leto 2006. Med drugim smo hoteli pridobiti informacije o zadovoljstvu uporabnikov naših storitev ter primerjavo z drugimi ponudniki transportnih storitev. V anketi smo pri odgovorih najpogosteje uporabili sedemstopenjsko ocenjevalno lestvico, kjer so anketiranci svoje zadovoljstvo označili z ocenami od ena do štiri, nezadovoljstvo pa z ocenami od pet do sedem. Poleg te lestvice smo uporabili tudi tri- in štiristopenjske ocenjevalne lestvice.

V anketo so bili vključeni tako tuji uporabniki, ki imajo sedež zunaj Slovenije, kakor tudi domači. Vseh anketirancev je bilo 222, od tega je bilo 110 uporabnikov iz tujine, domačih pa 112.

Na anketo se je odzvalo 99 uporabnikov (od tega 61 domačih in 38 tujih), ki so leta 2006 prepeljali 8,9 milijona ton blaga, kar pomeni 48 odstotkov vsega pre-

Splošno zadovoljstvo uporabnikov



peljanega blaga. Stopnja odziva je bila 45-odstotna, kar je za 20 odstotnih točk več kot leto prej. S storitvami Slovenskih železnic v

tovrnem prometu je bilo splošno zadovoljnih 75 odstotkov anketiranih uporabnikov. V primerjavi z letom prej (leta 2005 je znašala

93 odstotkov) se je stopnja zadovoljstva znižala za 18 odstotnih točk. Na splošno nezadovoljnih je bilo 25 uporabnikov, od tega 22 domačih in trije tuji. Tu bi omenili, da anketiranci, ki v leto prej niso odgovorili na anketo, je bilo na splošno zadovoljnih 43, splošno nezadovoljstvo pa je izrazilo 16 uporabnikov.

Na vprašanje, kako so uporabniki zadovoljni s pričakovanji, je 80 odstotkov anketirancev odgovorilo, da so storitve Slovenskih železnic izpolnile njihova pričakovanja, kar je za 12 odstotkov manj kot leto prej. Zadovoljstvo se je pri večini uporabnikov spremenilo. Od tega je bilo 24 odstotkov bolj zadovoljnih, 19 odstotkov je bilo manj zadovoljnih, 9 odstotkov pa ni bilo več zadovoljnih, pri drugih uporabnikih (48 odstotkov) se je zadovoljstvo ni spremenilo.

Glede na leto 2005 je obseg prevozov povečalo 26 odstotkov uporabnikov. Od tega je prevoze povečalo 41 odstotkov bolj zadovoljnih ter 19 odstotkov



manj zadovoljnih. Deset podjetij, ki so manj zadovoljna glede na preteklo leto, je obseg prevozov zmanjšalo. Od tega je osem domačih in dve tuji podjetji.

Anketirance smo povprašali tudi o kritičnih dogodkih, ki so negativno vplivali na njihovo zadovoljstvo. Kritični dogodki, ki so največ vplivali na nezadovoljstvo leta 2006, so stanje vagonov ali napaka v njihovi dostavi (naročeni vagoni so nepravčasno dostavljeni ali napačni oziroma vagonov zaradi pomanjkanja ni mogoče naročiti). Pri tem se je delež omenjenega kritičnega dogodka povečal glede na leto prej za 15 odstotnih točk. Drugi najpogostejše omenjeni kritični dogodek je neobveščanje o spremembah ali težavah v transportu, kjer je ta dogodek omenilo 38 odstotkov anketirancev, kar pomeni 13-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2005. Naslednji kritični dogodek, ki se najpogostejše omenja, je neizvajanje pogodbenih določil, kjer je povečanje nezadovoljstva uporabnikov omenjenega dogodka za 15 odstotkov. Pogosto sta omenjena še zmogljivost ali razpoložljivost prekladalne mehanizacije ter nepravčasno aviziranje pošiljk, se pa tu delež glede na prejšnje leto ni spremenil.

Z reševanjem težav je bilo zadovoljnih 71 odstotkov anketirancev oziroma 7 odstotkov manj, kot leta 2005. Nezadovoljnih do popolnoma nezadovoljnih je bilo 23 domačih in dva tuja uporabnika.

Naslednji sklop vprašanj se je nanašal na zadovoljstvo uporabnikov glede zadovoljstva s posameznimi elementi transportne storitve. Kriterije, ki smo jih uporabili za vrednotenje zadovoljstva, smo razdelili na štiri vsebinske sklope:

- zadovoljstvo s temeljnimi značilnostmi transporta,
- zadovoljstvo z delom kontaktnega osebja v prodaji in na postaji,
- zadovoljstvo z generičnimi lastnostmi storitve obveščanja o transportu ter
- zadovoljstvo s servisom in poprodajnimi aktivnostmi.

S temeljnimi značilnostmi transporta je bilo zadovoljnih 78 odstotkov uporabnikov, kar je v povprečju upad za 11 odstotnih točk glede na preteklo leto. Med temeljnimi značilnostmi transporta so bili uporabniki najbolj zadovoljni z varnostjo transporta (brez poškodb, brez izgub), najmanj pa so bili zadovoljni s časom transporta, zanesljivostjo transporta in dostave ter ustreznost dostave vagonov in transportnih sredstev. Na povečanje nezadovoljstva transportnih značilnosti so vplivali tudi dispozicija praznih vagonov, kakovost vagonov in transportnih sredstev in prilagojenost transportnim storitvam uporabniku.

Zadovoljstvo z delom postajnega in prodajnega osebja se je zmanjšalo glede na leto prej. Pri postajnem osebju je bil dose-

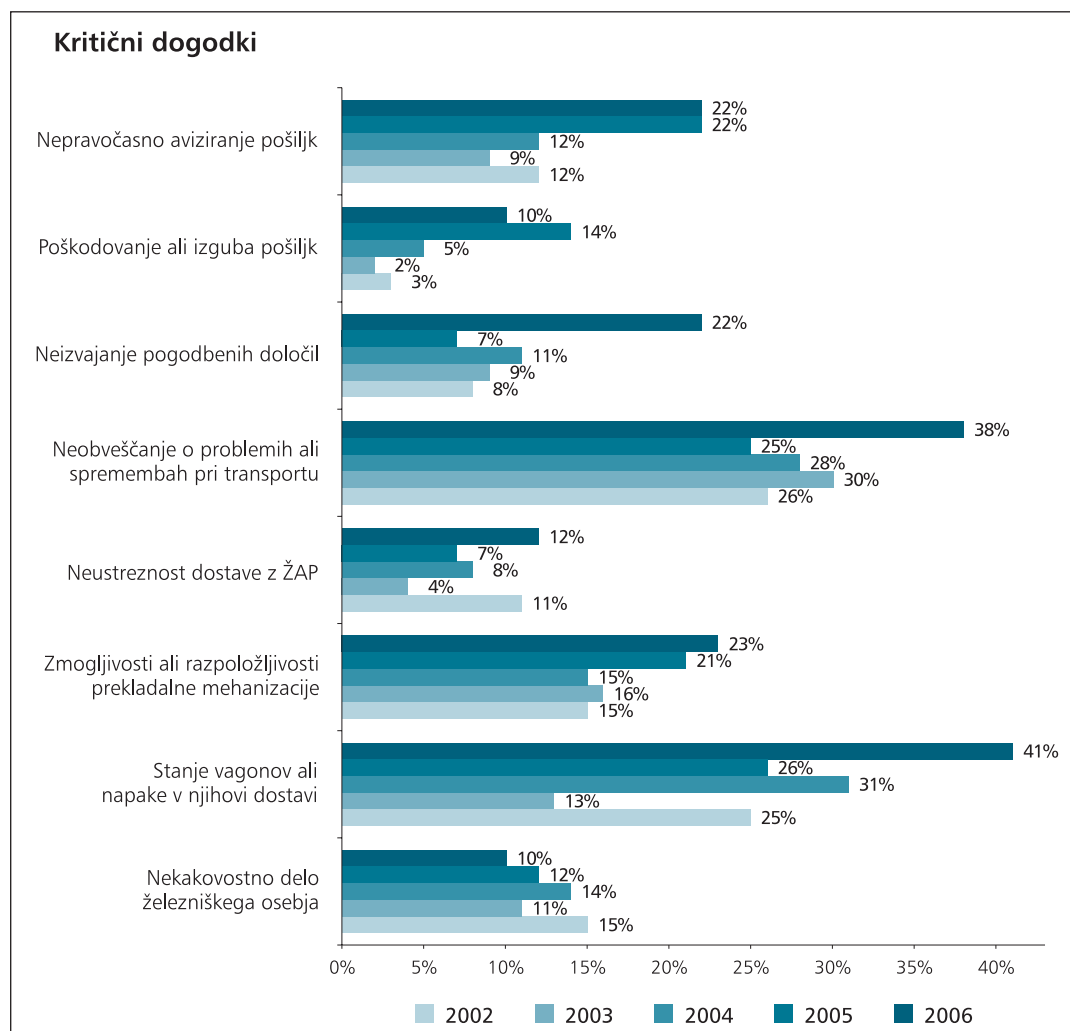
žen cilj, ki znaša 85 odstotkov zadovoljnih odjemalcev, medtem ko pri prodajnem osebju ta cilj ni bil dosežen. Najmanj so bili zadovoljni pri prodajnem osebju s svetovanjem pri iskanju logističnih rešitev ali transportu.

Anketirani uporabniki so bili z obveščanjem manj zadovoljni kot leto prej, saj je bilo zadovoljnih 79 odstotkov uporabnikov. K tej oceni je največ prispevalo nezadovoljstvo z obveščanjem o težavah ali spremembah v transportu.

Glede poprodajnih dejavnosti in servisa se je zadovoljstvo anketirancev zmanjšalo za šest odstotnih točk (80 odstotno zadovoljstvo) v primerjavi z letom 2005. Najmanj so bili zadovoljni z reševanjem težav pri motnjah v transportu, saj je bilo z rešitvijo le-teh zadovoljnih le 71 odstot-

kov uporabnikov. Prav tako se je povečalo nezadovoljstvo s hitrostjo pri obravnavi in reševanju reklamacij, kjer je bilo 24 odstotkov uporabnikov nezadovoljnih. Zadovoljni pa so bili z natančnostjo obračuna prevoznih stroškov in korektnostjo pri obravnavi reklamacij, čeprav je tudi tu opazen majhen upad zadovoljstva.

V primerjavi z raziskavo leta 2005 se je v celoti zadovoljstvo uporabnikov zmanjšalo. Skrb zbujajoče je, da je na splošno za 18 odstotkov manj zadovoljnih anketirancev. Tudi pri drugih elementih je opaziti upad zadovoljstva uporabnikov. Elementi, s katerimi so bili uporabniki bolj zadovoljni v primerjavi z letom 2005, so: manj poškodb ali izgub pošiljk, bolj kakovostno delo železniškega osebja in varnost transporta.



Od poslovnega procesa do računalniškega programa

Proces razvoja računalniških aplikacij (programov) je za uporabnike programov, ki niso informatiki, pogosto skrivnosten. Zato ga poskušajmo čim bolj nazorno opisati. Aplikacije so na primer tudi standardni programi, ki jih uporabljamo pri vsakdanjem delu: Internet Explorer (spletni brskalnik), Outlook (elektronska pošta), Word (urejevalnik besedil), Excel (delo s preglednicami), PowerPoint (priprava predstavitev), ARIS (modeliranje procesov in aplikacij), Project (vodenje projektov) ter programski jeziki, ki jim pravimo tudi programerska orodja in s katerimi razvijamo (programiramo) druge aplikacije.

Kot je razvidno iz Tabele 1, poteka razvoj računalniške aplikacije podobno kot projektiranje in gradnja hiše ali naselja v petih glavnih fazah. V oklepajih so navedeni primeri orodij, ki jih pri tem običajno uporabljamo. V Tabeli 2 so prikazani po posameznih fazah stroški razvoja aplikacije in stroški odprave morebitnih odkritih napak. Pred začetkom gradnje hiše ali soseske morajo biti na primer najprej izdelani prostorski, katastrski in gradbeni načrti, na podlagi katerih šele lahko pridobimo gradbeno dovoljenje in pričnemo graditi. Brez predhodne izdelave navedenih načrtov in njihove odobritve, bi zgradili le »črno gradnjo«, ki bi jo zelo verjetno tudi

Tabela 1: Podobnost pristopov

Gradnja hiše	Faza	Razvoj rač. aplikacije
Načrt projekta (MS PROJECT)	1	Načrt projekta (MS PROJECT)
Analiza o. stanja (AUTOCAD)	2	Analiza obstoj. stanja (ARIS)
Načrt nove hiše (AUTOCAD)	3	Dizajn novih rešitev (ARIS)
Gradnja hiše (stroji in orodja)	4	Računalniško programiranje (računal. in progr. oprema)
Montaža in predaja	5	Testiranje in uvajanje

»zaflušali«. Podobno je tudi v informatiki, kjer je treba še pred programiranjem izdelati modele podatkov, funkcij, procesov in drugo dokumentacijo (Tabela 3). Odprava logične napake, ki smo jo odkrili šele v fazi programiranja, nam bo lahko povzročila stokrat (100-krat) večje stroške (da o nepotrebnem izgubljanju živcev niti ne govorimo), kot pa

tacija pa morata biti na voljo vsem zainteresiranim (Tabela 4). V gradbeništvu za zakonodajo in inšpekcijski nadzor skrbijo državne inštitucije, razvoj računalniških aplikacij pa morajo urediti interni predpisi podjetja. Pri tem pa se je treba držati predvsem naslednjih temeljnih pravil:

1. Proces razvoja od poslovnega procesa do računalniške aplikaci-

nato se lahko s tako pridobljeno in standardizirano predpisano metodologijo posvetimo »pravim« poslovnim procesom.

2. Vsak poslovni proces v podjetju je treba že od vsega začetka načrtovati in modelirati tako, da ga bo potem mogoče čim lažje, čim ceneje in čim hitreje informatizirati, sprogramirati in dokumentirati. Pri tem obstoječe nepotrebne procese ukinemo, neučinkovite procese pa izboljšamo še pred informatiziranjem. Največje zapravljanje časa in denarja je namreč informatiziranje in programiranje nepotrebnih ali pa neučinkovitih procesov! Načeloma tudi ne sme biti neinformatiziran noben proces.

3. Vsi poslovni procesi in vse računalniške aplikacije v podjetju morajo biti dokumentirane na predpisan standarden in praktično uporaben način, dokumentacija pa na voljo vsem zainteresiranim. Navedena dokumentacija je namreč intelektualna lastnina podjetja. Poleg tega neobstoj ustrezne dokumentacije s stališča informacijske varnosti pomeni zelo visoko varnostno tveganje. Najbolj enostaven način nadzora nad upoštevanjem predpisov pri razvoju računalniških aplikacij je objava ustreznih predpisov in celotne dokumentacije o procesih in aplikacijah na intranetu Slovenskih železnic, dostop zgolj do zaupnih informacij pa omejimo.

Tabela 2: Stroški razvoja

Faza razvoja rač. aplikacije	Potreben čas (stroški razvoja)	Relativni stroški odprave napak
1. Načrt projekta (MS PROJECT)	5 %	0,1 x
2. Analiza obstoj. stanja (ARIS)	22 %	1 x
3. Dizajn novih rešitev (ARIS)	15 %	10 x
4. Programiranje (progr. orodje)	46 %	100 x
5. Testiranje in uvajanje	12 %	1.000 x

Odpravljanje logičnih napak v fazi programiranja je stokrat (100-krat) dražje, kot če bi jih odpravili že »na papirju« v fazi analize stanja!

če bi jo odkrili že v fazi analize obstoječega stanja, ko je še »na papirju« (Tabela 2). Zato je tako zelo pomembno, da je celoten razvoj od procesa do programa pregledno in standardno predpisan in dokumentiran (Tabela 3), in da se tudi v praksi izvaja, predpis in celotna dokumen-

je (programa) je prvi in temeljni proces, ki ga je treba natančno predpisati z ustreznim pravilnikom podjetja. Predpis mora biti realen (ne pa zgolj sam sebi namen) in takoj uporaben za vodje informacijskih projektov ter projektante in programerje računalniških aplikacij. Šele

Tabela 3: Dodane vrednosti k aplikaciji

Faza razvoja rač. aplikacije	Nova dodana vrednost
1. Načrt projekta (MS PROJECT)	5 % mrežni plan projekta
2. Analiza obstoj. stanja (ARIS)	22 % obstoječi model podatkov, funkcij, procesov, dokumentov, ekranov
3. Dizajn novih rešitev (ARIS)	15 % novi model podatkov, funkcij, procesov, dokumentov, ekranov
4. Programiranje (progr. orodje)	46 % mat. algoritem, programska koda
5. Testiranje in uvajanje	12 % delujoča rač. aplikacija, pogodba o vzdrževanju, uporabniška navodila

Tabela 4: Ključna vprašanja

Vprašanje	Odgovor	Koga to zanima
KAJ in ZAKAJ delamo?	Opis procesa	projektant rač. aplikacije
KAKŠNA je nova vrednost?	Opis postopka	menedžment
KAKO delamo?	Opis del. mesta	projektant rač. aplikacije
KDO dela?	(Pred)račun	programer rač. aplikacije
KOLIKO stane?		uporabnik rač. aplikacije
		kadrovska služba
		menedžment

Inovativnost – pogled naprej

Drugi slovenski forum inovacij, ki je januarja potekal v Ljubljani, je znak, da Slovenija razume zahteve na tem področju in je v toku dogajanja ter splošnega ozračja v Evropi. V Evropi se je namreč že pred časom dodobra utrdilo spoznanje, da so posledice ekonomske globalizacije in prek nje celotne svetovne ureditve, prav toliko kot velika priložnost tudi velik izziv in nevarnost. Ena od ključnih nevarnosti se kaže prav iz primerjave konkurenčne sposobnosti evropskega gospodarstva z drugimi gospodarskimi silami na svetu. Edini način, da Evropa ostane konkurenčna, je ravno v dvigu njene inventivnosti, hitrejšega odzivanja na potrebe porabnikov ob hkratnem upoštevanju globalnih in okoljskih zahtev.

Evropa si je že z Lizbonsko strategijo, povsem konkretno pa z dokumentoma Skupne aktivnosti za rast in zaposlovanje (COM (2005) 330, 20.7.2005) ter Več raziskav in inovacij (COM (2005) 448, 12.10.2005), zadala glavne okvire, cilje in tudi načine, kako dvigniti raven inovativnosti. Ta je, v primerjavi z ZDA in Japonsko, občutno nižja. Po zgoščenem inovacijskem indeksu, ki je izračunan na podlagi 20 kazalnikov, je bilo leta 2003 to razmerje takšno: Japonska 0,71, ZDA 0,68 in EU 0,41. Ob takih dejstvih ni več presenečenje, da so v EU stekle dejavnosti, ki se odražajo v prej omenjenih dokumentih.

Nekaj najbolj ključnih ciljev in zanimivih spoznanj povzemam:

- a) za raziskave in razvoj naj bi se namenili do trije odstotki BDP (bruto družbeni proizvod). nesporno je, da brez sredstev ni mogoče v življenje spraviti še tako dobre inovacije. V praksi se je namreč pokazalo, da je za dejanski zagon potrebnih stokrat toliko sredstev, kot jih je bilo potrebnih za samo zamisel ali temeljno raziskavo;
- b) prvi pogoj za razvoj inovativnosti je ustrezno izobraževanje, in

to skozi celoten izobraževalni proces. V tem pogledu je zgovoren podatek, da je kar 95 odstotkov pet let starih otrok inovativnih in da ta delež z leti (skozi izobraževalni proces) vztrajno pada. Drug problem izobraževanja pa je neprimeren, drugače povedano za praktično delo v proizvodni ali storitveni dejavnosti neustrezna, usposobljenost predvsem inženirskega kadra. Tako stanje je v veliki meri posledica nepovezanosti proizvodne in storitvene dejavnosti z izobraževalnimi in raziskovalnimi ustanovami;

- c) kot najbolj inovativno neizkoriščen sektor je prepoznana storitvena dejavnost. Hkrati pa je to dejavnost, ki sestavlja skoraj dve tretjini BDP in v enakem deležu tudi zaposlenih;
- d) pravna uredite področja inovacij mora biti dovolj enostavna in razumljiva, hkrati pa tudi stimulaturna za inovatorje;
- e) inovativnost mora biti spodbujana in predvsem podprta na najvišjih ravneh.

Železniški sektor, kot pomemben dejavnik na gospodarskem in širšem družbenem področju, je seveda vključen v vsa ta dogajanja in dejstva. Morda dejstvo o pomanjkanju inovativnosti še posebej velja za ta sektor, čeprav je ob tem treba opozoriti, da ima manjši obseg inovativnosti nekatere povsem objektivne razloge. Sem je treba najprej uvrstiti velik obseg reguliranosti, ki se uresničuje prek vnaprej predpisanih postopkov ter pravil in ima svoj temelj v zagotavljanju najvišje možne ravni varnosti. Drug objektiven razlog je v dejstvu, da zaradi državnega lastništva in prek tega specifičnih odnosov, ki so splošno znani v vsem javnem sektorju – res je treba poudariti, da je stanje povsem enako v vsem javnem sektorju, in to ne samo v Sloveniji – inovativnost ni (bila) niti zaželeno in še manj spodbujana.

V kitajščini uporabljajo za pojem **kriza** besedo *wei-ji*. Sestavljata jo dva znaka, ki imata naslednji pomen: prvi znak pomeni nevarnost in drugi priložnost. Torej kriza sama po sebi ni le nevarnost, temveč je lahko tudi priložnost.

Spremenjene razmere, v katerih je železniški sektor postal eden od gospodarskih subjektov na trgu, kjer se mora s svojimi storitvami dokazovati in si s svojo uspešnostjo, predvsem pa učinkovitostjo pridobivati sredstva za obstoj, take razmere narekujejo uporabo vseh metod, ki morejo prispevati k doseganju omenjenih zahtev. In ena od metod je tudi spodbujanje inovativnosti.

Tega dejstva se zavedamo tudi na Slovenskih železnicah. Verjetno večina železničarjev ve, da že leta obstaja komisija za ocenjevanje inovacij in da je bil pred dvema letoma sprejet in objavljen tudi Pravilnik, ki pa ureja predvsem postopke pri prijavi inovacij, njihovo ocenjevanje in nagrajevanje inovatorjev. Malo oziroma nič pa ni v njem opredeljeno, kako inovativnost spodbujati in razvijati.

Tarnanje nad tem, da nečesa ni, še nikoli ni rodilo sadov in spodbudilo napredka, tudi tu ne kaže tarnati, temveč se je treba lotiti dela. Izhodišča, navedena v prvem delu članka, lahko prenesemo v naše konkretno železniško okolje: a) potrebna so določena sredstva, ki jih moramo v podjetju namensko usmeriti za spodbujanje in razvijanje tega področja in se bodo uporabljala (predvsem v začetni fazi) za dejavnosti, ki so navedene v nadaljevanju;

b) pripraviti in izvajati je treba načrten interni izobraževalni koncept, s katerim se bo razvijalo predvsem tisto znanje, ki je potrebno za nadaljnje korake razvoja inovativnosti zaposlenih.

Hkrati je to tudi področje, kjer bi se morali obrniti tudi na zunanje izobraževalne ustanove – srednje in višje/visokošolske – ker se, predvsem pri tehničnih kadrih, občuti veliko pomanjkanje ustreznega znanja s področij železniških tehnologij. Brez tega znanja pa je razvijanje inovativnosti obsojeno na neuspeh;

c) glede na pomen železniškega sektorja in odločenosti države (in celotne evropske skupnosti), da se ta sektor revitalizira, ob že prej zapisanem dejstvu, da je storitveni sektor (kamor železnica bolj ali manj sodi) inovativno podhranjen ter ob vedenju, da so za razvijanje inovativnosti v Evropi predvidena velika denarna sredstva, je realno mogoče financiranje zagotoviti iz teh virov;

d) regulativni okvir se je na državnem ravni lani spremenil. To samo po sebi zahteva usklajevanje našega dosedanjega Pravilnika o inovacijah z novo regulativo. Hkrati s tem pa se mora (in se bo) Pravilnik nadgraditi z novimi vsebinami, ki naj bi bile prvi korak v smeri obvladovanja in upravljanja inovativne dejavnosti v podjetju;

e) s tem bi naštevanje moral pravzaprav začeti, ker je ključni dejavnik: podpora vodstva podjetja je tisto, kar daje vsem dejavnostim zagon.

Sklep

Pričakovane učinke je težko napovedovati, vsekakor pa bo pomemben napredek, če se bo število inovacij letos povečalo za 50 odstotkov. Tako povečanje je videti precej nerealno, toda samo tako dolgo, dokler ne vemo, da je bilo lani posredovanih vsega šest inovacij (pri 8000 zaposlenih). Primerjanje z drugimi seveda ni vedno primeren, pa vsekakor. V enem od srednje velikih slovenskih podjetij imajo pri 300 zaposlenih povprečno 50 inovacij na leto – odkar so uvedli spremembe oziroma sprejeli ukrepe za njihovo spodbujanje!

Siemensovo preizkusno središče Wegberg-Wildenrath

V kraljestvu računalnikov

Proga med Ljubljano in Kranjem je dolga okrog 29 kilometrov. Skoraj toliko pa je skupaj tudi

tirov Siemensovega preizkusnega središča v nemškem Wegberg-Wildenrathu blizu Düsseldorfa.

Konec novembra lani je Siemens organiziral mednarodno delavnico za novinarje z železniškega podro-

čja in jih je povabil na ogled svojega preskusnega središča. In res smo imeli kaj videti.



Ne, to ni pogled na tire ranžirne postaje. Na fotografiji je le delček skupno kar 28 kilometrov tirov v Wegberg-Wildenrathu. Siemens je središče odprl pred desetimi leti in tam zaposlil 80 delavcev. V desetih letih je nastalo eno najsodobnejših preizkusnih središč za vozna sredstva na svetu, ki zaposluje 250 delavcev. Na 35 hektarjih se razprostirata dva testna ovala in še tri testne proge v skupni dolžini 28 kilometrov. Zunanji oval omogoča hitrosti vse do 160 kilometrov na uro, notranji pa do 100 kilometrov na uro.



Celotno preizkusno področje je elektrificirano. Na voljo so vsi običajni sistemi elektro-vleke, vključno z napajanjem s tretjo tirnico za metroje. Zelo pestra je tudi tirna slika. Med drugim so na voljo 150 metrov tirov za preizkušanje iztirjenja, 553 metrov proge z radiji 15, 25 in 50 metrov ter 410 metrov dolg odsek, kjer naklon dosega kar, reci in piši, od 40 do 70 promilov (na sredini fotografije).



Med obiskom je ravno potekalo preizkušanje elektrogarnitur družine Desiro, ki so jih leta 2005 naročile bolgarske železnice. Gre za 15 tridelnih in 10 štiridelne garniture, podobne garnituram, kakršne smo kupili tudi pri nas, z napajanjem s 25 kV izmeničnim tokom. Hkrati pa so potekali tudi preizkusi vlakov ICE tretje generacije. Raznolike testne proge dopuščajo simuliranje realnih, po potrebi tudi ekstremnih razmer.



V brezhibno čistih in urejenih dvoranh kraljujejo računalniki. V Wegberg-Wildenrathu opravljajo vse vrste stacionarnih in dinamičnih testov. Celoviti stacionarni testi vseh mehanskih in električnih delov potekajo na treh 70-metrskih in na devetih 220-metrskih tirih, kar omogoča tudi preizkušanje daljših garnitur.

VOSSLOH G1700 BB

O proizvajalcu tirnih vlečnih vozil Vossloh Locomotiven GmbH iz Kiela v Nemčiji je bilo nekaj napisanega že v prejšnji številki revije Nova proga. Tokrat bom namenil nekaj besed še lokomotivi G1700 BB, istega proizvajalca, Vossloh Locomotiven GmbH, ki je zahodnoevropskim železniškim operaterjem dobro poznan po kakovostnih in zanesljivih vlečnih železniških vozilih.

Večnamenska lokomotiva G1700 BB je štiriosna dizel hidravlična težka ranžirna lokomotiva, namenjena za premike težkih kompozicij in kot normalno vlečna lokomotiva. Teža lokomotive znaša od 80 do 90 ton, odvisno od želje kupca glede opreme in potreb operaterjev. Bila je razvita iz lokomotive Vossloh G1206. Kot namiguje njeno ime, je bila prvotno predvidena vgradnja motorja, ki bi zagotovil moč 1700 kW, a je bil vgrajen MTU motor, ki je zagotovil le 1500 kW moči. Za vgradnjo močnejšega motorja in drugih sklopov je bilo na lokomotivi G1206 treba opraviti spremembe in tako se je celotna konstrukcija lokomotive G1700 nekoliko povečala. Lokomotive G1700, ki so bile izdelane pozneje, so bile opremljene z 12-cilindrskim motorjem Caterpillar serije CAT 3512, ki je zagotovil prvotno želenih 1700 kW moči. Leta 2003 so bile izdelane še dodatne lokomotive z MTU motorjem, kar je dalo kupcem možnost izbire med MTU in Caterpillar motorjem. Glede izpušnih plinov so motorji prilagojeni standardom UIC, ter z vgrajenimi filtri za drobne delce v izpušnih plinih. Lokomotive imajo vgrajen tudi evropski železniški varnostni sistem ETCS 2.

Vlečna sila večnamenske dizel hidravlične lokomotive G1700 BB ob speljevanju znaša 291 kN in doseže največjo hitrost 100 kilometrov na uro. Vgrajen ima obojestranski turbo hidravlični menjalnik, ki skrbi za brezhiben prenos moči iz motorja preko kardanskih gredi in zobnikov na kolesa. Dolžina



Dizel hidravlična lokomotiva Vossloh G 1700 BB operaterja SBB Cargo (SBB Ae 843) na vleki tovarne kompozicije vagonov.

celotne lokomotive je 15,20 metra in lahko izpelje najmanjši polmer 80 metrov, kar je zelo ugodno na industrijskih tirih. Do lani je bilo vseh lokomotiv tega tipa izdelanih in prodanih 214 primerkov, za različne železniške operaterje po Evropi.

Velik naročnik dizel hidravličnih lokomotiv G1700 BB (SBB Am 843) podjetja Vossloh Locomotiven GmbH je hitrorastoči železniški operater SBB Cargo, ki se ukvarja s tovarnim prometom. Železniški operater SBB Cargo je bil ustanovljen leta 1999 v Švici s sedežem v Baslu. Leta 2002 se je podjetje širilo v Nemčijo in leta 2003 v Italijo. Zato je nastala potreba po kakovostnih vlečnih in ranžirnih lokomotivah.

Prvi, ki je izdelal model lokomotive Vossloh G 1700 BB v merilu 1:87

je spet izolski Mehano. Že na premierni predstavitvi na sejmu IMA 2007 je bilo zanj veliko zanimanje. Prvi model G 1700 BB, ki je prispel na trg, je v barvah železniškega operaterja SBB Cargo. Sledile mu bodo še barve operaterjev BLS, CFL, ACEREAIA, MRCE, HGK in ÖBB.

Model je izdelan po najsodobnejših tehnologijah, ki se danes uporabljajo v te namene. Izbira materialov, vgradnja petpolnega motorja, kardanski in zobniški prenos ter izdelava so lastnosti, katere uvrščajo model v skupino prestižnih modelov. Model odlikujejo tudi natančno izdelani drobni kovinski detajli, berljiv tisk in vsi upoštevani standardi NEM.

Še posebej prepričljivo delujejo kovinske ograje ob straneh, ki so v sorazmerju z izvirnikom, in

vse kovinske stopnice na modelu. Vgradnja belih in rdečih svetlečih diod v žaromete na modelih je pri Mehano že praksa, stara dve leti. Pri izdelavi modela so Mehanovi konstruktorji zopet vpeljali nove opcije, ki jim bodo v prihodnosti zagotovo sledili tudi drugi proizvajalci. Novost, ki je vpeljana na modelu G 1700 BB, je vpetje spenjače po standardu NEM 360 v dveh stopnjah. Prva stopnja je primerna za vleko vagonov na progah manjših polmerov (manj kot 500 milimetrov). Druga stopnja, ko je spenjača pomaknjena bolj v model, pa za vleko vagonov na progah večjih polmerov (več kakor 500 milimetrov).

Ob sodelovanju Mehana in nemškega proizvajalca elektronike ESU je v model z možnostjo digitalnega upravljanja vgrajen v elektroniko tudi pristni zvok prave lokomotive s trinajstimi različnimi zvoki, ki so slišni med delovanjem prave lokomotive. Zanimivost elektronike je, da je slišen zvok dizel motorja tudi, ko model upravljamo analogno, brez digitalne centrale.

Mehanov model Vossloh G1700 BB je opremljen tudi z dodatnimi deli za vitrino in bo zagotovo našel svoje mesto, poleg pri ljubiteljih malih železnic in zbiralcih železniških modelov, tudi v pisarni katerega od železniških operaterjev, kjer omenjene lokomotive vozijo.



Model lokomotive Vossloh G 1700 BB v merilu 1:87 (H0) je na testiranjih dokazal, da se lahko Mehano uvršča med priznane izdelovalce modelnih železnic.

Rail Cargo Austria kupile MÁV Cargo

Avstrijske železnice so prvič kupile tujo železniško družbo. Rail Cargo Austria (RCA) s prevzemom družbe za tovorni promet Madžarskih železnic sledi strategiji širitve na rastočih trgih v Jugovzhodni Evropi. Združeni železniški družbi RCA in MÁV Cargo se skupaj uvrščata na tretje mesto v Evropi, takoj za Nemškimi železnicami (DB) in Francoskimi železnicami (SNCF). Drugega januarja 2008 so v Budimpešti pogodbo o privatizaciji družbe MÁV Cargo podpisale Madžarske železnice MÁV in avstrijsko-madžarski konzorcij Rail Cargo Austria AG – GYSEV.

Madžarske železnice so dejavnost tovarnega prometa organizirale v samostojno podjetje MÁV Cargo januarja 2006. Osnovni kapital družbe je znašal okrog 30 milijard forintov. Odločitev za privatizacijo družbe MÁV Cargo je bila nadaljnja krepitev podjetja, zato da bi lahko tudi po liberalizaciji železniškega tovarnega prometa še naprej delovali učinkovito in konkurenčno ter ohranili vodilni tržni položaj. Po navedbah Madžarskih železnic so z razpisom za prodajo deležev MÁV želeli kar najbolj povišati nakupno ceno, povečati učinkovitost in konkurenčnost družbe MÁV

Cargo, razviti železniški tovarni promet, izboljšati delovne razmere zaposlenih in pridobiti zavezo novega lastnika, da delovna mesta ne bodo ogrožena.

MÁV Cargo je s svojimi storitvami leta 2007 ustvaril prihodke v višini 93 milijard forintov oziroma za 7,7 odstotka več kakor leta 2006. Letni dobiček družbe, ki ima 3.170 zaposlenih, je leta 2006 znašal 2,8 milijarde forintov pred obdavčitvijo. Družba je istega leta ustvarila 9,3 milijarde NTKM. Na madžarskem transportnem trgu dosega 20-odstotni delež, pri prevozihih tovora pa 82- do 83-odstotni delež.

čen. Madžarski in avstrijski organi za ohranjanje konkurenčnosti morajo še dati zeleno luč, da bo posel končen, kar bo trajalo še nadaljnje tri ali štiri mesece.

Načrti RCA z družbo MÁV Cargo obsegajo uresničitev enotnih storitev in uvedbo enotnega tarifnega sistema ter povečanje produktivnosti in zanesljivosti družbe MÁV Cargo. Velike singergijske učinke pričakuje RCA pri ustvarjanju storitev na daljših prevoznih oseh, ki so pogoj za povečanje kakovosti logističnih storitev. Rail Cargo Austria in MÁV Cargo bosta zmožni zagotavljati prevoze čedalje večjih količin blaga in zadostno število razpoložljivih tovarnih vagonov. Skupaj razpolagata z 32.000 tovarnimi vagoni, poleg tega pa RCA v skladu z investicijskim programom do leta 2011 namenja za nakup 5.000 novih tovarnih vagonov še 400 milijonov evrov.

ÖBB so največji ponudnik prevoznih storitev v potniškem in tovarnem prometu v Avstriji ter zaposlujejo 42.951 delavcev. Leta 2006 so ustvarile 5,466 milijarde evrov prihodkov, za naložbe so namenile 2,049 milijarde evrov ter prepeljale 443 milijonov potnikov in 93 milijonov ton blaga. Dve tretjini prevozov tovora opravijo v mednarodnem prometu. Rail Cargo Austria se tudi glede na napovedi o rasti obsega prevozov osredotoča trg v Srednji in Jugovzhodni Evropi, kjer ustvarja celovite prevozne in logistične storitve.

»ÖBB želijo do leta 2010 postaviti vodilno železniško podjetje v Jugovzhodni Evropi,« je povedal član posloводства Holdinga ÖBB Gustav Poschalko. Strankam želijo ponuditi boljšo razpoložljivost in disponiranje vagonov ter stabilno oblikovanje cen na območju od švicarske do ukrajinske meje. RCA si je v nakupni pogodbi za obdobje

Rail Cargo Austria	Kazalniki leta 2006	MÁV CARGO
2.252	Prihodki (mio. evrov)	371
18.868	Opravljen delo (mio. NTKM)	9.279
93	Obseg prevoza (mio. ton)	46,8
208	Povprečna prevozna pot (km)	198
922	Bruto ton na vlak	527
8.237	Zaposleni	3.170
13.000 lastnih 4.000 najetih	Tovorni vagoni	13.000 lastnih 2.000 najetih



Tovorni vlak na kontejnerskem terminalu

Razpis za pridobitev ponudb za nakup vseh delnic hčerinske družbe (v stoodstotni lasti) za prevoz tovora MÁV Cargo so Madžarske železnice objavile 29. maja 2007. Prispele ponudbe so ovrednotile 27. novembra 2007. Zmagal je konzorcij v sestavi Rail Cargo Austria in GYSEV s ponudbo v višini 102,5 milijarde forintov (približno 405 milijonov evrov). Delež železnic GySEV v družbi MÁV Cargo bo znašal med 10 in 25 odstotki, dokončni delež bo naknadno dolo-

naslednjih treh let izborila pravičo do plačila nespremenljivega zneska uporabnine za madžarsko železniško infrastrukturo. Naziv MÁV Cargo bo prav tako uporabljal vsaj še tri leta. RCA je z nakupom MÁV Carga prevzela tudi deset hčerinskih podjetij in delavnico v Miskolcu, kjer bo v prihodnje opravljala revizijo in proizvodnjo vagonov.

»MÁV Cargo je zelo pomemben za strateški razvoj ÖBB, ker omogoča povezavo do Črnega morja in na Balkan,« je povedal direktor RCA Ferdinand Schmidt. Prevzem naj bi se obrestoval v desetih letih. V prihodnje bo prevozna pot med Vzhodom iz Zahodom postala še bolj pomembna, zato je nujno, da lahko ponudijo neprekinjeno povezavo, je še povedal Schmidt. MÁV Cargo je leta 2006 prepeljal 46 milijonov ton blaga, od tega 14 milijonov v prometu med Mažarsko in Avstrijo.

Z nakupom so RCA dobile tudi devet tisoč tovornih vagonov, ki jih bo mogoče uporabljati še naslednjih dvajset let. Glede na to, da so cene novih tovornih vagonov v zadnjih dveh letih zrasle za 40 odstotkov, ker posel obvladuje le peščica ponudnikov, in da vrednost vagona znaša od 80.000 do 100.000 evrov, je vagonski park velika pridobitev za RCA. Skupaj razploga MÁV Cargo s 13.000 tovornimi vagoni.

Rail Cargo Austria je od 1. januarja 2005 samostojno podjetje. Leta 2006 je prepeljal 92,7 milijona ton (+6 odstotkov) in ustvaril prihodek v višini 2,252 milijarde evrov, zaposluje pa 8.237 delavcev. Prihodek na zaposlenega znaša 273.000 evrov, kar družbo uvršča med najbolj učinkovite železniške prevoznike v regiji. Prihodki na zaposlenega pri MÁV Cargo pa znašajo 116.000 evrov.

Nemške železnice vstopajo na britanski železniški trg za prevoz potnikov



Vlak vrste 168 v Kingsu.



Postaja Marylebone.

Nemške železnice so prevzele britanskega operaterja v potniškem prometu – družbo Laing Rail Ltd. Prodajna pogodba je bila podpisana 18. januarja 2008 v Londonu. Z nakupom družbe so Nemške železnice pridobile tudi 50-odstotni delež v družbi London Overground Rail Operations (LOROL) in 50-odstotni delež v družbi Wrexham, Shropshire in Marylebone Railways. Za nakup so se zanimale tudi finančne investicijske hiše in več železniških družb. Tehnico na stran Nemških železnic sta nagnili strokovnost in podjetniška zasnova.

Romuni bodo privatizirali družbo CFR Marfa

Romunija je naznanila načrte za prodajo družbe za prevoz tovora v železniškem prometu (CFR Marfa) leta 2008. »CFR Marfa razpolagajo s 50.285 vagoni, katerih vrednost znaša približno 170 milijonov evrov. V lasti imajo 987 lokomotiv in dva trajekta. Ministrstvo za transport načrtuje, da bo prodaja družbe prinesla milijardo evrov v državno blagajno. V naslednjih desetih letih naj bi CFR Marfa potrebovala deset milijard evrov sredstev za investicije. V istem obdobju bo treba zamenjati tudi tretjino vagonov.

Financiranje naložb v infrastrukturo

Evropska komisija in Evropska investicijska banka (EIB) sta predstavili »Kreditni garancijski instrument za sporazume TEN« za podporo financiranja prometne mreže TEN. Z novim modelom želi EU spodbuditi udeležbo zasebnih naložbenikov v prometne mrežo TEN, je povedal evropski komisar za promet Jaques Barrot.

ÖBB izboljšujejo železniško omrežje

Avstrijske železnice bodo v naslednjih šestih letih pridobile 635 milijonov evrov sredstev iz proračuna za zgraditev železniške infrastrukture TEN in uresničitev tehnike ERTMS. Evropska sredstva bodo namenjena za zgraditev avstrijskega poteka železniške osi Berlin–Palermo in Pariz–Bratislava. Za uresničitev tehnike ERTMS pa bodo ÖBB prejele še dodatnih 17,1 milijona evrov. Republika Avstrija investira sicer 1,5 milijarde evrov na leto v železniško omrežje. Da bi povečali konkurenčnost avstrijskega železniškega omrežja, želijo ÖBB povečati osno obremenitev na 25 ton na os, povečati svetlobni profil za prevoz velikih kontejnerjev in zgraditi tire dolžine sedemsto metrov. Poleg tega ÖBB investirajo v gradnjo terminalov in regionalnih tovornih centrov.

Črna gora privatizira železniški tovorni promet

Črna gora bo letos prodajala ključna podjetja v prometni panogi. Na seznamu za prodajo so Luka Bar, letališči Podgorica in Tivat ter tovorni del črnogorskih železnic. Za slednje so že izrazile zanimanje Rail Cargo Austria. Za nakup črnogorskih železnic se zanimajo tudi Nemške, Srbske in Romunske železnice. V zasebne roke naj bi prišla tudi državna letalska družba Montenegro Airlines. Neformalni pogovori že potekajo in februarja bo v Črni gori objavljen razpis za privatizacijo.

Spletne povezave

MÁV Cargo:

www.mavcargo.hu

GyseV:

www.gysev.hu

Rail Cargo Austria:

www.railcargo.at

Iz zaprašenih arhivov železničarskega življenja (1)

O južni železnici Dunaj–Trst, ki je dodobra razburkala nostalgčen, v industrijo se prebujajoč ritem našega glavnega mesta, je bilo v naših medijih napisanega že veliko. Odločilni prelom v razvoju Ljubljane pa pomeni čas osmih let, torej od 1849. do 1857. leta, ko je skozi mesto stekla tirna povezava med Dunajem in Trstom. Med starim mestnim jedrom in glavnim ljubljanskim kolodvorom so mestni veljaki začeli pospešeno graditi sodobne ulice, ki so jih krasile dokaj visoke, štiri do petnadstropne palače. Pri taki urbanistični prenovi mesta pa niso sodelovali le domači stavbeniki, temveč tudi avstrijski. Nagel razvoj mesta je terjal nove mestne službe, in tako je kmalu začel uradovati mestni stavbni urad, ki je bdel nad regulacijskimi načrti tedaj še ne tako »bele Ljubljane«. Naše glavno mesto je tako leta 1861 dobilo mestno plinaro, 1890 mestni vodovod, 1894 mestno drevesnico ... razcvet Ljubljane je prekinil katastrofalen potres leta 1895, ki je porušil več kakor polovico starega mestnega jedra. Zahvala za temeljito prenovno mesta gre vsekakor tedanjemu županu Ivanu Hribarju, ki se je izvil iz krča tedanjega provincializma in mestu odprl sodobno urbanistično perspektivo, primerljivo drugim evropskim mestom tedanjih dni. V času temeljite prenove mesta, tri leta po potresu začne delovati še mestna elektrarna ... Ljubljana je bila proti koncu 19. stoletja pod močnim vplivom secesije. Gradili so mogočne palače, ki so lepo dopolnjevale baročno arhitekturo našega, še s tramovi podprtega glavnega mesta, proti kolodvoru pa so ponosno rasle nove mestne palače, ki so Ljubljani dajale zares imeniten videz ...

Tam, kjer so bile zdaj ruševine in povsod razmetani kosi opeke, vrat, ali oken in pa kosi polomljenega pohištva, je še ne toliko časa prej vsako jutro prek Zelenega hriba po Dolenjki prečil staro Ljubljano na delo v tovarno dvanajstletni Karl Kanoni. Moj ded. Delo v tabakfabriki ga ni preveč veselilo. Tisto leto, torej 1890, je končal četrti razred, in treba je bilo zavihati rokave, da se pretolče revščina. Dvanajstletni delavnik za dvanajstletnega fantiča!? Od 6. do 18. ure. Za malico pa kos kruha in pol litra črne kave. Naporno delo!

Sploh pa naporno za pobiča, ki bi želel početi vse kaj drugega kot pa iz dneva v dan tovoriti zaboje tobaka do strojev.

Je pa imel moj dedek svojo veliko, skrito željo, ki je ni izpovedal ne bratu ne mami in ne očetu. Vsako nedeljo ga je namesto k maši, vleklo na dvorišče tovarne Tonnies na Dunajsko cesto opazovati ključavničarje, kako opravljajo svoje delo. »... Preprosto sem hrepenel po ključavničarstvu. Hrepenel po tem, da se izučim tega poklica,« je zapisal dedek. Seveda se je zgodilo neogibno. Neko nedeljo je tako

k njemu pristopil lastnik, gospod Tonnies, in ga vprašal, čemu vsak teden stoji pred ograjo in stika po dvorišču. Ded mu je izpovedal, da ga tako delo srčno veseli in da je njegova največja želja, da bi se izučil ključavničarstva. Gospod Tonnies ga je povprašal po starših, po bratih in sestrah, kaj so, kje delajo, predvsem pa, kje dela sam. Ded mu je vse razložil, nato pa mu je tovarnar odgovoril:

»Fantek, ti kar v tovarni odpovej in pridi čez teden dni k meni. Boš pa ravno toliko zaslužil kot v tabakfabriki, pa še kakšen kos kruha več boš dobil ...«

Tako se je začela dedova, tako zelo zelena ključavničarska učna doba. V treh letih učenja je pri Tonniesu spoznaval radosti in bridkosti vajenca. Posebno še v času popotresne obnove mesta, ko je bilo treba kovati vezi za hišne zidave. Od jutra do mraka je pri 50 kilogramih telesne teže z velikim kovaškim kladivom koval in koval, da so se zvezde videle tudi v jasnini sončnega dne. Ob 19. uri pa sta ga čakali še dve uri pouka na Jeralki, obrtno nadaljevalni šoli. Tisti čas je bil vajenec brez vsake zaščite. Vsak pomočnik je imel pravico, da ga je po mili volji oklofotal ali pa se na druge, človeka nevredne načine znašal nad njim. Zgodilo se je, da jo je dobil čez hrbet s topilnim železom, ker ni dobro razžaril železja, ali pa zato ker je bila ena konica zidne vezi prekratka; naslednji dan je moral do milimetra natančno izmeriti in izpiliti vseh petdeset vezi, kolikor je bila njegova dnevna norma. Kdo pri takem odnosu pomočnikov pa si ne bi želel, da bi bilo učne dobe čim prej konec? Le volja in ljubezen do tega poklica sta ga gnali naprej, da je s priprtimi usti in stisnjenimi zobni prenašal dnev-



Hotel Južni kolodvor. V ozadju se vidi del postajnega poslopja (Vir: Inštitut za slovensko izseljenstvo ZRC SAZU)



Dolenjski kolodvor z gostilno Zeleni hrib (Vir: Inštitut za slovensko izseljenstvo ZRC SAZU)

na ponižanja in vendarle s pohvalo končal svojo učno dobo. Zdaj, 1896. leta, je imel pri osemnajstih letih svoj poklic! Poklic, ki mu je odpiral vrata po vsej avstro-ogrski monarhiji. Nekaj mesecev je še zdržal v Ljubljani in delal pri raznih obrtnikih – ključavničarjih, vendar ga je čedalje bolj vleklo na Štajersko. Tja proti Gradcu ali pa Leobnu. Tja, kjer je bilo kovinarstvo močno razvito in kjer so bili tudi drugačne, predvsem boljše delovne razmere. Odločil se je za »fremd«. V Avstriji je bilo za fremdarje dobro urejeno. S spodnje Štajerske, kot ta del svojega življenja opiše dedek, je bila prva postaja Vransko. Tam sta fremdarje čakala večerja in počitek. Po zajtrku pa spet na delo in pot pod noge, saj je bila po kilometrih

so tedaj rekli *Katzenkopfarji*. To pa zato, ker so njihova delovna pokrivala močno spominjala na mačjo glavico. Kovinarji so bili v tistih časih sindikalno in politično vzorno organizirani. Če kovinar ni bil član socialdemokracije, potem nikjer, ne v Avstriji ne v Nemčiji ni smel upati, da bo dobil delo. Vse je bilo složno, vse solidarno. Ne glede na narodnost in krajevno pripadnost. Tako je dedek pri devetnajstih letih postal član socialdemokratov in odprl se mu je širok nabor dela. Odločil se je, da sprejme delovno mesto kovinarja v Stadt Steierju pri Gradcu. Delo je bilo dobro plačano. Po učinku. Na akord, kot je dedek zapisal v svojem dnevniku. Deseturni delavnik in po želji še dve naduri plačani posebej. Prijateljstva pa so se kovala taka, kot se kuje železo. Vroča, iskrena prijateljstva, saj so bili kovinarji vendarle nekakšna delavska avantgarda znotraj monarhije.

Ob sobotah zvečer so se šlosarji zbirali v samo njim namenjenih gostilnicah. Tako se je dedek sprijateljal s Franzem Oppirjem iz Judenburga, katerega oče je bil v Vordernbergu pri Leobnu zaposlen kot strojevodja na železnici. Le kateremu očetu je vseeno, kako daleč od doma si služi kruh njegov otrok? Dedov oče Carlo, torej moj praded, je s solznimi očmi pospremil na vlak mojega deda. Z robčki so mu v slovo mahali vsi. Sestra, brat in mama. Vendar, bila je revščina, soldov pa ravno za najnujnejše. Franz Oppir starejši je svojemu sinu kmalu priskrbel delo v Leobnu na železnici, in ded je bil prepričan, da je prav tedaj skovane prijateljstva konec, čeprav mu je Franz zatrjeval, da mu sporoči, če izve za kakšno vablivo delo pri železnici, ko sta v bližnji gostilni nazdravljala slovesu. Dedek je bil bolj vaze zaprt človek. Vsaj takrat. Prijateljstvo mu je bilo svetinja, in večkrat je dejal, da ima človek morda le enega ali dva prijatelja, vse drugo pa ... če je ali pa ne. V Stadt Steierju je ded, ko je ostal sam, tako zavzeto opravljal svoje delo, da je bil skorajda vsak drugi teden pohvaljen in nagrajen z nekaj kronami nagrade. Denarja ni trošil po gostilnah, temveč ga je hranil in

vsak mesec poslal vsaj dvajset kron materi in očetu v Ljubljano. Pozno poletno sonce je tonilo za gorami in v toplem somraku puščalo za sabo na nebu rdečico koprenastih oblakov, gora Prabichel pa je žarela kot plavž in porajajočemu se mraku dajala še posebno spokojno podobo. V

skupaj drgnila klopi na Jeralki in krivila zidne vezi pri Tonniesu. Po dolgih mesecih je spet spregovoril v materinem jeziku in to srečanje mu je znova prebudilo klic po Ljubljani, klic po materi, očetu, sestri, bratu ... Ob vrčku piva mu je Jezeršek povedal, da že leto dni dela v



Leoben-Vordernberg, obveznica železnice, izdana 2. avgusta 1892 (Vir: Eisenbahn Leoben-Vordernberg)

določena naslednja postaja, kjer jih je čakalo kosilo. Moralo se je dobro hoditi, da nisi zaostal, kajti potem si zamudil tudi kosilo ali pa večerjo. Prosjačenje pa je bilo strogo prepovedano. Brez dela si bil na poti lahko največ šest tednov. Potem pa, če te je zasačil orožnik, si moral v »pušup«. Izgnan si bil torej v kraj, iz katerega si odšel v fremd. Na postajah, »Verfleckstationih«, kot so tedaj rekli, so se fremdarji menili o vsem mogočem. Predvsem pa o tem, kakšno obrt ima kdo. Šlosarjem



Spričevalo mojega deda Karla Kanonija o končanem šolanju za ključavničarja, 27. oktobra 1896 (zasebni arhiv Č. K)

Ljubljani bi taka rdečina zagotovo pomenila slabo vreme, vendar pa tu ni bilo tako. Rdečina je naznanjala toplo noč in še en lep dan ... Ded si je nabasal pipo in jo prižgal, ko se je po dvorišču razlegel klic: »Kanoni, kje si?« Slovenski klic! Le kdo bi me iskal, je pomislil ded. Oziral se je levo, desno, vendar v gruči odhajajočih delavcev ni uzrl kakega poznane- ga, slovenskega obraza. Šele ob izhodu iz tovarniškega dvorišča, ko je znova zadonel znani glas, je uzrl svojega mladostnega prijatelja Jožeta Jezerška, s katerim sta

Vordernbergu na železnici in da ravno v teh dneh iščejo nove šlosarje za delo v montažnem obratu ali pa kurjače na lokomotivah. Da je tu, v Stadt Steierju, pa mu je povedal Franz Oppir, ki je nedolgo tega postal njegov sodelavec in mu je zaupal, da sta postala dobra prijatelja ... Naslednji dan je dedek v železarni hitro uredil vse potrebno za odhod v Vordernberg, kjer ga je čakala bleščeča kariera železničarja. Sprva kurjača, nato pa strojevodje. Nadaljevanje sledi.

Če poznamo kritične točke, jih lažje nadzorujemo in odpravimo



Marija Pongrac
vodja službe za interno revizijo

Ko sprašujemo zaposlene, kako so se odločili za delo na železnici, odkrijemo zanimive zgodbe. Nam zaupate vašo?

Na železnico sem prišla pred dvajsetimi leti, povsem naključno. Po srednji živilsko-tehnični šoli sem se napotila na zavod za zaposlovanje. Predlagali so mi, da naj opravi tečaj za transportnega komercialista, saj so jih tedaj na železnici potrebovali večje število s tovrstnim poklicem. Po končanem tečaju sem začela delati na Kontroli prihodkov za notranji potniški promet, pozneje pa tudi za mednarodni potniški promet. Ob delu sem študirala tehnologijo prometa. Po študiju sem se vpisala na Slovenski inštitut za revizijo, smer preizkušena notranja revizorka, in se nato leta 2000 zaposlila v službi notranje kontrole. Ta se je pozneje preoblikovala v službo za interno revizijo.

Večkrat rečem, da mi je bila železnica usojena, saj je bil na njej zaposlen tudi moj oče. Bil je sprevodnik in pozneje vlakovodja. Železnico je imel srčno rad, tako da je moja mama večkrat rekla, da je poročen z železnico. Nekoč so v Novi progii objavili članek o njem. Potnica iz tujine je na vlaku izgubila potovalko, v kateri sta bila tudi nakit in precej denarja. Oče je potovalko našel in prijavil najdbo. Gospa je bila izredno presenečena in zadovoljna, da sta bili najdeni tako

potovalka kot njena celotna vsebina. Očeta je nato pohvalila v Novi progi.

Iz otroštva se očeta spominjam predvsem po njegovi modri železniški uniformi z zlatimi gumbi. V tej uniformi je bil najlepši oče na svetu. Priznam, da je tudi meni železnica »zlezla pod kožo«.

Kaj je interna revizija?

Interna revizija pomeni kontrolo s strani posloводства. Interna revizija deluje na podlagi merjenja in vrednotenja uspešnosti notranjih kontrol. Notranji revizor neodvisno ocenjuje, ali v sistemu vse pravilno poteka. Na ta način zagotavlja ekonomično in uspešno delovanje sistema. Sodobno notranje revidiranje ima za cilj analizirati tveganja, kar pomeni, da vnaprej predvidi verjetnost nastanka škode za organizacijo. Na mestu, kjer merjenje pokaže visoko tveganje, interna revizija priporoči izvedbo ustreznih ukrepov, zaradi česar se zmanjša verjetnost nastanka škode. Notranje revidiranje ima za nalogo preverjati in pregledati računovodske postavke in podlage k računovodskim postavkam. Zaposleni lahko s svojim delom prispevajo k boljšim ali slabšim poslovnim rezultatom.

S čim se ukvarjate v službi za interno revizijo?

V službi za interno revizijo gre za delovanje na dveh področjih. Del nalog se nanaša na ugotavljanje dejanskega stanja na terenu z vidika popisovanja sredstev in obveznosti do virov sredstev. Gre tudi za koordinacijo fizičnega letnega popisa sredstev in obveznosti do virov sredstev. Popis opravljamo v okviru službe za interno revizijo od leta 1991, s čimer je zagotovljena neodvisnost pri popisu. Drugi del nalog je notranje revidiranje. Ugotavljamo, ali so vzpostavljene in kako delu-

jejo notranje kontrole ter ali je poslovanje v skladu z zakonskimi določili in internimi akti. Izvajamo tudi svetovalno funkcijo; dajemo priporočila in spremljamo njihovo uresničitev. Seznanjeni smo tudi s postopki odkrivanja in preprečevanja prevar ali goljufij. Slednje se lahko zgodijo tudi takrat, ko sistem notranjih kontrol navidezno dobro deluje.

Kakšen pomen ima interna revizija pri poslovanju Slovenskih železnic?

Interna revizija lahko veliko prispeva k učinkoviti posodobitvi in racionalizaciji poslovanja na Slovenskih železnicah. Že prej sem omenila sodoben pristop k notranjemu revidiranju. To ni modna muha. V tem primeru gre za preventivno delovanje v podjetju. Vodstvu podamo celotno sliko o obvladovanju tveganja in ali se tveganja obvladujejo na sprejemljivi ravni. Ko poznamo dejanske stopnje tveganja v podjetju, se lahko osredotočimo na najbolj tvegana področja, jih nadzorujemo in lažje obvladujemo organizacijo. Če vodja področja ali poslovne enote razpolaga z natančno oceno stanja in če pozna kritične točke, jih lahko zmanjša na sprejemljivo raven. Veste, pri tem morajo sodelovati vsi zaposleni, kajti ti najbolje poznajo svoje delovno področje in njegove kritične točke. Vsi si seveda želimo, da podjetje dobro posluje. To lahko dosežemo tako, da izmerimo celotno poslovanje in ugotovimo, kako ga je mogoče izboljšati.

Ljudje nimamo preveč radi kontrole. Če naredimo napako, jo neradi priznamo. Nam vaša služba lahko pomaga in svetuje pri našem delu?

Velikokrat delamo nekaj v dobri veri ali pa zato, ker smo vajeni določenih delovnih postopkov. Če se napake ne

zavedamo, je tudi ne moremo priznati. V tem primeru govorimo o sistemskih napakah, ki se lahko odpravijo tako, da se spremenijo interni akti in procesi dela. Druga vrsta napak lahko nastane, ko pri delu zelo hitimo. Če do tega pride, je najprimerneje, da obvestimo svojega nadrejenega, ki pomaga razrešiti nastalo težavo.

Kakšen je odnos vodstva do revizije in njene vloge?

Notranja revizija se v slovenskem prostoru še uveljavlja. Na Slovenskih železnicah vodstvo podpira razvoj notranje revizije in nam tudi zaupa, saj je notranjemu revizorju omogočilo neomejen dostop do vseh dokumentov in poslovnih prostorov. Vodstvo spoštuje našo neodvisnost in nepristranskost. To veliko pomeni. Dolžnost vodje službe je tudi skrbna izbira kadra v notranji reviziji. Pravi notranji revizor je zaupanja vreden in požrtvovalen človek, ima rad ljudi, ni zamerljiv, je priazen do svojih sodelavcev in vedno pripravljen pomagati. Pri svojem delu je dosleden, lahko tudi brezkompromisen. Sodelavci in učitelji notranjega revizorja so vsi zaposleni na Slovenskih železnicah.

Ali skupni evropski gospodarski prostor pri naša kakšne izzive in prioritete v reviziji? Ali ste dejavni tudi v mednarodnem prostoru?

Dejavno za zdaj še ne. Res je, da sem članica zveze mednarodne organizacije notranjih revizorjev s sedežem na Floridi, ki nam omogoča, da se seznanjamo z novostmi s področja notranje revizije v svetu. Koristno je tudi sodelovanje z notranjimi revizorji na evropskih železniških upravah, saj gre na železnici za določene posebnosti. V nasprotju z drugimi podjetji na železnici ni mogoče stvari spremeniti

ti čez noč, kajti gre za vsestranski in zahteven sistem. Upoštrevati je treba tudi tradicijo. Železnica se v primerjavi z drugimi podjetji prevečkrat krivično obravnava, in sicer zaradi upoštevanja dobička kot zgolj edinega merila o uspešnosti poslovanja. Če se vrnem k vprašanju, vloga železniškega notranjega revizorja se bo v prihodnje širila tudi na mednarodni železniški prostor. Ena od teh vlog je lahko spremljanje porabe denarja na podlagi kriterijev Evropskih strukturnih skladov za regionalni razvoj na področju transporta.

Kaj bi se dalo še ukreniti, da bi Slovenske železnice bile bolj uspešne z vidika revizije?

Notranja revizija bo bolj uspešna, ko bo začela delovati predvsem preventivno. Ta trenutek to še ni mogoče, vendar se stvari odvijajo v pravo smer. Trenutno se z notranjo revizijo na Slovenskih železnicah ukvarjata dve osebi. Mislim, da bi v tako velikem in vsestranskem sistemu, kot so Slovenske železnice, moralo biti zaposlenih več notranjih revizorjev ali pa bomo morali poiskati zunanje virov in sodelovati z zunanjimi strokovno usposobljenimi revizorji.

Nam zaupate, kako preživljate prosti čas in kaj vas še posebej veseli?

Prostega časa imam ob družini bolj malo. Da, ob slabem vremenu gremo z otroki v lutkovno gledališče. Priznam, da tudi jaz uživam ob otroških predstavah. Ob lepem vremenu se največkrat odpravimo na sprehod po gozdu, kjer nas spremlja tudi naš štirinožni družinski član. Rada preberem dobro knjigo, grem v gledališče ali na koncert. Uživam tudi v družbi svojih prijateljev. To so vedno prijetna srečanja, saj smo vsi bolj »na tesno« s časom.



Ko počí tirnica

Eno neogibnih dejstev železniškega prometa so tudi lomi tirnic. Razlogi za lome so mnogi, brez dvoma pa je eden glavnih velika obremenitev tirov. Tako so na koprski progi, ki je zaradi strmih vzponov, težkih tovorov in dopreg najbolj obremenjena proga v Sloveniji, lomi tirnic štirikrat pogostejši, kot na drugih.

Ko pride do loma – tega opazijo pregledniki na svojih obhodi ali pa strojevodje, ki čutijo udarce koles ob rob loma, se promet ustavi, dokler se ne ugotovi vrsta loma in odredijo nadaljnji ukrepi. Za kratek čas se lahko dovoli vožnja preko loma z zelo zmanjšano hitrostjo 10 kilometrov na uro, nato pa se lom začasno utrdi s sponami, ki omogočajo prevoz s hitrostjo 50 kilometrov na uro. Vsekakor pa je treba lom čim prej sanirati z zvarom, ko pa temperature razmere to dopuščajo – običajno spomladi – pa še sprostiti napetosti v tirnici.

Pričujoče slike so nastale ob alumino-termičnem varjenju počene tirnice v Kozini, ki ga je opravila skupina Sekcije za vzdrževanje prog Postojna in v grobem prikazujejo celoten

proces sanacije počene tirnice, od odstranitve poškodovanega dela do brušenja zvara, pritrditve tirnice in spodbijanja gramoza, kjer je bil ta odstranjen, da se je naredil prostor za kalupe.

Od vrha strani naprej, v smeri urinega kazalca, si opravila na slikah sledijo v naslednjem vrstnem redu:

- rezanje in odstranitev dela poškodovane tirnice,
- namestitev in poravnavanje nadomestnega kosa,
- priprava kalupa in ogrevanje tirnic na stiku,
- termično varjenje samo, kjer vročina, ki nastane ob reakciji med železovim oksidom in aluminijem, doseže tako visoko temperaturo, da stopi železo, ki potem steče v kalup in zapolni stik med tirnicama,
- odstranjevanje presežka materiala,
- brušenje zvara,
- dokončna pritrditev tirnice in spodbijanje gramoza,

Ko je postopek, dolg okrog dve uri, končan, vlaki spet lahko vozijo z običajno hitrostjo.



Ponovno odkrijte *Sarajevo!*



udobno in poceni
ponoči ali podnevi

Vozovnica City Star
najugodnejša ponudba
za manjše skupine, do 5 oseb!

Vse informacije dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh
Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si
potnik.info@slo-zeleznice.si



Slovenske železnice



Letos poleti bo minilo šestdeset let od odprtja ozkotirne Pionirske proge, nadvse zanimivega vzgojnega projekta, resda po sovjetskem vzoru, ki je dobrim učencem ponudil možnost, da se igrajo čisto prave železničarje. Z vso resnostjo, kot so je sposobni le otroci, so pod nadzorom odraslih opravljali tako naloge lokomotivskega kot prometnega in premikalnega osebja. Proga je potekala mimo živalskega vrta, bila je dolga 3,8 kilometra in je imela tri postaje, imenovane v skladu s tradicijo NOB TV 15, Jelenov žleb in Trnovski gozd. Po razhodu s Sovjetsko zvezo je tudi zanimanje za takšne projekte upadlo, in proga, ki je bila pravzaprav le torzo in je vodila »od nikoder nikamor«, je bila 1954 ukinjena. Številni pionirji železničarji pa so železnico tako vzljubili, da so se potem res zaposlili na njej. Še danes se redno srečujejo in obujajo spomine na tisti lepi čas. Naj spominja tudi značka, ki je bila izdana ob odprtju proge. Po trasi proge poteka danes asfaltirana kolesarska steza.