

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

**Pred prevzemom prve nove
električne lokomotive**

Potniški promet

FIFA World Cup 2006

Železnica na nogometni žogi

Tovorni promet

**Prvi meseci obetavni za
Slovenske železnice in Luko
Koper**

Infrastruktura

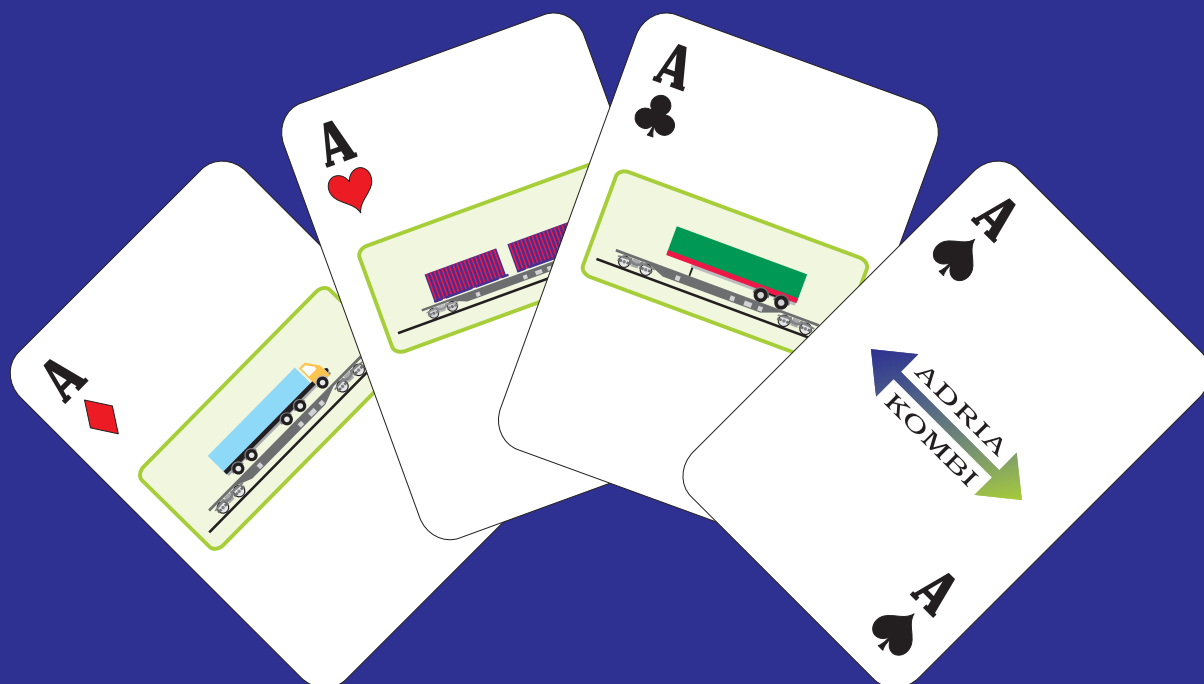
ISEP 2006

**Mednarodni simpozij o
elektroniki v prometu**

Intervju

**Branko Omerzu, namestnik
generalnega direktorja**

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA

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

E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI

WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zelez-nice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Boštjan Miklavčič, Janez Ličen, Dario Cortese, Igor Kuralt, Izidor Gruden, Boštjan Hernavs, Drago Ogrizek, Marko Tancar, arhiv SŽ • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 12. junija. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 26. maja.



Uvodnik

dr. Jože Jurkovič,
generalni direktor

1

Premalo ali preveč

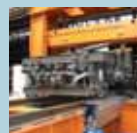
S takimi vprašanji se ubadamo skoraj na vseh življenjskih področjih, če nas seveda zanima, kaj želimo in hočemo doseči v vsakdanjem življenju. Seveda pa se to presojanje ne konča pri naših osebnih, družinskih ali le zasebnih zadevah. Vse, kar nam kroji vsakdan, je povezano tudi z našim delom, osebno uspešnostjo, uspešnostjo naše ožje skupine in tudi celega podjetja. Sistem, v katerem delamo, je tako velik, tako prepleten med seboj in s celo vrsto zunanjih dejavnikov, da morda posameznik v njem zelo težko najde svoj koristen prispevek. Pa ni tako. Vedeti je treba, da se popolnoma vsak koristen ali nekoristen delček sešteva in prispeva h končnemu izidu.

Sedaj, ko je znana višina sredstev, ki jih bo država namenila za izvajanje gospodarskih javnih služb, je mogoče realno predvideti obseg del, ki jih bomo lahko opravili na infrastrukturi. Naša prizadevanja, da bi za vzdrževanje infrastrukture pridobili dve do tri milijarde več denarja, so bila utemeljena z nujnimi potrebami in vsemi strokovnimi argumenti, z natančno popisanimi opravili in njihovo vrednostjo. Vse bolj ugotavljamo, da so številne omejitve na železni cesti ena od velikih ovir za hitrejši odvijanje transportnega procesa. Naše utemeljitve niso bile dovolj in soočamo se z drugo realnostjo. Zdaj moramo v položaju, v kakršnem smo, storiti vse, da bi naredili največ, kar je mogoče. To zahteva od vseh pristojnih in odgovornih največjo možno mero sodelovanja, dopolnjevanja in iskanja optimalnih rešitev. Da je mogoče narediti več, smo dokazali v prvi četrtini leta. Toda povečevanje prometa ni dovolj. Krivuljo stroškov je nujno treba zravnavati v položnejšo, da bomo sposobni doseči pozitivno predznačeno razliko. Zmanjševanje stroškov mora biti ena prvih nalog vsakega vodje in direktorja pa tudi posameznika. Projekcija letošnjega načrta kaže, da se na področjih tovarni promet, potniški promet in infrastruktura obetajo negativni izidi. Ponekod sicer boljši kot lani, a vendar ne toliko, da bi lahko poslovali pozitivno. Torej je treba poleg dejavnosti za povečevanje prometa okrepiti tudi zmanjševanje stroškov. Smeli načrti, ki jih pripravlja država, pa nakazujejo v bližnji prihodnosti najprej posodobitve in nato obsežnejše novogradnje železniške infrastrukture.

V zadnjem času iščemo nove tržne niše, kjer bi lahko nastopali kot učinkovit prevoznik in tudi kaj več. Velikokrat je slišati, kako bi morali opustiti slabše tovore in se lotiti boljših, tistih, ki več prinesejo. Take ugotovitve se dobro slišijo, a so težje izvedljive. Dobre in še boljše tovore je treba pripeljati ob pravem času in poskrbeti še za kaj. Da imamo s točnostjo stalne težave, ni treba posebej poudarjati. Za iskanje razlogov zanje in njihovo odpravljanje bi moral vsakdo, ki je na svojem področju »najbolj doma«, zagotoviti, da se procesne napake čim prej odpravijo. A največkrat ne iščemo napak na svojem področju, hitreje jih vidimo drugje. No, tudi to je lahko koristno, če smo pripravljeni tudi sami sprejeti kakšno dobrohotno opozorilo. Zavedati se moramo, da imamo vendar isti, skupen cilj.

Vedno znova se najdejo tudi slabo izkoriščene druge zmogljivosti. Skladišni prostori, zemljišča in še marsikaj, kar je v naši lasti, je treba tržiti. Velik sistem sicer zahteva veliko, a tudi nudi veliko možnosti. Le te je treba v celoti izkoristiti, iskati nove možnosti in optimalno gospodariti. Pri tem ugotavljam, da je bila tudi ta lastnina tu in tam slabše vzdrževana in je danes ni mogoče ponuditi po optimalnih cenah.

Lotili smo se tudi težav, zaradi katerih niso bili dokončani nekateri večji projekti v preteklosti. V mislih imam naprave za vodenje prometa na različnih odsekih prog. Dokončanje teh projektov je zastalo zaradi številnih, tudi birokratskih ovir. Nedvomno je, da bi z dokončanjem dosegli bolj optimalno izvajanje transporta. Več sestankov na to temo je pokazalo, da bo treba uporabiti vse sile, od državne ravni navzdol, če hočemo po več letih končati ta dela. Vprašanje zaposlenosti je stalna tema pogovorov o optimiranju stroškov na železnici. Na spreminjajočem se evropskem trgu, ob spremembah v gospodarstvu in v poslovnih odnosih, je treba zaznati nove možnosti tudi za železniško gospodarstvo. Ob skrbi za okolje, cenah energije in stalnem oza-veščanju prebivalstva bo dolgoročno mogoče govoriti tudi o boljših izgle-kih za javni prevoz, tovarni promet in novih »navadah« na železnici. Pospešeno razmišljanje in iskanje novih področij v katera se moramo vključevati, je naloga vsakogar, če hočemo zagotoviti več dela in prihodka in zmanjševati stroške. Le tako je mogoče postopno zagotavljati nadaljnje izboljševanje stanja v sistemu. Trenutno znamo še vedno več porabiti kot zaslužiti. In to dandanes tudi v železniškem sistemu ni več sprejemljiva rešitev.



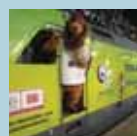
Aktualno

Dvajset večsistemskih električnih lokomotiv vrste 541 je vse bližje prevzemu, ki je predviden za začetek junija.



Aktualno

Podatki o zamudah so na naši spletni strani zelo iskani. Sredi aprila smo jih dopolnili še s podatkom o predvidenih zamudah.



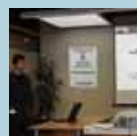
Potniški promet

V Nemčiji se bo 9. junija začelo svetovno prvenstvo v nogometu. Obisk nogometnih stadionov bo z vlakom ravno idealen ...



Tovorni promet

Dvajsetega aprila sta se v Kopru sestali vodstvi Slovenskih železnic in Luke Koper in pozitivno ocenili sodelovanje obeh podjetij, ki ga potrjujejo tudi konkretne številke.



Infrastruktura

Letošnjega, že 14. mednarodnega simpozija o elektroniki v prometu ISEP se je udeležilo okrog 60 slušateljev in predavateljev iz Slovenije ter tujine.



Intervju

»Železničarji znamo skrbeti za železniško infrastrukturo,« je prepričan namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu, ki smo ga prosili za pogovor o infrastruktur-nem področju.

3

4

6

9

10

12

Pogodba o vzdrževanju odobrena

Vlada je na dopisni seji 13. aprila odobrila Pogodbo št. 1/2006 o opravljanju in plačilu za opravljanje obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture za letošnje leto.

Pogodba se sklepa med Holdingom Slovenske železnice, d. o. o., in Javno agencijo za železniški promet RS. Javna agencija za železniški promet bo za izvajanje gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture letos zagotovila sredstva v višini 14,061

milijarde tolarjev, z davkom na dodano vrednost.

Med Slovenskimi železnicami in Ministrstvom za finance pa bo sklenjena posebna pogodba. Z njo bodo zagotovljena dodatna sredstva za tekoče vzdrževanje javne železniške infrastrukture, na podlagi vračila obresti in ostalih stroškov, ki so bremenila Holding Slovenske železnice, d. o. o., iz naslova dolgoročnega kredita za financiranje vzdrževanja javne železniške infrastrukture. Gre za sredstva v višini 487.842.316 tolarjev.



SŽ 06-013 gre na tuje

Muzejsko lokomotivo SŽ 06-013 je doletela prav posebna čast – postala bo prva tuja parna lokomotiva v Železniškem parku Augsburg (Bahnpark Augsburg). V tem južnonemškem mestu si prizadevajo na okretnici zbrati lokomotive vseh evropskih železnic. Naša 06-013 je ena od 30 lokomotiv, ki so jih izdelali v berlinski tovarni Borsig. V tedanjo Kraljevino Jugoslavijo o

prispele v sklopu reparacijskih dobav. Nove lokomotive so bile podobne nemškimi, vendar prirejene za kalorično slabšo vrsto premoga, ki so ga uporabljali v Jugoslaviji. Lokomotive vrste 06 so vozile predvsem na glavnih slovenskih progah od Jesenic do Zagreba, od italijanske meje do Maribora oziroma do Šentilja ter na Hrvaškem. Lokomotiva 06-013 je bila izdelana leta 1930,

gre pa za ekspresno lokomotivo za brzovlake na gorskih progah. Ta vrsta lokomotive je ob svoji izdelavi na naše proge prinesla popolnoma novo kakovost in vozili so jo samo najboljši strojevodje ter kurjači. Danes so v Sloveniji ohranjene tri – 06-018, 06-016 in 06-013. Prizadevni muzealci Železniškega muzeja so 06-013 pomladili in jo usposobili za vleko do cilja v Nemčiji, obno-

vo pa so poleg našega podjetja prijazno podprli v Siemensu. Predstavniki augsburškega muzeja so lokomotivo prevzeli konec aprila, na Jesenicah ter jo s pomožnim vlakom odpeljali proti njenemu novemu počivališču. Njen uradni prevzem in predstavitev obiskovalcem bo potekala v Augsburgu v sklopu slovenskega tedna med 24. in 31. majem.

Obnovljena lepota na poti proti Jesenicam.



Portret na okretnici železniškega muzeja.



Pred prevzemom prve nove električne lokomotive

Slovenske železnice so s podjetjem Siemens 29. julija 2004 podpisale pogodbo o dobavi dvajsetih večsistemskih električnih lokomotiv. V osnovi lokomotive spadajo v družino ES64U4 (ES – EuroSprinter; 64 – moč do 6,4 MW; U4 – univerzalna večsistemka lokomotiva), ki jih pri Siemensu pod to oznako v

različnih izvedbah izdelujejo za več evropskih železniških uprav ter zasebnih železniških prevoznikov. Enake lokomotive so naročile tudi avstrijske železnice, nosijo oznako 1216.

Lokomotive, ki bodo pri nas nosile oznako 541, so večsistemke in so opremljene tako, da bodo lahko vozile tudi po progah dru-



Preizkus podstavnega vozička pod obremenitvijo v Linzu.



Koš lokomotive pred prevzemom.



Priprava glavnega nosilca lokomotive na prevzem.

gih železniških uprav. Lokomotive bodo glede opremljenosti z varnostnimi napravami razdeljene v dve podseriji, in sicer deset lokomotiv 541-000 (LZB/PZB90 za Slovenijo, Avstrijo, Nemčijo in Hrvaško) ter deset lokomotiv 541-100 (dodatno še RS4C za Italijo ter MIREL za Madžarsko). V skladu s pogodbo je za pridobitev obratovalnih dovoljenj za vse našteje države odgovoren Siemens.

Prevzem prve lokomotive bo 2. junija letos, dobava ostalih lokomotiv pa bo potekala do pete lokomotive po eno, naprej pa po dve lokomotive na mesec. Prevzem zadnje lokomotive je predviden za 18. maja 2007. Prva lokomotiva z oznako 541-101 je že nekaj časa na preizkusnih vožnjah, s katerimi Siemens preverja delovanje komponent, izpolnjevanje zahtevanih lastnosti, opravlja dinamične meritve ter meritve elektromagnetnih vplivov. Lokomotiva je bila tako že večkrat na preizkusni progi v Cerhenicah na Češkem, obre-

menilne vožnje smo opravljali pri nas na progi Divača-Koper, preizkus s predpisano najvišjo hitrostjo je potekal na progi HSL Zuid na Nizozemskem, v Avstriji pa so preverili daljinsko krmiljenje z lokomotivo ÖBB 1216. Tudi dejavnosti na preostalih lokomotivah potekajo zelo intenzivno. V Siemensovi tovarni v Münchnu trenutno potekajo prevzemi glavnih nosilcev in košev lokomotiv, v delavnici ÖBB TS v Linzu pa prevzemi podstavnih vozičkov. Končna montaža, preizkusi ter predaja v obratovanje bodo potekali v Münchnu, kjer bo tudi tehnični prevzem, medtem ko bo končni prevzem lokomotiv potekal v Ljubljani. Opravljeno je bilo tudi prvo šolanje naših strojevodij, v kratkem pa bo organizirano tudi šolanje vzdrževalcev v Centralnih delavnicah Ljubljana. Ob tem je treba poudariti tudi to, da bodo delavci CD Ljubljana aktivno sodelovali pri končni montaži ter predaji lokomotiv v obratovanje v tovarni v Münchnu.

Prikaz zamud na spletu še boljši

Dejavnost potniškega prometa na ravni proizvodnje opravljajo zaposleni iz različnih poslovnih enot (potniški promet, vleka in TVD, vodenje prometa). Z vidika uporabnikov je še zlasti pomembno dajanje informacij, ki poteka na različne načine. Sodobne tehnologije se vse hitreje razvijajo in zato tudi na Slovenskih železnica poskušamo čim več aktualnih informacij o vožnji vlakov posredovati na naši spletni strani. Temelj za takšno informiranje potnikov je informacijski sistem ISSŽP, iz katerega se morajo podatkovne baze pretvoriti v različne oblike, primerne za prikaz na spletni strani, wapu, teletekstu, ... To je pomembna naloga, ki jo opravljajo naši informatiki.

Ena izmed zelo pomembnih, in, kot kažejo podatki o obisku naše spletne strani, tudi iskanih informacij, je podatek o zamudi vlakov, ki se osvežuje vsakih šest minut. Izvor podatkov je aplikacija iz ISSŽP, pogoj za avtomatiziranost obdelave podatkov pa je, da je vlak formiran oziroma »živ« v ISSŽP. To pa obenem pomeni tudi, da na spletu ni moč objaviti vseh zamud. Kot tipično težaven primer so se v preteklosti pokazale zamude mednarodnih vlakov. Če mednarodni vlak še ni prispel v Slovenijo, tudi ni vpisan kot vlak v ISSŽP in njegova zamuda se na spletni in wap strani ne pokaže, čeprav je lahko kar obilna. Posledica pa je seveda nejevolja potnikov, ki na postaji zaman čakajo na »točen« vlak.

3 Slovenske Informacije - Zarnoje - Microsoft Internet Explorer

Zarnoje: domov | pregled | pregledanje | zbiranje | pomoč

Home |

Prikaz zamud s spletne strani Slovenskih
železnic z vključenimi predvidenimi
zamudami.

Ravno zaradi takšnih in podobnih primerov smo sredi aprila podatek o zamudah obogatili še s podatkom o pričakovanih zamudah. Zaposleni v našem centru za informatiko so zato že dalj časa preskušali posebno aplikacijo Naznanitev zamud vlakov, ki je del ISSŽP-ja. Z njo vlakovni odpravniki na postajah vnašajo podatke o zamudi vlaka, če je predvideno, da bo potniški vlak iz izhodne, priključne ali mejne postaje zamujen za najmanj 15 minut. Podatki so vpisani najpozneje do časa odhoda po voznem redu. Vpis mora zagotoviti tudi vmesna postaja, če se bo zamuda na tej postaji spremenila za 15 minut ali več. V praksi se tovrstni vnosi zamud pojavljajo predvsem ob zamudah vlakov iz tujine in ob izrednostih oziroma posebnostih v prometu. Tega doslej prikaz zamud za potnike ni zajemal, zato je dopolnitev prikaza zamud še s pričakovanimi

zamudami velik korak k celovitosti danih informacij in s tem h korektnjšemu odnosu do potnikov ter nenazadnje konkurenčnosti železnice. Žal novost ne bo odpravila vzrokov za zamude ali izboljšala potovalne hitrosti, ki je najpomembnejši razlog izbire prevoznega sredstva, bo pa bistveno izboljšala odnos do potnikov, ki jim dostopnost do informacij oziroma obveščenost vsak dan pomenita vse več. To pa bomo dosegli le z vestnim delom in ažurnim vnosom podatkov v ISSŽP.



Takole je fotografski objektiv konec aprila ujel parno lokomotivo 25-026 na progi med Škofjo Loko in Kranjem. Nekdaj klasična tovarna lokomotiva na glavnih in stranskih progah se je na Gorenjsko progo podala na preskusne vožnje, potem ko se je obnovljena vrnila iz Zrenjanina. Upati gre, da jo bomo kmalu spet videli na čelu kašneqa muzejskega vlaka.

Slovesno v Rakitovcu

V Rakitovcu, vasici, ki je postavljena v pobočje žbevnisko-kojniškega pogorja, v predelu Čičarije v slovenski Istri, se je v zadnjem aprilskem tednu zvrstilo več prireditev. Krajanje s turističnim društvom na čelu so združili proslave ob 130. obletnici železniške proge Divača-Pulj in 130. obletnici železniškega vodovoda Žbevnica-Rakitovec. To je bil za kraja-

za krepitev prijateljskih vezi med pogosto sprtima Slovenijo in Hrvaško. Pobudniki in organizatorji velikega slavlja so bili krajevna skupnost Rakitovec, Društvo za turizem, šport, kulturo in razvoj Rakitovca, Društvo za slovensko-hrvaško čezmejno sodelovanje in druženje na območju ekoparka Kras in občina Buzet. Rakitovec je vas z železniško

vlak. Postaja je danes zaprta in deluje le kot postajališče.

Z obnovo in odpravo počasnih voženj bi lahko preusmerili tovar s cest in oživili istrski železniški promet z drugimi evropskimi državami. Zamisli na sosednjem Hrvaškem so vsekakor obetavne. Po pisanju enega izmed hrvaških dnevnikov naj bi v nekaj letih v obnovo proge do državne meje s Slovenijo vložili, preračunano, tri milijarde tolarjev. Idejni projekt se je nanašal tudi na dnevno vlakovno povezavo Pulja z Zahodno Evropo.

Najpomembnejši dogodek prazničnih dni je bil v soboto, 22. aprila, ko sta v Rakitovec pripeljala dva vlaka. Prvi iz Divače s postanki v Kozini, Prešnici in Podgorju je prispel ob 13.25. Drugi je odpeljal iz Pulja ob 11.30 in prispel v Rakitovec ob 13.40. Potnike in predstavnike železniških uprav obeh držav je pozdravil nastop godbenikov. Prireditve se je začela ob 14. uri. Nastopilo je Slovensko kulturno društvo Istra iz Pulja, sledilo je srečanje gospodarstvenikov iz Slovenije in Hrvaške in okrogla miza o gospodarstvu na meji med državama in o možnem povezovanju med Slovenijo in Hrvaško. Na njej sta sodelovala tudi dr. Jože Jurkovič in dr. Josip Orbanic. V bližini šotora je bila predstavljena monografija, posvečena 130-letnici železniške proge in vodovoda, ter razstavljeni izvirni načrti obeh pomembnih infrastrukturnih objektov. Dodobra je bilo za obiskovalce poskrbljeno tudi s kulinariko okoliških krajev. Pripravili so prikaz kuhanja brinjevca, delovala je začasna pošta s priložnostnim žigom, znamko in razglednico. Zvečer se je zabava nadaljevala ob narodnozabavnih melodijah. Maloobmejni prehod je bil za praznovanje odprt do polnoči. Vlak je odpeljal proti Divači

ob 19. uri, proti Pulju pa ob 20. uri.

V nedeljo, 23. aprila, so že zjutraj pripravili srečanje planincev slovenske in hrvaške Istre, planinskega društva Telekom Slovenije, srečanje kolesarjev na kolesarskem maratonu Rakitovec-Lanišče-Nugla-Slum-Rakitovec in pohod po poti za srce in ožilje, ki je speljana po trasi starega vodovoda. Dogodek je dokaz, kako je moč združiti prijetno s koristnim in preteklost s sedanjostjo. Danes vse preveč zapostavljena železnica si kljub vsemu še vedno zasluži svoje spoštovanje. Da bi bilo takih družabnih prireditev še več, si želimo železničarji tudi v prihodnje.



Slavnostni sprejem na postaji.

ne v Čičariji nadvse pomemben dogodek, saj so z njim prikazali pomen teh dveh pridobitev. Poleg družabnega vidika so z njo predvsem spodbudili razmišljanje o oživljanju precej stare železniške proge, ki na vsakem koraku kaže ostanke in prvotno veličino in tehnične dosežke v času avstro-ogrške monarhije, pa tudi poznejšega italijanskega in jugoslovanskega upravljanja proge. Proslava je bila plod čezmejnega prijateljskega sodelovanja s hrvaško Istro in s tem dokaz dobrih medosredskih odnosov, zato so izrabili redko priložnost tudi

postajo, po kateri je 20. septembra 1876 uradno stekel reden železniški promet. Do vasi se s slovenske smeri pride edino s smeri Črnega Kala, vendar pa vas bo vlak zagotovo prehitel, saj do tod vodi le ozka vijugasta cesta. A žal promet po progi zamira. Dnevno vozi en par tovornih vlakov, od ponedeljka do petka pa še dva para potniških vlakov, s katerima se odpelje nekaj delavcev iz Rakitovca na delo proti Divači. Od tega vozi en par preko meje do Buzeta. V poletnem času vozi v Pulj še dobri stari »zelenc« kot kopalni



Star vodnjak na železniški postaji Rakitovec.

FIFA World Cup 2006

Železnica na nogometni žogi

Nemške železnice so kot uradni prevoznik svetovnega prvenstva v nogometu eno od lokomotiv vrste 101 odela v barve prvenstva, na katerega lahko potujete tudi z vlakom.

Verjetno tudi nepoznavalci nogometa vedo, da bo v Nemčiji od 9. junija do 9. julija 2006 potekalo svetovno prvenstvo v nogometu. Zagotovo je to največja športna prireditev na svetu. Nogomet in še posebno svetovno prvenstvo pa je tudi izredno velik posel, od katerega veliko pričakuje tudi nemško gospodarstvo, in med drugim tudi Nemške železnice – DB. Nemčija je dežela nogometa, pa tudi država, kjer je javni promet z železniškim prevozom na čelu organiziran na najvišjem nivoju. Mirno lahko trdimo, da bo na tem svetovnem nogometnem prvenstvu prevoz obiskovalcev tekem organiziran bolje kot kdaj koli prej.

Nemške železnice so uradni prevoznik svetovnega prvenstva in imajo nalogo poskrbeti za celotno organizacijo prevoza vseh udeležencev, ne le gledalcev, ampak tudi nogometnih ekip, funkcionarjev in seveda novinarjev. Slednji imajo v času prvenstva zagotovljen brezplačen prevoz v 1. razredu vseh vlakov, poleg tega pa so jim omogočene tudi vse potrebne storitve, že na vlak. Mobilnost bo tako na najvišjem nivoju, saj so nemški vlaki hitri, udobni in čisti, železniška mreža pa omogoča prevoz od vrat do vrat vseh stadionov, kjer bodo tekme. Poleg najhitrejših ICE vlakov je v prevoznici ponudbi nemških železnic še

cela vrsta produktov – od InterCity vlakov do regionalnih vlakov in mestne železnice (S-Bahn). Tudi do najbolj oddaljenih ciljev je mogoče prispeti in se tudi vrniti v istem dnevu, pa čeprav govorimo o razdaljah 1.000 kilometrov in več. Za vožnjo iz Münchna do Berlina potrebuje ICE dobrih šest ur in pol, v Hamburg prispe še pol ure prej, iz Berlina v Köln se vozite malo več kot štiri ure ... Nemci si želijo, da bi čim več obiskovalcev potovalo z javnim prometom, predvsem pa z vlaki, ki so za okolje najbolj prijazni. Med svetovnim prvenstvom bo potekala tudi okoljevarstvena akcija Green Goal, v sklopu katere bodo obiskovalce tekmovalcev pozvali, naj s simboličnim prispevkom dajo svoj »zeleni zadetek«.

Srečnežem, ki so uspeli dobiti vstopnice za eno ali več tekem prvenstva, mogoče celo finalno, vsekakor priporočamo, da se v Nemčijo odpravijo z vlakom. Tako bo zagotovo najbolj udobno in enostavno, pa še sodobno. Pa tudi če vstopnice še nimate, lahko vseeno odpotujete in doživite utrip prvenstva, saj je možno, da vstopnice dobite še na samem prizorišču. Tudi cene železniškega prevoza so dovolj privlačne, še posebej za imetnike vstopnic. O cenah je več v nadaljevanju, najprej pa si oglejmo, kako lahko izberemo najboljšo povezavo. Iz Slovenije

je še vedno najhitrejša povezava iz Ljubljane čez Salzburga do Münchna ali nazaj.

München je tudi najboljši izhodišče za nadaljevanje poti do vseh nogometnih prizorišč. Povezave so pogoste, pri tem pa je pomembno, da so tudi vse glavne železniške postaje v mestih z nogometnimi tekmami zelo dobro povezane z nogometnimi štadioni. Najpogosteje vozijo v njihovo bližino mestni vlaki S-Bahn, na katerih veljajo tudi vse vozovnice nemških železnic. Povezave so tudi z podzemno železnico (U-Bahn), tramvaji ali avtobusi. V vsakem primeru, so dostopi do štadionov hitri in enostavni in avtomobila zares ne potrebujete. Tudi v največjih mestih (Berlin, Hamburg ali München) je ena ura dovolj, da boste na poti do štadiona še zvrnili kakšno pivo.

Kot smo že omenili, so cene prevoza ugodne. Za potovanje do Münchna stane povratna vozovnica iz Ljubljane 15.816 tolarjev oziroma 66 evrov. Možno je doplačilo za ležalnik na nočni relaciji v višini 3.211 tolarjev (13,40 evra) ali spalnik od 6.950 tolarjev (29 evrov) v kabini s tremi posteljami do 24.397 tolarjev (101,60 evrov) za enoposteljno kabino. Če nimate vstopnic za ogled tekem, je za potovanje po Nemčiji najbolj pri-

merna ponudba Euro Domino. Izbirate lahko od tri do osem potovalnih dni. Cena se razlikuje glede na starost kupca (otroci do 12 let, mlajši od 26 let, starejši od 26 let in starejši od 60 let). A ker je na take dogodke običajno bolj zabavno potovati skupaj, je s popusti poskrbljeno tudi za take primere. Če potuje skupaj 2 do 5 potnikov, je cenovno zelo ugodna ponudba ICE City Star, vendar pa morate paziti na njene časovne omejitve (konkretno: v odhodu ni omejitev, vrnitev pa je možna najprej od 0.00 ure prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice). Skupine najmanj šestih oseb lahko potujejo s popustom za skupine, ki je na progah nemških železnic kar 50-odstoten.

Sicer pa so Nemške železnice pripravile tudi posebne ponudbe, ki veljajo le v času prvenstva. Zlasti za imetnike vstopnic sta zanimivi ponudbi Weltmeister-Ticket za posamična potovanja na tekme ali pa Weltmeister-Pass, ki omogoča neomejeno število potovanj v času prvenstva. Dodatna ugodnost pa je, da vstopnica na dan tekme velja tudi kot vozovnica na vseh vozilih javnega prometa na območju mesta, kjer je tekma. Vozovnica Weltmeister-Ticket je naprodaj ob predložitvi vstopnice za ogled nogometne tekme. Omogoča povratno potovanje.

Vozni red Ljubljana - München - Ljubljana

	Ljubljana - München Hbf.					München Hbf. - Ljubljana				
Odhod	8.05	10.10	12.05	16.00	23.42	7.26	11.26	13.26	15.26	23.44
Prihod	14.30	16.30	18.34	22.30	6.21	13.53	17.42	19.48	21.42	6.05
Prestop	Villach	-	Salzburg	-	-	-	-	Villach	Salzburg	-

Pregled prizorišč tekem in povezav od železniških postaj do štadionov

München

»FIFA Wold Cup Stadion«

Od ž.p. München Hauptbahnhof z mestnim vlakom S-Bahn S1-8 v smer München Ostbahnhof do postaje Marienplatz. Naprej s podzemno U6 za smer Hochbrück/Garching do postaje Fröttmaning. Od tu cca 16 minut hoje do stadiona.

Köln

»FIFA Wold Cup Stadion«

Od ž.p. Köln Hauptbahnhof s tramvajem STR16 za smer Wesseling/Stadthalle do postaje Neumarkt. Prestop na STR1 za smer Junkersdorf do postaje Möngersdorf Rheinenergie Stadion. Od tu cca 11 minut hoje do stadiona.

Lepizig

»Zentralstadion«

Od ž.p. Leipzig Hauptbahnhof s tramvajem 1, 3, 7 ali 15 do postaje Sportforum Leipzig. Od tu cca 7 minut hoje do stadiona.

Gelsenkirchen

»Arena auf Schalke«

Od ž.p. Gelsenkirchen Hauptbahnhof z mestnim vlakom štev. 302 za smer Buer-Rathaus do postaje Weltins Arena. Od tu cca 6 minut hoje do stadiona.

Nürnberg

»Frankenstadion«

Od ž.p. Nürnberg Hauptbahnhof z mestnim vlakom S-Bahn S2 do postaje Frankenstadion. Od tu cca 9 minut hoje do stadiona.

Hannover

FIFA Wold Cup Stadion

Od ž.p. Hannover Hauptbahnhof s tramvajem 1, 3, ali 9 za smer Wettbergen/Wallensteinstr./Empelde do postaje Waterloo. Od tu cca 9 minut hoje.

Stuttgart

»Gottlieb-Daimler-Stadion«

Od ž.p. Stuttgart Hauptbahnhof z mestnim vlakom S-Bahn S1 v smer Plochingen do postaje G.-Daimler-Stadion. Od tu cca 15 minut hoje do stadiona.

Dortmund

»Westfalenstadion«

Od ž.p. Dortmund Hauptbahnhof z regionalnim vlakom za smer Lüdenscheid, Soest, Iserlohn ali Schwerte do postaje Westfalenhalle. Od tu cca 14 minut hoje do stadiona.

Berlin

»Olympiastadion«

Od ž.p. Berlin Zoo.Garten z mestnim vlakom S-Bahn S9 za smer Spandau ali od ž.p. Berlin Spandau z S-Bahn 75 za smer Lichtenberg/Wartenberg ali S9 za smer Schönfeld Flughafen do postaje Olympiastadion. Od tu cca 8 minut hoje do stadiona..

Kaiserslautern

»Fritz Walter-Stadion«

Od ž.p. Kaiserslautern Hauptbahnhof cca. 12 minut hoje do stadiona.

Frankfurt am Main

»Waldstadion«

Od ž.p. Frankfurt/Main Hauptbahnhof z mestnim vlakom S-Bahn S8 v smer Kelsterbach/Rüsselsheim Opelwerk do postaje Stadion. Od tu cca 14 minut hoje do stadiona.

Hamburg

FIFA Wold Cup Stadion

Od ž.p. Hambur Altona ali Hauptbahnhof z mestnim vlakom S-Bahn 3 za smer Pinneberg do postaje Stellingen-AOL Arena. Od tu cca 20 minut hoje.

Cena potovanja do 200 kilometrov je 54 evrov, do 350 kilometrov je cena 74 evrov in 90 evrov za večje razdalje. Nakup je možen na avtomatih za prodajo vozovnic ali na spletni strani www.bahn.de. Naprodaj je tudi na potniških blagajnah Nemčiji, a je cena za 5 evrov višja. Vozovnica Weltmeister-Pass pa omogoča neomejeno potovanje z vsemi vlaki nemških železnic od 7. junija do 11. julija. Cena za 2. razred je 349 evrov, za 1. razred pa 549 evrov. Nakup je možen na vseh prodajnih mestih

nemških železnic ali na spletu. Na vlakih v Nemčiji v večini rezervacije sicer nismo obvezne, so pa zlasti v času prvenstva priporočljive. Z vsemi podrobnostmi o možnostih prevoza se lahko podrobneje seznanite na spletnih straneh nemških železnic www.bahn.de ali slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si. Svetovno nogometno prvenstvo v Nemčiji je vsekakor priložnost, ki je ne gre zamuditi. Ne le zaradi nogometa, ampak tudi zaradi prijazne in učinkovite prevozne ponudbe ter logistike nasploh.

Spoštovani zaposleni

člani vseh

sindikatom Slovenskih železnic

Ponovno vas vabimo v trgovine



V PETEK, 19. 5. 2006,

ob 20.15 BTC Ljubljana, Šmartinska 152
ob 19.15 Maribor, Industrijska 5
ob 19.15 Celje, Dečkova 41

Trgovina bo odprta samo za vas do 22. ure!

-30%

(popust velja tudi na že znižane cene)
kopalke: O NEILL, SPEEDO, ELEMAR, ...
tekstilni izdelki: NIKE, ADIDAS, ESPRIT, PUMA, MAIER,
NORTHLAND, JACK WOLFSKIN, ...

-25%

(popust velja tudi na že znižane cene)
obutev: NIKE, ADIDAS, ASICS, PUMA, MERRELL, ...

-20%

(popust velja tudi na že znižane cene)
rolarji: ROCES, ROLLERBLADE, MILES, ...
kolesa: KTM, SCOTT, MILES, MERIDA, ...

-20%

(popust velja tudi na že znižane cene)
vsi ostali artikli

Popusti veljajo za člane sindikata in njihove družinske člane samo na dan 19. maj 2006 do 22. ure
Popuste lahko dobite samo ob predložitvi plačilne liste zaposlenega.
Popust vam bomo obračunali na blagajni.
Popusti se ne seštevajo.

Plačilni pogoji: • gotovina

- kreditne kartice (BA, AKTIVA, KARANTA, EUROCARD, VISA)
- kredit (vse informacije na tel: 02 250 60 60, 03 428 60 77, 01 541 43 31)

KONTAKTNA OSEBA: Matjaž Skutnik
E-mail: matjaz.skutnik@tirnet.net

Začenja se sezona posebnih vlakov

Vsi, ki nam je železnica blizu, dobro poznamo publikacijo Vozni red (po domače mu mnogi rečejo tudi Kurir). Ko se odpravljamo na pot, bodisi po Sloveniji bodisi v tujino, pač vzamemo v roke knjižico in v njej poiščemo možne zveze. Čeprav v Evropi elektronski mediji čedalje bolj izpodrivajo tiskane, je knjižica temeljno pomagalo marsikomu na poti. Seveda če ne gre za tako publikacijo, kot je bil včasih vozni red Nemških železnic. Če si tega hotel nositi s sabo, si potreboval še kaj drugega kakor le nekoliko večji žep.

A če kdo meni, da so v omenjeni knjižici navedeni vsi vlaki, ki v potniškem prometu vozijo po naših progah, se krepko moti. Vlakov je namreč precej več. Do razlike prihaja predvsem zaradi tako imenovanih posebnih ali agencijskih vlakov, ki jih je čedalje več in ki zaradi njihove posebnosti niso navedeni. Gre za vlake, ki vozijo na željo kake stranke. To je lahko turistična agencija iz tujine ali Slovenije, lahko je tuja železniška uprava ali pa katera koli druga stranka, ki želi imeti prevoz z vlakom prilagojen svojim zahtevam: drugačno sestavo vlaka, drugačen vozni red, neposredno povezavo od izhodišča do cilja. Za naše večje stranke je torej bistveno, da vedo, da je v železniškem prometu mogoča tudi bolj ali manj »butična« ponudba.

V zadnjih letih na Slovenskih železnicah opazamo krepko rast števila posebnih vlakov. Vsako poletje že tradicionalno vozijo posebni avtovlaki agencije Optima Tours iz Nemčije, s katerimi zdomci iz severne in zahodne Evrope potujejo v Turčijo in Grčijo (v Edirne in Solun). Že več poletij zaporedoma so v tranzitu

vozili vlaki Čeških železnic, s katerimi so češki turisti potovali na Jadransko morje. Lani so se prvič po dolgoletnem premoru na naših progah pojavili avtovlaki iz Nemčije, ki jih je naročil DB AutoZug za prevoz dopustnikov na Reko. In vse naštetje relacije so predvidene tudi za letošnje poletje.

Poleg omenjenih, v bistvu za naslednje voznoredno obdobje že usklajenih vlakov, po naših progah vozijo tudi vlaki, katerih vožnja je znana relativno malo časa vnaprej. Tudi teh vlakov je čedalje več, zlasti iz sosednje Avstrije ter Nemčije. Marsikatera agencija za tuje turiste pripravi program ogledov krajev v Sloveniji, pomembna pa je tudi naša tranzitna lega med Severno Evropo in Jadranom, kamor tudi zunaj ožje poletne sezone potuje precej gostov. Medtem ko je bil še pred nekaj leti zelo priljubljen Bled, v zadnjem času čedalje pogostejše opažamo, da se tujci bolj odločajo za obisk naše obale in Hrvaške, konkretno Opatije.

Hrvaška se je na zahodu končno otresla negativnega prizvoka zaradi posledic vojne in v Evropi postaja eden najbolj priljubljenih ciljev za letovanja. Seveda je Slovenskim železnicam v interesu, da je relacija prevoza na naših progah čim daljša – podaljševanje relacij do naše obale oziroma v tranzitu do meje s Hrvaško je torej prej dobrodošlo kakor ne.

Tovrstni organizirani turisti so stranke, ki se obnašajo drugače od običajnih potnikov. Predvsem bi radi potovali brez dodatnih skrbi glede zvez, potovanje naj bi bilo že samo po sebi neko doživetje (če drugega ne, pa vsaj druženja z drugimi sopotniki) in seveda na potovanju želijo imeti zagotovljeno udobje. Organizacija teh izletov je pogosto v rokah manjših družinskih podjetij, katerih člani so vsaj nekoč v preteklosti delali pri železnici, tako da dobro poznajo železniški prevoz – tako njegove možnosti kot tudi morebitne omejitve. Njihovo

znanje je seveda obojestransko koristno, saj omogoča lažjo komunikacijo in hitrejšo organizacijo prevoza.

Pri posebnih vlakih v mednarodnem prometu pa nikakor ne smemo govoriti le o prispetju in tranzitu. Opravili smo že vrsto posebnih prevozov v tujino za podjetja, društva upokojencev, novinarjev in druga društva, sindikate in podobno. V zadnjih letih se naši izletniki odločajo predvsem za potovanja na Hrvaško, saj zaradi visokih cen, ki jih pri tovrstnih prevozihtevajo italijanske železnice, nekoč tako rekoč tradicionalni izleti v Benetke s posebnimi vlaki cenovno sploh niso več konkurenčni. In za konec morda le še namig. Če vas je za večjo družbo, je izlet z vlakom kot nalašč za druženje. Vseh želja resda ni mogoče izpolniti, a marsikaj se da. Z rednimi ali posebnimi vlaki ali kombinacijo obojega – torej posebnim vagonom, ki ga dodamo rednemu vlaku, če tehnične možnosti to dopuščajo.



Že tradicionalno so poletne vožnje posebnih avtovlakov agencije Optima Tours iz Nemčije, s katerimi zdomci iz Severne in zahodne Evrope potujejo v Turčijo in Grčijo.

Prvi meseci obetavni za Slovenske železnice in Luko Koper

Kot smo v Novi progi že pisali, so na tovorni postaji Koper vgradili novo stabilno napravo za preskus zavor vlakovnih kompozicij, ki pomeni bistveno hitrejše in cenejše preizkušanje zavor vlakovnih kompozicij. V četrtek, 20. aprila, si je novo napravo ter tehtnice za tehtanje naloženega tovara v Luko Koper ogledal tudi generalni direktor, dr. Jože Jurkovič. Obenem je bil obisk Kopra prva prava priložnost, da sta s predsednikom uprave Luke Koper, Robertom Časarjem, pregledala rezultate decembra lani podpisanega sporazuma in dosežke prvega letošnjega četrtletja. Sogovornika sta v pogovo-

ru ugotovila, da je omenjeni sporazum prispeval k boljšemu usklajevanju, večji pretočnosti vagonov, hitrejši odpravi vlakov ter boljši izkoriščenosti zmogljivosti. To kažejo tudi rezultati. Od januarja do konca marca smo Slovenske železnice v Koper in iz njega prepeljale kar 2.051.971 ton, kar je za 17 odstotkov več kot v enakem lanskem obdobju. V času, ko evropske železnice povečujejo fizični pretovor, a se borijo z zmanjševanjem prihodkov, pa je še pomembnejši podatek, da so v istem obdobju prihodki prometa z Luko Koper kar za 26 odstotkov večji kot lani. V prvih mesecih leta smo Slovenske

železnice tako v Koper oziroma iz njega peljale za 4.500 vagonov več kot v istem lanskem obdobju, povečal pa se je delež blagovnih skupin iz višjih cenovnih razredov. Dobri rezultati pa so se nadaljevali tudi v prvi polovici aprila, ko so v Luko Koper naložili in razložili 6.129 vagonskih pošilk, kar je bistveno več kot lani, ko so naložili oziroma razložili 5.950 vagonskih pošilk. Povedni so tudi podatki o novi stabilni napravi za opravljanje popolnih preizkusov zavor vlakovnih kompozicij. Njena uporaba na postaji Koper tovarna omogoča opravljanje zavornih preizkusov brez vlečnega



Dr. Jurkovič si je ogledal tudi napravo za opravljanje zavornih preizkusov, ki nam prihrani kar 1,2 milijona tolarjev na dan.



Direktorja Slovenskih železnic in Luke Koper s sodelavci sta medsebojno sodelovanje in rezultate ocenila kot zelo dobre.

vozila. V medtirju so namreč nameščena priključno-odjemna mesta, ki se priključijo na vlakovno kompozicijo. Na vsakem mestu se lahko opravlja zavorni preizkus na levi ali desni strani tira, postopek pa je računalniško voden. Prvi meseci uporabe nove naprave, ki je začela delovati 9. januarja, so pokazali, da z njo prihranimo kar po 45 minut čakanja lokomotive, ki bi sicer morala biti pripeta na vlak. V štiriindvajsetih urah tako uporaba nove naprave prihrani kar 1,2 milijona tolarjev prihranka, saj lahko lokomotive v tem času v Kopru uporabljajo druge.

ISEP 2006

Mednarodni simpozij o elektroniki v prometu

V začetku aprila je v Ljubljani, v organizaciji Elektrotehniške zveze, potekal že 14. mednarodni simpozij o elektroniki v prometu, imenovan ISEP. Letošnjega dogodka se je udeležilo okrog 60 slušateljev in predavateljev iz Slovenije ter tujine.

Simpozij je bil razdeljen na štiri dele: cestni, letalski, železniški in pomorski. V vsakem od njih so bile številne predstavitve aktualne tematike in dejavnosti, ki so stroko zaznamovale v preteklem letu.

Inteligentne transportne sisteme, prilagojene človeku, je treba uvajati in integrirati v prostor v takšni obliki, ki ne bo optimalna le pri načrtovanju, temveč bo zagotavljala učinkovito načrtovanje, nadzor in upravljanje prometnih storitev v vseh prometnih moduli. S takšnim povezovanjem informacijskih, telekomunikacijskih in računalniških sistemov v enoten, pregleden in interoperabilen globalni prometni sistem bistveno prispevamo k povečanju prometnih zmogljivosti in s tem optimiziramo prometne tokove. Raziskave prometnega sektorja v Evropski uniji so pokazale, da se edino železniški sistemi lahko primerno odzovejo zahtevanemu povečanju prometa. Zato je uvajanje enotnih in standardiziranih inteligentnih sistemov na železniškem področju zelo pomembno.

Na simpoziju je bilo predstavljenih deset prispevkov s področja železniškega prometa, od tega šest iz našega podjetja. V panelnem delu simpozija smo spremljali zanimivo predavanje o satelitskem pozici-



Utrinek s predavanja na ISEP-u 2006, na katerem je spregovorilo tudi šest železničarjev.

cioniranju vlakov s sistemom Galileo ter o njegovi uporabi na železnicah. Sledili so prispevki Marka Zupanca, dr. Josipa Orbanića, Mirana Udovča, Jožeta Urbanca, Mirana Pirnarja ter Boštjana Hrnavaša o modelih satelitskega pozicioniranja vlakov z Evropskim satelitskim sistemom Galileo, o upravljanju z energetskimi viri v železniškem prometu, o sistemih nadzora avtomatike za zavarovanje nivojskih križanj ceste in železnice, o javnem transportu – enotnem sistemu vozovnic, o organizaciji nacionalne vstopne

transportne točke ter o centru daljinskega nadzora in vodenja železniškega prometa. Aktualnost in kakovost predstavljenih prispevkov je še enkrat potrdila, da zaposleni v Holdingu Slovenske železnice sledimo novostim, ki se na področju inteligentnih sistemov v prometu dogajajo okrog nas. Pri njihovem uvajanju ter uporabi pa smo malo manj uspešni. Navkljub zanimivim in koristnim razpravam, ki so spremljale vsako predavanje, smo si bili tako predavatelji kot slušatelji enotni, da bi bilo treba takšen

dogodek podpreti z vključevanjem tistih, ki so odgovorni za razvoj in se tudi drugače ukvarjajo z železniškim področjem. Pri tem imamo v mislih izobraževalne ustanove, industrijo, inštitute ter ne nazadnje tudi predstavnika lastnika železniške infrastrukture, Direktorat za železnice ter železniško agencijo. Le skupno delo in sodelovanje na različnih ravneh lahko pozitivno vpliva na stanje in razvoj železniškega področja v Sloveniji ter tako prispeva k njegovi večji vlogi v transportni panogi.

16. tehniško posvetovanje vzdrževalcev Slovenije

Razpis za referate

Pred nami je 16. tehniško posvetovanje vzdrževalcev Slovenije, ki ga na Rogli organizira Društvo vzdrževalcev Slovenije in bo potekalo 19. in 20. oktobra 2006.

Sestavni del srečanja so tudi strokovna predavanja na temo vzdrževanja. Glede na to, da hiter razvoj informatike in računalništva vpliva praktično na vse segmente našega dela in življenja, bo letošnja rdeča nit predavanj Informatika v vzdrževanju. Posvetovanje bo skušalo osvetliti spremembe, ki jih nove tehnologije prinašajo, tako z organizacijskega kot s tehniškega vidika.

Program:

Vpliv informacijskih tehnologij na organizacijo vzdrževanja
Nadzorni in klicni centri ter njihova integracija v vzdrževanje
Optimizacije procesov vzdrževanja
Merjenje uspešnosti služb vzdrževanja (BSC kazalniki npr.)
Sledljivost vzdrževanja
Zmanjšanje zastojev na strojih in napravah zaradi uvedbe računalniškega spremljanja proizvodnje
Povezave procesnih računalnikov s poslovnimi sistemi v podjetjih (PLC-strežnik, poslovni računalnik)
Računalniški sistemi spremljanja energetskih parametrov
Načrtovanje izvajanja preventivnega vzdrževanja, postopki preventiv-

nega vzdrževanja, kot baza podatkov na strojih (navodila in postopki za preventivno vzdrževanje, kot del računalniškega sistema stroja)
Odkrivanje napak na sistemih z uporabo diagnostičnih orodij
Izobraževanje vzdrževalnega osebja (izmenjava izkušenj in sodelovanje med posameznimi vzdrževalnimi službami različnih podjetij)

Vse, ki bi želeli sodelovati kot avtorji referatov, vabimo, da jih pošljejo najpozneje do 20. julija na elektronski naslov boris.gombac@tinet.net. Prijava naj vsebuje ime in priimek avtorja, podjetje, v katerem je zaposlen, naslov referata ter kratek povzetek (največ pol strani) s ključnimi besedami. Upoštevali bomo samo referate s strokovno vsebino. Referati naj bodo izdelani v urejevalniku besedil Word. Vsak predavatelj lahko prijavi samo en referat, posamezni referat lahko izdelata tudi skupina avtorjev. Komisija bo izbrala referate in izbranim posredovala vsa navodila za pripravo predavanj najpozneje do 15. avgusta.

Tudi letos pa bo Društvo vzdrževalcev Slovenije organiziralo **natečaj za izbor najboljših diplomskih del** s področja vzdrževanja; letošnja tema bo Informatika v vzdrževanju. Tematski sklopi so enaki kot za prijavo referatov. Podrobnejša navodila glede prijave so objavljena na spletni strani društva <http://www.drustvo-dvs.si>.



Z vlakom v Zdravilišče Laško!

Obiščite naše termalne bazene, savna center z več kot 500 m² površine, fitnes center ter center zdravja in lepote, kjer vam ponujamo blagodejne masaže, različne storitve za nego telesa in obraza ter romantične kopeli. Na voljo vam je tudi dodatna ponudba kosil s kopanjem ali savnanjem v prijetnih prostorih Zdravilišča Laško.

Vroča ponudba: www.zdravilisce-lasko.si

Junija, julija, avgusta in septembra vam ponujamo ugodne 5- in 7-dnevne programe. Ugodni popusti tudi za otroke!

Zagotavljamo vam vsakodnevne vlakovne povezave iz različnih krajev Slovenije.

Več informacij na spletnih straneh: www.slo-zeleznice.si in potnik.info@slo-zeleznice.si

Železničarji znamo skrbeti za proge



Branko Omerzu

namestnik generalnega direktorja

Odkar ste postali član posloводства našega podjetja, je minilo že kar nekaj mesecev. Ker pa je to vaš prvi intervju za naše glasilo, vseeno ne bo odveč, da se predstavite našim bralcem.

Rodil sem se na Polzeli, a sem praktično vse življenje preživel v Ljubljani. Po izobrazbi sem univerzitetni diplomirani sociolog. Imam odraslega sina in izhajam iz delavske družine. Rečem lahko, da sem delovne navade začel pridobivati že v osnovni šoli. Že s štirinajstimi leti, po končanem sedmem razredu, sem začel ob šoli tudi delati in delal sem ves čas srednje šole in študija, vsak dan. Te izkušnje mi pridejo prav še danes. Hkrati pa je name pomembno vplivalo tudi skoraj tridesetletno ukvarjanje s športom. Ukvarjal sem se s plavanjem, košarko in veslanjem na divjih vodah. Najdlje pa sem treniral rokoborbo, v kateri je bila Jugoslavija svetovna velisila. Naj se pohvalim – imam kar 15 naslovov slovenskega prvaka, bil sem šampion Jugoslavije in olimpijski kandidat za Montreal leta 1976. Izkušnje, ki mi jih je dal status vrhunškega športnika – disciplino in sposobnost odločanja v zelo napetih položajih – še danes s pridom uporabljam v poslu, ki ga opravljam. Delovne izkušnje sem nabiral na najrazličnejših položajih. Delal sem v državni upravi, v komunali, sindikatih in v trgovski organizaciji.

Ste pred prevzemom položaja na železnici vedeli, v kakšno podjetje odhajate?

Z železnico sem se delovno srečal že v sedemdesetih letih, ko sem

delal na zavodu za zaposlovanje. Z železnicami sem sodeloval pri kadrovanju – izboru kadrov in zaposlovanju. Sodeloval sem tudi v različnih komisijah, ki so bile takrat ustanovljene za prevoze tedanjih zdomcev iz tujine v Jugoslavijo. Konec osemdesetih let pa sem se kot sindikalni aktivist še bolj dejavno srečal s problematiko železnice pri nas. Očitno res velja, da te železnica zgrabi in ne spusti več, obenem pa jo imam malo tudi v krvi, saj je bila moja mati nekaj časa zaposlena na železnici. Rečem lahko, da sem se zaradi vseh teh izkušenj že pred zaposlitvijo na sedanjem delovnem mestu zavedal izjemne zahtevnosti sistema, ki ni le velik, temveč tudi izjemno pomemben za celotno slovensko gospodarstvo. To sem še bolj natančno spoznal, ko sem bil šest let član Odbora RS za gospodarstvo. Delovno mesto sem sprejel, ker je zame velik izziv. Že iz preteklosti sem vedel, da je bilo za železnico, zlasti za infrastrukturo, za katero sem odgovoren v poslovodstvu, vedno premalo denarja. Zavedal sem se tega, da bomo morali postoriti še marsikaj, da bo Slovenija lahko izrabila svoj geostrateški položaj na križišču petega in desetega koridorja. Priznati pa moram, da so me, ko sem se s Slovenskimi železnicami spoznal od blizu, nekatere stvari vseeno negativno presenetile. Prav težko je verjeti, s kako zahtevnim položajem se srečujemo pri vzdrževanju železniške infrastrukture. Njeno dolgoletno zanemarjanje je povzročilo, da bi bilo treba zamenjati več deset tisoč pragov, da kilometrov preveč obrabljenih tirnic in vozne mreže sploh ne omenjam. V kratkem času rešiti vse te težave je nemogoče, tako finančno kot prometno gledano.

Kar nekaj smo že slišali o predvidenih spremembah železniške zakonodaje, ki naj spremenila status našega podjetja. Kaj bo prinesla podjetju in področju infrastrukture, za katerega ste odgovorni?

Status pooblaščenega upravljalca

javne železniške infrastrukture, ki sredstva dobiva skozi agencijo, pomeni dodatno oviro, dodatno administriranje in pretok proračunskih sredstev čez posrednika. Trdno sem prepričan, da bo državni zbor čim prej sprejel spremembo zakonodaje, ki bo Slovenskim železnicam vrnila status upravljalca javne železniške infrastrukture. Hkrati pa pričakujem, da bo ponovno omogočena enovita organizacijska struktura Slovenskih železnic, in ne razdrobljenost na posamezne dele. Zavedati se moramo, da je vsak delček te železnice člen verige in le če vsi členi delujejo usklajeno, je rezultat lahko boljši. Skrb za železniško infrastrukturo bo prav gotovo boljša, ker bodo lahko Slovenske železnice, ki najboljše poznajo vse proge in težave na njih, same določale prednostne naloge. S tem bomo lahko poskrbeli za čim hitrejšo odpravo tistih točk, ki najbolj ovirajo normalen pretok blaga in potnikov. Teh pa nikakor ni malo.

Na železnici morda bolj kot drugje velja, da je uspeh še vedno odvisen predvsem od ljudi. Kakšna je slika kadrov na infrastrukturnem področju?

Pri takšni infrastrukturi, kot jo imamo, so naši zaposleni z vsemi svojimi prizadevanji tisti, ki omogočajo varen in normalen pretok tovarov in potnikov, seveda ob številnih počasnih voznjah in drugih omejitvah. Dokaz za to je letošnja zima. Kljub rekordni količini snega smo na železnici prav zaradi požrtvovalnega dela vseh železničarjev imeli bistveno manjše zamude, kakor so bile na cesti. Tudi to dokazuje, da železničarji znamo skrbeti za proge. Res pa je, da se pri kadrih soočamo z velikimi primanjkljaji na področju izvršilnega osebja, pa tudi starostna struktura je relativno slaba. Izgube zdravstvene kategorije ali celo invalidnost pa še dodatno povzročajo težave. Čeprav si želimo, da bi v delo progovzdrževalnega osebja uvedli kar največ mehanizacije, pa brez človeškega dela na progah

enostavno ne gre. Za spremembe pa si bomo morali prizadevati tudi pri visoko izobraženih in izkušenih kadrih, ki nam jih prav tako primanjkuje.

Vlada je pred kratkim odobrila pogodbo v zvezi s plačevanjem vzdrževanja javne železniške infrastrukture. Kako ste zadovoljni z njo?

Glede letošnje pogodbe o vzdrževanju infrastrukture smo se začeli z agencijo usklajevati že v prvih dneh septembra lani. Vlada pa je šele 13. aprila dala soglasje na pogodbo, ki v svojem finančnem delu prinaša bistveno nižji znesek od tistega, ki je bil usklajen z agencijo. Za tekoče vzdrževanje bo letos namenjenih samo dobrih 12 milijard z davkom na dodano vrednost, kar je ne le manj od dogovorjenega, temveč celo manj kot lani. Pa tudi usklajevanje je bilo predolgo. To je povzročilo, da smo januarja, februarja in marca vseeno opravljali nujno tekoče vzdrževanje na infrastrukturi in opravili za okrog 3,3 milijarde dela. Plačilo za opravljeno delo pa smo dobili šele sredi aprila ob podpisu pogodbe, zaradi česar smo se morali zadolževati. Glede na predvidena dela omenjenih 12 milijard pomeni kar okrog 3,4 milijarde tolarjev primanjkljaja. Za vzdrževanje bomo zato zagotovili še nekaj sredstev. Z vračilom obresti ministrstva za finance še iz leta 2004 bomo dobili dodatnih 488 milijonov tolarjev. Od železniške agencije pa bomo na račun uporabnine in trženja železniške infrastrukture pridobili še okrog 700 milijonov tolarjev. Kljub temu celotna sredstva ne bodo zadoščala za vsa dogovorjena in hkrati nujna dela, in se bomo morali soočiti s primanjkljajem velikega dela sredstev. Zato bomo skupaj z agencijo in prometnim ministrstvom zelo natančno proučili možnosti pridobivanja dodatnih sredstev za redno vzdrževanje. Za v prihodnje pa pričakujem, da se bomo glede pogodb o javnih gospodarskih službah dogovar-

jali neposredno z ministrstvom za promet, kar bo olajšalo njihovo sprejemanje. Pripravljamo se na to, da bi za tekoče vzdrževanje v prihodnje podpisovali pogodbe za vsaj tri ali celo za pet let. Takšna pogodba bi določila dolgoročno financiranje, nam omogočila pravočasno nabavo vseh materialov glede na načrtovana dela, ki so sezonsko vezana. S tem bi bilo vzdrževanje tudi cenejše. Takšna rešitev je nedvomno smiselna, večletne pogodbe pa sklepa tudi večina tujih železniških podjetij.

Poleg nujnega sprotnega vzdrževanja pa prav gotovo ne gre zanemariti investicij v javno železniško infrastrukturo?

Investicije so zelo pomemben segment našega dela in veseli me, da imajo zanj na prometnem ministrstvu veliko posluha. Konfiguracija naših prog je zelo zahtevna. Zlasti to velja za povezavo Divače in Kopra, ki je le enotirna in zelo strma. Ker gre tako rekoč za naše okno v svet, nestrpnost pričakujem, da se bo ta povezava čim prej uredila, da bi lahko iz Kopra prepeljali še več tovarov. Vsekakor si bomo tudi v našem podjetju prizadevali, da bi pridobili nove vire sredstev. Pričakujemo sprejem poroštvenega zakona za slovenska sredstva soudeležbe pri projektih, ki jih sofinancira Evropska unija. Naš dolgoročni cilj pa je, da bi slovenske proge usposobili, da bi omogočale osni pritisk 22,5 tone ter hitrosti do 160 kilometrov na uro. Opremiti jih bomo morali s sodobnimi signalnovarnostnimi, telekomunikacijskimi, elektroenergetskimi in drugimi napravami, ki bodo omogočale nadomeščanje človeškega dela. Za posodobljene proge pa bi potrebovali tudi sodoben vozni park. Prvi obrat je na tem področju že narejen, saj bo na naše proge že letos zapeljalo sto novih tovornih vagonov in dvajset večsistemskih lokomotiv. Dolgoročno pa se s tem ne bomo mogli zadovoljiti, ne v potniškem ne v tovornem prometu.



Upoštevanje okoljske učinkovitosti (2)

Poslovodstvo je v okviru nadaljnega razvoja sistema ravnanja z okoljem oktobra 2005 sprejelo sedem sklepov, s katerimi bi postopoma do leta 2010 odpravili določene okoljske težave in jih uskladili z zahtevami oziroma standardi, ki veljajo na področju varovanja okolja. Eden izmed ukrepov, ki jih je sprejelo poslovodstvo, je vzpostavitev informacijskega sistema, ki bo omogočal vpogled v stroškovni in fizični obseg porabe energije, vode in drugih vhodnih virov, ki so pomembni za poslovni sistem Slovenskih železnic. Razširjeni informacijski sistem bi moral zagotavljati pregled nad gospodarjenjem z vsemi vhodnimi in izhodnimi viri na ravni sekcij in poslovnih enot in hkrati celotnega poslovnega sistema. Razširjeni informacijski sistem mora biti skladen tudi z zahtevami za vzpostavitev energetskega menedžmenta. V okviru tega sklepa bo treba preveriti tudi, ali obstajajo možnosti za vpeljavo ekološkega knjigovodstva v računovodstvo in kakšne so možnosti za spremljanje materialnih tokov nekaterih najpomembnejših materialov, kot so na primer nabava maziv, baterij in akumulatorjev in drugih materialov, ki vsebujejo nevarne snovi in so škodljivi za okolje. Dejavnosti za izvedbo tega sklepa se bodo začele predvidoma v začetku februarja ob sodelovanju različnih organizacijskih enot, ki bodo pripravile izhodišča in predlagale rešitve za izvedbo te naloge. V nadaljevanju predstavljamo nekatere zahteve, ki se navezujejo na zagotavljanje okoljske učinkovitosti.

Zelena knjiga o energetske učinkovitosti, ki jo je spre-

jela Evropska komisija junija 2005, opredeljuje možnosti in začetek za obsežno razpravo o uvedbi stroškovno učinkovitega varčevanja. Pomeni začetek postopka, ki je usmerjen k hitremu oblikovanju konkretnega akcijskega načrta. Ta vključuje ukrepe na ravni EU, na nacionalni regionalni, krajevni in mednarodni ravni ter na ravni industrije in posameznih potrošnikov, da se izkoristijo ugotovljene možnosti za varčevanje s pomočjo energetske učinkovitosti.

Pobuda za energetske učinkovitost ne vpliva samo na energetske politiko, pač pa ima širši pomen. Je glavni prispevek k zmanjšanju energetske odvisnosti od tretjih držav pri izravnavi visokih in nestanovitnih cen nafte. Ta pobuda tudi prispeva k doseganju ciljev libbonske strategije, katere cilj je ponoven zagon evropskega gospodarstva in boj proti podnebnim spremembam.

Ključ za spodbujanje energetske učinkovitosti je v spodbudah, danih državam članicam, regijam, državljanom in industriji in v orodjih, ki so potrebna za ukrepanje in naložbe za varčevanje z energijo s pozitivnim razmerjem med stroški in koristmi. To je mogoče narediti brez znižanja ravni udobja ali življenjskega standarda. Pomeni le preprečevanje tratenja energije, kadar je možno na enostaven način znižati porabo.

Zakon o varstvu okolja, ki je stopil v veljavo maja 2004, ureja varstvo okolja pred obremenjevanjem kot temeljni pogoj za trajnostni razvoj in v tem okviru določa temeljna načela varstva okolja, ukrepe varstva okolja, spremljanje

stanja okolja in informacije o okolju, ekonomske in finančne instrumente varstva okolja, javne službe varstva okolja in druga z varstvom okolja povezana vprašanja.

Cilji varstva okolja so zlasti:

1. preprečevanje in zmanjšanje obremenjevanja okolja,
2. ohranjanje in izboljševanje kakovosti okolja,
3. trajnostna raba naravnih virov,
4. zmanjšanje rabe energije in večja uporaba obnovljivih virov energije,
5. odpravljanje posledic obremenjevanja okolja, izboljšanje porušenega naravnega ravnovesja in ponovno vzpostavljane njegovih regeneracijskih sposobnosti,
6. povečevanje snovne učinkovitosti proizvodnje in potrošnje ter
7. opuščanje in nadomeščanje uporabe nevarnih snovi.

Za doseganje teh ciljev je treba spodbujati proizvodnjo in potrošnjo, ki prispevata k zmanjšanju obremenjevanja okolja, spodbujati razvoj in uporabo tehnologij, ki preprečujejo, odpravljajo ali zmanjšujejo obremenjevanje okolja.

Zahteve standarda ISO 14001 glede okoljske učinkovitosti

Učinkovito in gospodarno ravnanje z energijo, vodo in odpadki je ena izmed temeljnih zahtev, ki jo mora izpolnjevati podjetje, če hoče pridobiti

in obdržati mednarodni okoljski certifikat po standardu ISO 14001. Standard ISO 14001 v točki 4.5.1 določa, da mora organizacija vzpostaviti, izvajati in vzdrževati postopke, s katerimi redno nadzoruje in meri ključne parametre svojega delovanja, ki lahko pomembno vplivajo na okolje. Proces mora vključevati dokumentiranje informacij, s katerimi nadziramo izvajanje, ustrezno obvladovanje delovanja ter izpolnjevanju okvirnih in izvedbenih okoljskih ciljev organizacije.

Notranje zahteve SŽ v okviru sistema ravnanja z okoljem

V sistemu ravnanja z okoljem na Slovenskih železnicah so zahteve o okoljski učinkovitosti opredeljene v točki 4.5.1 Poslovnika sistema ravnanja z okoljem (995), podrobnejše zahteve za spremljanje in nadzor pa so opredeljene v tč. 12 Priročnika sistema ravnanja z okoljem (996). Poslovodstvo Slovenskih železnic je s sprejetjem Okoljske politike (točka 4.2, 995) podalo sedem okvirnih okoljskih ciljev, med katerimi je šest, ki zadevajo zmanjševanje porabe energije, vode in odpadkov.



Ujemite vlak zabave in nakupov!

Z ljubljanske železniške postaje v Atlantis za samo 240 tolarjev (1 evro)!

Z vozovnico do popustov v Atlantisu:

25 % popusta na 2-urno, 4-urno ali celodnevno vstopnico za Vodno mesto Atlantis

Brezplačno pa se boste z vlakom BTC City v Atlantis peljali tisti, ki imate abonentsko vozovnico, tisti, ki ste se že v Ljubljano pripeljali z vlakom, in otroci do 6. leta starosti.

VOZNI RED

9.05	14.05	19.45	↓	Ljubljana	↑	9.56	14.56	22.36
9.26	14.26	20.06	↓	BTC	↑	9.35	14.35	22.15

(Vlak ne vozi ob nedeljah in praznikih)

Vesna Kaiser

»Kolikor daješ, tudi dobivaš!«

Kot vodja vlaka InterCity Slovenija, in seveda tudi drugih vlakov, morate biti vselej urejeni, šik, kot pravimo.

Res je, kar je tudi prav. Navsezadnje pomenimo prvi stik potnika z železnico, in z njo, oziroma s Slovenskimi železnicami, nas potniki pravzaprav identificirajo. Uniforma mora biti kakor

iz škatlíce, čevlji skrbno očiščeni, človek ne sme biti neprespan – slednje je, mimogrede, včasih kar težko. Leta 1991, ko smo obiskovali tečaj za vodje vlakov, so nam obljubljali tudi ličila in urejanje pričeske, a je žal ostalo zgolj pri obljubah in močno dvomim, da bo kaj iz tega. Eno od predavanj na tečaju je obsegalo tudi ličenje, kajti bile smo same

ženske, prišel je celo poklicni masker. Sicer pa smo z uniformami zelo zadovoljne, kroj je lep in tudi material je kakovosten, saj se ne guba. Pravijo, da so celo ene od najlepših na evropskih železnicah. Moti pa nas, da bodo tudi za ženske menda spet obvezne kape, kar se mi ne zdi potrebno oziroma smiselno, še posebej ob poletni vročini.

In zakaj prav železnica?

Zdi se mi, da so skoraj vsi otroci navdušeni nad železnico, nad vlaki, in tudi sama nisem bila izjema. Kot otrok sem bila strahansko neješčica in babica, ki je živela blizu železniške proge, je ugotovila, da ji uspe spraviti vame kak grizljaj samo tako, da me pelje do proge, »gledat vlakce«. No, babica je tako pripovedovala, morda pa je bilo celo res. Malo pa je vseeno tudi tradicije, saj sta bila železničarja tudi dva moja strica. Sicer pa sem generacija 1981-85 na Železniški srednji šoli v Mariboru, smer prometno-transportni komercialist. V razredu smo bila sama dekleta, kar je bila za poklicno opredelitev, ki jo štejejo bolj za »moško«, pravcata izjema, in profesorji so v naš razred prav radi vstopili ... Pa tudi drugače smo ženske mirnejše, ne razgrajamo, čeprav seveda tu in tam tudi kaj ušpičimo. Ker sem bila v šoli štipendistka železnice, bi morala po končanem šolanju oditi iz Maribora v Ljubljano, vendar so mi kljub temu odobrili, da sem pripravniško dobo opravljala kot stevardesa na Zelenem vlaku, ki je bil tedaj pravi paradni konj naših železnic. Pozneje pa je štipenditor vseeno zahteval, da se moram vrniti v Ljubljano. Delala sem v kontroli prihodkov, v notranjem prometu. To je bilo osemurno pisarniško delo in prav nič prijetno se ni bilo vsak dan voziti iz Maribora, zato sem si v Ljubljani poiskala stanovanje. Ker pa mi je Ljubljana postala predraga, sem se preselila v bistveno cenejšo Litijo. Po letu dni pa sem spoznala, da tako ne gre – preprosto vleklo me je na Štajersko. Zaposila sem za premestitev bliže Mariboru in zaposlili so me na tovorni postaji Čret pri Celju kot analitiko vozovne službe.



Potem pa je prišla družina in dva otroka ... Ob 4.20 zjutraj je odpeljal vlak iz Maribora v Celje ... Kaj sem hotela, še enkrat sem zaprosila, da bi bila bliže domu. Ponudili so mi delovno mesto vodje vlaka, to je bilo leta 1991, in od tedaj opravljam to delo. Kot vodja vlaka imam med ženskami na železnici najdaljši staž.

Kako je z dodatnim izobraževanjem?

Omenila sem že enomesečni tečaj za vodje vlakov, ko pa je leta 2000 začel voziti vlak InterCity Slovenija, smo imeli v Ljubljani seveda še dodatno izobraževanje. Pozornost so posvetili več parametrom: izobražbi, delovni dobi, znanju tujih jezikov, urejenosti, komunikativnosti ... Prav zdaj pa pri nas zbirajo prijave za tečaj angleškega jezika, čeprav se mi zdi nemara smotrnejše, da bi se, vsaj na našem območju, izpopolnili v znanju nemščine; navsezadnje smo od Avstrije oddaljeni le pičlih nekaj kilometrov. Drugih vrst dodatnega izobraževanja nam zaenkrat še niso ponudili, res pa je, da bi bilo glede na naš delovni urnik vso stvar sila težko uskladiti; včasih se nekateri tudi po nekaj mesecev ne vidimo, tako da se med sabo sprašujemo, ali smo še pri isti firmi ...

Delovni dan, oziroma delovni urnik vodje vlaka?

Naj opišem včerajšnjega, najdaljšega, ki traja dvanajst ur. Vstanem ob 3.45, se oblečem, uredim, zajtrkujem seveda nič, ker je za kaj takega še odločno prezgodaj. Ob petih se moram javiti pri razporednem delavcu, kjer preberem brzojavke in se seznanim z novostmi tistega dne. Pol ure pred odhodom moram biti pri vlaku, pregledati garnituro, se pravi čistočo garniture in sanitarij, razsvetlavo in podobno. Nato sem pri vlaku potnikom na voljo za informacije. Po odhodu vlaka sledi rutinski del: pozdrav potnikom in obvestila po ozvočenju, pregled vozovnic, naročanje taksija na končni postaji, če potnik to želi,

itd. Ob 7.38 smo v Ljubljani, kjer imam 15 minut »prosto«, kar pa v praksi skoraj še nikoli ni bilo prosto. Ob 8.30 – nazaj proti Mariboru in ves postopek se ponovi. Ob 11.50 pa z vlakom EuroCity Emona, ki pripelje z Dunaja, spet proti Ljubljani. Tam ob 14.45 presedlam na InterCity Slovenija in v Maribor. Pri razporednem delavcu predam denar in oddam poročilo o stanju garnitur, številu potnikov na vsaki vožnji in o času odhoda in prihoda vlaka, pravzaprav vlakov. No, in približno ob petih popoldan se moj delovni dan konča.

Je vsak dan tako razgiban, dejal bi naporen?

Ne, saj noben dan ni enak prejšnjemu. Tako imenovani ICS-turnus obsega dvanajst dni. V tem času začneš službo ob različnih urah. Tako dolg dan, kakor je bil včerajšnji, bom imela spet čez dvanajst dni. Po tem dnevu imam dan prosto, nato sledijo štirje dnevi nepretrganega dela in spet prost dan. Biti po štiri dni hkrati zdoma res ni prijetno, ampak družina se je v tem času na to že nekako navadila. Pravijo, da so veseli, ker imajo vsaj mojo sliko ... Dokler so otroci majhni, je težko, toda opažam, da te v najstniških letih včasih morda še bolj potrebujejo.

Odnosi v kolektivu?

Včasih v šali pravimo, da so naši medsebojni odnosi dobri že zgolj zato, ker se ne videvamo prepogosto. Na vlaku ICS si pravzaprav sam, in celo iz našega turnusa, kjer nas je dvanajst, se občasno vidimo le ob prihodu v službo ali pa morebiti kje na vmesnih postajah. Na vlakih EuroCity in InterCity, kjer je seveda več vagonov, pa sta zaposlena po dva. Sicer pa vsako med nami opravlja svoje delo in natanko ve, kaj je treba narediti. V zadnjem času se je kar nekaj delavcev upokojilo, fluktuacije v pravem pomenu besede, se pravi odhajanja v druge službe, pa skorajda ni zaznati: treba je namreč vedeti, da je na Štajerskem problem nezaposle-

nosti izredno pereč, saj je vrsta podjetij morala zapreti vrata, in ljudje so veseli, da imajo službo – kakršno koli.

Radi delate z ljudmi?

Seveda! Delo z ljudmi je vedno zanimivo, a tudi nepredvidljivo. Noben dan ni enak drugemu, vselej se nekaj dogaja, monotoni skorajda ne poznamo. Seveda pa poznamo prijazne potnike – in one druge. Kadar je potnik, denimo, nestrpen ali zadirčen, je treba biti potrpežljiv in predvsem ohraniti mirne živce. Z nasmehom ga »razorožiš«, kajti, kot pravijo, lepa beseda lepo mesto najde. In običajno se nasmeh povrne z nasmehom. Sicer pa menim takole, tudi v življenju nasploh: kolikor daješ, tudi dobivaš!

Vas pri delu kaj moti? Bi kaj spremenili?

Najbolj me moti dejstvo, da je vlak InterCity Slovenija v zadnjih letih toliko izgubil na ugledu. Prvo leto obratovanja so bili vlaki ves čas polni, zdaj pa ... Brez dvoma so poglavitni krivec za to zamude, ki nastajajo zaradi zapor proge. Seveda, vsi se dobro zavedamo, da so popravila proge nujno potrebna, toda kako naj razložim jezenu potniku, zakaj so mimo čakajočega vlaka ICS naprej spustili – tovorni vlak? Še zlasti nejevoljni so naši stalni potniki, ki razmeroma drago vozovnico kupijo predvsem zato, da bi kar najhitreje prispeli na cilj. Odločno premalo pozornosti posvečamo poglavitni prednosti vlaka ICS, hitrosti! Razen te pa vlak ICS nima kaj dosti ponuditi. Dogaja se, da strojevodja na poti od Maribora proti Ljubljani na vse kriplje poskuša nadomestiti zamudo, in to mu tudi uspe. A kaj! Tik pred Ljubljano, ko po ozvočenju potnikom že napovem prihod, nas ustavi uvozni signal in – stojimo, stojimo. So mar pozabili na nas, ali kaj? Potniki so ob dragi vozovnici upravičeni do negodovanja. Poleg tega se vlaki ICS pogosto kvarijo in morajo v popravilo; takrat vlak

nadomestijo z vlakom Desiro, oziroma Siemensom, ki pa nima 1. razreda, bifeja in oddelka za kadilce, predvsem pa je počasnejši. Resda potniki pozneje pri blagajni dobijo povrnjeno razliko v ceni, toda večini to ne pomeni prav veliko. V takšnih primerih smo vodje vlaka seveda prvi in edini, na katere se strese jeza, in ki hočeš nočeš nastopamo v vlogi dežurnega »strellovoda«. Včasih se mi prav toži po Zelenem vlaku, ko je potnik dobil kavico, sok ali mleko, zraven pa sendvič ali zavitek, in dnevno časopisje. Po vlaku pa sta krožili stvardesi s košaro bonbonov ... To so bili zlati časi železnice.

Se vam pri delu zgodi tudi kaj zabavnega?

Seveda, veliko, toda stvari ti kmalu uidejo iz glave. No, ena bolj svežih: nekoč sem na vlaku Pohorje pregledovala vozovnice in seveda potrkala tudi na vrata sanitarij, ki so bila zaklenjena. Ni bilo odziva, zato sem sklenila, da še malce počakam, in res: ven se je prikobalilo, človek ne bi verjel, pet mladeničev, hrustov. Ni mi jasno, kako so se lahko stlačili v mali sanitarni prostor. Vstopili so v Litiji, seveda brez vozovnic in, kot so mi zagotavljali, tudi brez denarja. Hotela sem jim pripraviti manjše predavanje, a ni imelo pomena – sicer pa so me potolažili, da gredo samo do Ljubljane ...

Vesna Kaiser: prosti čas, konjički, rekreacija?

Moj prosti čas, konjiček in hkrati rekreacija je biti mama in žena! Sicer pa rada spečem in tudi pojem kaj sladkega, doma smo vsi sladkosnedni. Ob lepih prostih dneh pa sprehod ali kolesarjenje z družino po bližnji okolici. Oba otroka sta športnika, veslača, sin je v mladinski državni reprezentanci, hči, ki je sicer malo manj zagreta, pa je občasna reprezentantka med mlajšimi mladinkami. Če le utegnemo, in če ni predaleč, ju spremljamo na veslaške regate, kar pa zaradi mojega delovnega urnika žal ni prav pogosto.

Mešani pevski zbor *Cantate nobiscum* pri ŽKUD Tine Rožanc

Naših 95 let

V začetku 20. stoletja je bil Trst središče vseslovenskega dogajanja, zato je bil tu tudi sedež Zveze jugoslovanskih železničarjev, ki je hotela poživiti kulturno delo članstva. Leta 1911 je bil ustanovljen moški pevski zbor. Čeprav je ob začetku delovanja štel le med 14 in 18 pevci, so ti pod vodstvom Franceta Podbregarja s svojo vnemo in ljubeznijo do slovenske pesmi zaorali neizbrisno brazdo nadaljnjega kulturnega delovanja.

Žal sta vse hujši pritisk fašizma in še bolj prva svetovna vojna za nekaj časa utišala slovensko pesem, a hrepenenje po glasbenem udejstvovanju ni zamrlo – prav nasprotno. Po koncu vojne je februarja 1919 zbor spet oživel, in sicer v Ljubljani. Imenovali so se Prosvetno društvo Sloga. Tu se je že dve leti porajala želja po ustanovitvi godbe, ki se je v tem

letu tudi uresničila. Ker sta se tako pevski kot godbeni odsek vse bolj razvijala, so 19. oktobra 1924 ustanovili samostojno železničarsko glasbeno društvo. Pevski zbor je tedaj štel že 30 pevcev, vodil ga je Mirko Premelč. Za to obdobje je značilna tudi velika prizadevnost za glasbeno vzgojo mladih, saj je v Slogi delovala glasbena šola za otroke železničarjev, iz katere so izšla mnoga velika imena slovenske glasbe. Maja 1926 je zbor in godbo v svoje roke prevzel Heribert Svetel in moški pevski zbor preoblikoval v mešanega – 32 pevcem se je pridružilo 30 pevk. Od leta 1929 do leta 1941 je imel zbor veliko koncertnih turnej po Sloveniji in Jugoslaviji.

Težka leta druge svetovne vojne so zadala hud udarec tudi zboru, ki je med njo onemel. Po osvoboditvi je spet zaživel, žal se

številni člani niso vrnili ... Po 20 letih vodenja zbora je bil prof. Svetel leta 1946 imenovan za dirigenta mariborske opere, takirko pa je v svoje roke prevzel skladatelj Vasilij Mirk. Tedaj se je društvo preimenovalo v Železničarsko kulturnoumetniško društvo Tine Rožanc, v zbor pa je prišlo veliko vedno dobrodošlih mladih pevk in pevcev. Leta 1952 sta bila ustanovljena pevka odseka tudi v Novem Mestu in na Jesenicah. Nove nepevske sekcije so se začele pojavljati kot gobe po dežju.

Do danes je zboru mahalo kar nekaj znanih zborovodskih imen: France Pergar, Radovan Gobec, Srdjan Ribarović, Mitja Gobec, Dalila Bevs, Miro Kokol in sedanji vodja Ljuben Dimkaroski. V dolgih letih delovanja smo se naučili na desetine skladb, poleg narodnih tudi številne pesmi s celega

sveta pa tudi umetniške biserre klasičnih skladateljev. Vrstili so se številni nastopi doma, pri zamejcih v Italiji in Avstriji ter v samostojni Sloveniji po različnih evropskih državah. Zlasti v okviru železničarskih festivalov FISAIC smo prepevali v Franciji, Švici, na Poljskem, Finskem in na Norveškem. Žal se zadnjega festivala na Madžarskem nismo mogli udeležiti zaradi hude finančne stiske, upamo pa, da nam bo prihodnje leto uspelo peti v Nemčiji.

In kakšni so naši načrti za naprej? Še naprej se želimo udeleževati festivala FISAIC, ki poteka vsaka tri leta v drugi državi. Vsako leto bomo še naprej sodelovali na reviji ljubljanskih pevskih zborov v Šentvidu in na pevskem srečanju v Šentvidu pri Stični na Dolenjskem. Trudili se bomo, da bo naše petje vse lepše in kakovostnejše. Zato v svoje vrste nenehno vabimo nove člane, še posebej lepo ste vabljeni zaposleni na Železnicah. Res je, da današnji tempo in skrb za materialno preživetje dopuščata le malo prostega časa, a verjemite – zadovoljstvo in notranje bogastvo, ki nam ga prinese petje, odtehta marsikatero uro truda na vajah.

Naše delovanje je žal močno odvisno od stanja na našem računu, zaradi česar moramo iskati tudi donatorje. Zahvaljujemo se vsem, ki nam kakor koli pomagajo, seveda najbolj Slovenskim železnicam, ki nam poleg finančne pomoči omogočajo prevoze z vlaki ter nam v uporabo dajejo prostore za vaje. Hvaležni smo vam – brez vas naših 95 let ne bi bilo! Naš častitljivi 95. rojstni dan bomo praznovali v Slovenski filharmoniji 16. junija 2006 ob 19. uri. Prisrčno vabljeni vsi, ki imate radi glasbo, petje in dobro vzdušje. Z vami nam bo še lepše!



Mimo cerkve sv. Trojice na Nedelskem bregu se s kolesom lahko odpeljemo po zadnjih kilometrih evropske pešpoti E7 pri nas.

Na izlet z vlakom

Goričansko zgodnjemajsko slavlje

Načrt je tako enostaven, da ne more biti bolj. Pripravimo izletniško karto Pomurje in osnovno izletniško opremo, se usedemo na kolo in se s kolesom vred z vlakom Citadella zapeljemo na severovzhod Slovenije, do Murske Sobotice ali Hodoša. Če izstopimo tu ali tam, ni tako zelo pomembno, ker vse poti med eno in drugo železniško postajo držijo čez Goričko.

Hriboviti del Prekmurja je umirjeni raj za ljubitelje sproščenega pohajanja, ne prenapornega kolesarjenja in imenitne kulinarike. Eno z drugim gre še posebej dobro

skupaj, saj najprej gremo in potem jemo, da lahko spet gremo.

Ker so na Goričkem vse poti prave, se usmerimo sem ali tja, povsod je lepo. Vzhodni del pokrajine na zanimiv način spoznamo, če se iz Hodoša zapeljemo skozi Krplivnik v Domanjševce, odkoder se »prevalimo« v Prosenjakovce in se skozi Motvarjevce in Kobilje zapeljemo v Dobrovnik. Zdaj smo že pod južnimi obronki Goričkega, kjer se mimo Bogojine z znano Plečnikovo cerkvijo odpeljemo v Moravske Toplice. Iz Hodoša do sem prekosarimo **okrog 40 kilometrov**.

Iz Moravskih Toplic se ponuja zanimiva možnost, da se s kolesom odpravimo po zaključnem delu evropske pešpoti E7 pri nas: po dolinici Lipnice se zapeljemo v Ivanovce in v Kančevce. Kmalu zatem se označena pot loči od ceste in drži čez Kamenek in Kovcin Breg v Gornje Petovce. Primerna je za ljubitelje gozdnega kolesarjenja, sicer pa se iz Kančevcev zapeljemo po cesti v Križevce in v Gornje Petovce. E7 se od tu vzpne do nekdanjega turističnega doma Pindža ter drži po grebenu mimo cerkve sv. Trojice. Ko se pripeljemo nad Peskovce, se spustimo v vas ter nadaljujemo po cesti skozi Šalovce v Hodoš. Iz Moravskih Toplic do sem je **okrog 35 kilometrov**.

Prenočimo lahko v Moravskih Toplicah ali v gostilni s prenočišči na začetku vasi Šulinci, nedaleč od šole v Gornjih Petrovcih, ali v gostilni s prenočišči v Šalovcih.

Kajti to je šele začetek.

Iz Hodoša se namreč odpeljemo mimo jezera ob Dolenskem potoku v Dolence, kjer zavijemo v najsevernejšo slovensko vas Budinci. Skozi Markovce in Čepince odkolesarimo v Marjinje in poletimo še v zahodni del Goričkega, na primer skozi Kuzmo in Grad in mimo Ledavskega jezera v Mursko Soboto. Iz Hodoša

je v opisani smeri **okrog 60 kilometrov**. Prenočimo lahko v Sv. Juriju, na turistični kmetiji Ferencovih pri Ledavskem jezeru, v Murski Soboti in še kje.

Zanimivosti ob poti ne manjka, tako da je goričansko popotovanje ne le poživljajoče, temveč tudi raziskovalno. Med drugim si ogledamo muzej v Krplivniku, ustavimo se pri spominskem pomniku na pristanek stratostana dveh belgijskih raziskovalcev v Ženavljah, preštejemo grajske sobe v gradu Grad,okusimo domače bučno olje in spoznamo še marsikaj. Menda samo zato, da zaradi vsega lepega,okusnega, predvsem pa zaradi prijaznih ljudi pridemo spet.

Za potovanje na Goričko iz osrednje Slovenije je najprimernejši vlak Citadella, ki z ljubljanske železniške postaje odpelje ob 7.40. Iz mariborske smeri nanj počakamo v Pragerskem, kamor se v soboto, nedeljo in ob praznikih odpeljemo z vlakom iz Maribora ob 9.20.

S Citadello se pripeljemo v Mursko Soboto ob 11.05, v Hodoš pa ob 11.31.

Za vrnitev, vendar šele v enem od naslednjih dni, počakamo na Citadello v Hodošu (17.40) ali v Murski Soboti (18.01).



Po novi progi iz Murske Sobotice v Hodoš ne vozi veliko vlakov, vendar je že en sam dovolj, da nas zapelje naravnost v pomladanski izletniški raj Goričkega.

Slikovna križanka

[illegible]

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošilk

DOSTAVA V
24 URAH
TEL: 080 10 66!!!

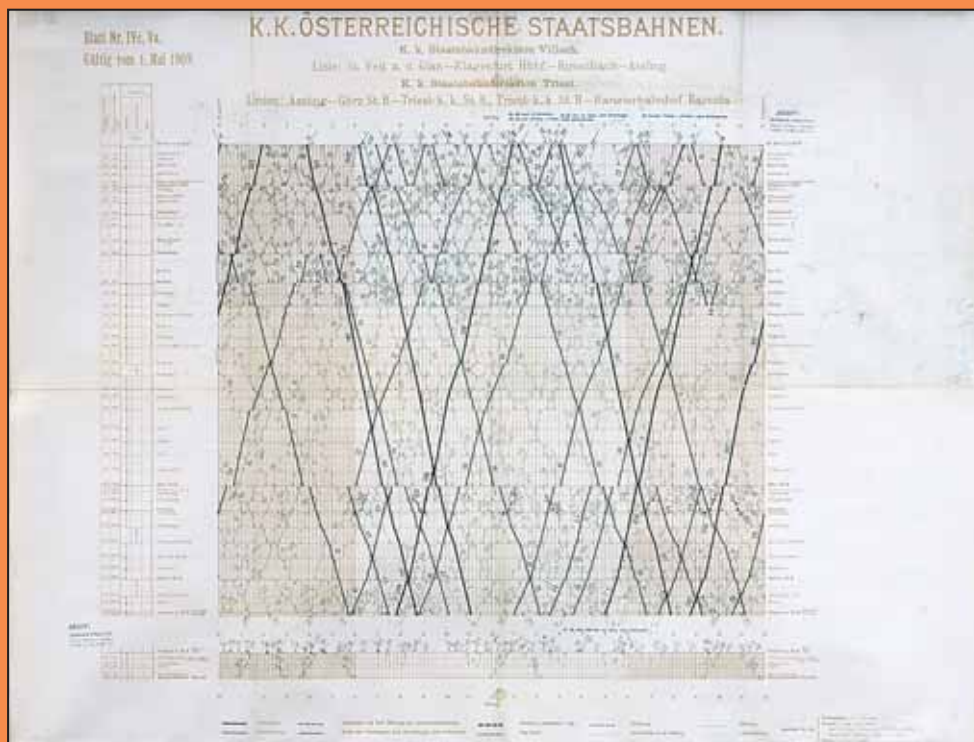


 Slovenske železnice
Holding Slovenske železnice, d.o.o.

SŽ EXPRESS

Prevoz malih pošilk je s SŽ-Expressom enostaven in hiter, saj vam pošiljke po sistemu »od vrat do vrat« prepeljemo v roku, krajšem od 24 ur. Organizacija dela SŽ-Expressa namreč omogoča distribucijo malih pošilk po Sloveniji po načelu »danes do 16.00 prevzeto, jutri do 16.00 predano kjer koli v Sloveniji«.

Naročila in informacije: **080 10 66**



Voznoredni grafikon Bohinjske proge iz leta 1909, ko je bila v celoti odprta tudi Turska proga in je Bohinjska proga s tem šele res zaživela. Vse debele črte pomenijo mednarodne brzovlake, kar kaže na velik tedanji pomen Bohinjske proge.