

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Srečanje ob dnevu železničarjev Dobimo se 31. maja v Ljubljani



Aktualno

Novi prostori za vzdrževanje vozil
v Novi Gorici

Neformalni svet EU za promet: Kako do
boljše infrastrukture in varovanja okolja
Reševalna vaja Vlak 2008

Potniški promet

Posebni prevozi – izziv in priložnost

Reportaža

Z vlakom po Indoneziji

Tovorni promet

Transport in logistika – Dnevi
prevoznikov: Prednosti V. in X. koridorja
niso samoumevne

SŽ so ljudje

Marijan Mato: Mislim, da je lepo biti
železničar

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: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • 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 10. junija.



Na postaji Ilirska Bistrica.
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Novi prostori za vzdrževanje vozil v Novi Gorici

Svetli, sodobno opremljeni prostori bodo nadomestili več kot sto let staro kurilnico, ki je bila zgrajena leta 1906, ko je bila odprta proga Dunaj–Jesenice–Trst.

2



Aktualno

Neformalni svet EU za promet: Kako do boljše infrastrukture in varovanja okolja
Za učinkovito obvladovanje prihodnjih prometnih tokov bi morale vse članice EU uvesti ustrezno prometno infrastrukturo.

4

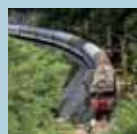


Aktualno

Reševalna vaja Vlak 2008

Reševalna vaja v Struževem pri Kranju je bila odlična priprava na morebitno železniško nesrečo na težko dostopnem terenu.

10



Potniški promet

Posebni prevozi – izziv in priložnost
Posebni prevozi na Slovenskih železnicah se povečujejo.

12



Reportaža

Z vlakom po Indoneziji

Najgostejše naseljeni indonezijski otok Java je edini z dobro železniško povezavo. Z vlakom je mogoče prečkati tisoč kilometrov dolg otok po dolgem in počez.

26



Tovorni promet

Transport in logistika – Dnevi prevoznikov: Prednosti V. in X. koridorja niso samoumevne

Prehod tovora na železnico ni samoumeven. Mogoče bodo večje naložbe pripomogle, da bo prišlo do prehoda tovora na železnico in da se bo okrepil položaj železnice.

30



SŽ so ljudje

Marijan Mač: Mislim, da je lepo biti železničar

Šef sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana.

38



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

V Novi Gorici sta 13. maja generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in podžupanja Mestne občine Nova Gorica mag. Darinka Kozinc odprla nove sodobne prostore delovne enote Nova Gorica Sekcije za vleko Divača. Svetli, sodobno opremljeni prostori bodo nadomestili več kot sto let staro kurilnico, ki je bila zgrajena leta 1906, ko je bila odprta proga Dunaj–Jesenice–Trst. Pred osmimi leti so začeli razmišljati o drugačni vrednosti in namembnosti zemljišč, ki jih zaseda kurilnica Nova Gorica. Leta 2006 so bili izdelani prostorski plani za to zemljišče in začeli so iskati lokacijo za postavitev nove kurilnice. Graditi so jo začeli avgusta lani in zgrajena je bila aprila letos.

Naraščajoče okoljske, družbene energetske skrbi ob povečanem povpraševanju po prevoznih storitvah; to je bil izziv, ki ga je slovensko predsedstvo Sveta Evrope izbralo za glavno temo neformalnega srečanja prometnih ministrov Evropske unije 6. maja na Brdu pri Kranju. Razpravljali so o dokončanju vseevropskega prometnega omrežja in ozelenitvi prometa. Predsednik sveta, slovenski minister za promet mag. Radovan Žerjav, je sprožil vprašanje o učinkovitosti in pravični porazdelitvi finančnih sredstev v Evropski uniji. »Prometni tokovi v Evropi se izrazito povečujejo, in to kljub čedalje številnejšim okoljskim, družbenim in energetskim omejitvam. Za učinkovito obvladovanje prihodnjih prometnih tokov bi morale vse članice EU uvesti ustrezno prometno infrastrukturo,« je opozoril Žerjav.

V Struževem pri Kranju je 26. aprila potekala obsežna reševalna vaja »Vlak 2008«. Namen vaje je bil preveriti usposobljenost reševalnih enot ter koordinacijo med njimi in regijskim centrom za obveščanje ob morebitni železniški nesreči z večjim številom poškodovanih. Na težko dostopni točki, na železniškem mostu industrijskega tira, je »iztiril« potniški vlak in v njem se je vnel požar. V vaji so sodelovali gasilci, gorski reševalci, vodniki reševalnih psov, civilna zaščita, policisti, službe nujne medicinske pomoči in intervencijske ekipe Slovenskih železnic.

Vlada Republike Slovenije je 8. maja potrdila besedilo Pogodbe št. 3/2008 o izvajanju obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2008 v vrednosti 42,3 milijona evrov.

Da postaja vlak čedalje bolj priljubljeno sredstvo za potovanje v Slovenijo, je zaznati tudi pri povpraševanjih turističnih agencij iz tujine, ki se preko svojih nacionalnih železniških uprav zanimajo za organiziranje izletov bodisi s posebnimi vlaki ali posebnimi oziroma dodatnimi vagoni, ki jih lahko uvrstimo v sestave rednih vlakov. Posebej dejavni pri organizaciji in izvedbi voženj posebnih vlakov so kolegi iz Avstrijskih in Nemških železnic, uspešno pa sodelujemo tudi z agencijo B&B iz Avstrije, ki ima večinoma manjše skupine in se poslužuje predvsem možnosti dodajanja posebnih vagonov v sestave rednih vlakov.

Člani Godbe Slovenskih železnic so 9. maja v Domu svobode v Zidanem Mostu organizirali koncert posvečen najstarejšemu godbeniku v Sloveniji – njihovemu činelistu-tolkalcu Rudolfu Glavaču. Domneva, da je prav njihov član najstarejši godbenik v Sloveniji se je izkazala za resnično.

13. slovenski dnevi knjige so potekali letos tudi na Slovenskih železnicah. Ob mnogih literarnih večerih in okroglih mizah, je za poseben dogodek danes poskrbela Mohorjeva družba – najstarejša samostojna ustanova med Slovenci na Koroškem. Posebno presenečenje je čakalo potnike na vlaku med Ljubljano in Dunajem. Na vlaku Emona je igralec Pavle Ravnohrib prebiral odlomke iz njihovih uspešnic.

Podjetja, ki se ukvarjajo z logistiko, prevozniki, strokovna javnost in predstavniki vladnih služb so se 16. in 17. maja srečali na 2. izobraževalno-sejemski prireditvi »Transport in logistika – Dnevi prevoznikov« v Logističnem centru BTC. Prireditve je bila prvi dan namenjena strokovni in poslovni javnosti, drugi dan pa prevoznikom in širši javnosti. Predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije in največjih logističnih podjetij – Pošta Slovenije, Intereuropa, Slovenske železnice, Aerodrom Ljubljana in Luka Koper – so na plenarnem delu predstavili svoje poglede na slovensko logistiko na križišču petega in desetega koridorja.

Novi prostori za vzdrževanje vozil v Novi Gorici

V Novi Gorici sta 13. maja generalni direktor Slovenskih železnic **Tomaž Schara** in podžupanja Mestne občine Nova Gorica **mag. Darinka Kozinc** odprla nove sodobne prostore delovne enote Nova Gorica Sekcije za vleko Divača.

Nova kurilnica obsega dva tira, novo halo, pomožni objekt, prostor za opremo vozil in prostor za nego vozil. Hala je dolga 50 in široka 18,5 metra. Skoznjo sta speljana dva tira,

ki sta postavljena na stebre. V pritličju hale so prostori za strojno osebje, nadzornika vleke in delavniški prostori. V nadstropju so pisarne za potrebe vleke. V pomožnem objektu so prostori za maziva, polnilnico akumulatorjev, kompresorska postaja in skladišče.

Svetli, sodobno opremljeni prostori bodo nadomestili več kot sto let staro kurilnico, ki je bila zgrajena leta 1906, ko je bila odprta proga Dunaj–Jesenice–

Trst. V kurilnici so takrat skrbeli za opremo, vzdrževanje in remont tridesetih parnih lokomotiv, ki so vozile vlake med Jesenicami in Sežano.

Vzdrževanje vozil v stari kurilnici je potekalo v polkrožni lopi (rotundi). Pred polkrožno lopo je stala obračalnica, preko katere so se vozila premikala na tire za vzdrževanje. Dizelske motorne vlake je bilo treba razpeti, preden so lahko vozilo postavili na tir, določen za vzdrževanje.

Pogonski del vozila se je lahko sam premikal na obračalnico in z nje, drugi del vozila - priklopnik - pa je bilo potrebno ročno poriniti na za to določeno mesto. Ob zaključku vzdrževanja se je postopek ponovil. To je jemalo veliko časa in terjalo velik fizični napor. V novi hali lahko vozilo brez razpetja pripelje na prostor za vzdrževanje, kar pomeni izreden prihranek pri času in fizično naprežanje delavcev ni več potrebno.





Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in podžupanja Mestne občine Nova Gorica mag. Darinka Kozinc sta odprla nove prostore za vzdrževanje vozil v Novi Gorici.



Prostori v stari hali so bili narejeni za vzdrževanje parnih lokomotiv. Bili so zračni, da je lahko dim lokomotiv izhajal na prosto. Take prostore je bilo nemogoče ogreti, da bi ljudje imeli v zimskih časih primerne delovne razmere. Novo halo je mogoče ogrevati, je veliko bolj svetla tako da je v njej pregledovanje in vzdrževanje vozil veliko lažje.

V stari rotundi je imelo strojno osebje za pregled vozila na preglednih kanalih na kurilniških tirih skoraj nemogoče delovne razmere. Ob dežju so bili kanali polni vode in onemogočali pregled vozila s spodnje strani. Osvetlitev prostora je bila komaj zadostna za gibanje delavcev, kaj šele za pregled vozila.

Leta 1973 se je parna vleka poslovila, med Jesenicami in Sežano so začele voziti dizelske lokomotive in dizelski motorni vlaki. Število vozil se je zmanjšalo na 17, od tega je bilo osem dizelskih motornih vlakov, devet pa je bilo dizelskih lokomotiv. Leta 1984 je ponovno zaživel Soški koridor, po katerem je začelo voziti tudi osem novih dizelskih lokomotiv serije 664.

Sedem let pozneje se je količina prevozov po Soškem koridorju močno zmanjšala, ker je proga Ljubljana–Jesenice izgubila tranzitni tovar in so bili prevozi iz Luke Koper preusmerjeni s Soškega koridorja na Gorenjsko progo.

V tem času so Slovenske železnice pridobile zemljišče in objekte Vozil Gorica, nekdanjih delavnic za remont parnih lokomotiv. Objekte smo oddajali v najem, del objektov pa uporabljali za vzdrževanje vagonov, ki so pred tem vzdrževali na prostem.

Pred osmimi leti so začeli razmišljati o drugačni vrednosti in namembnosti zemljišč, ki jih zaseda kurilnica Nova Gorica. Leta 2006 so bili izdelani prostorski plani za to zemljišče in začeli so iskati lokacijo za postavitev nove kurilnice. Graditi so jo začeli avgusta lani in zgrajena je bila aprila letos.

31. maja na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani

Slovesnost ob dnevu železničarjev

V Republiki Sloveniji praznujemo dan železničarjev, 2. junij, v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje leta 1846. Slovenske železnice organizirajo osrednjo slovesnost in srečanje vseh zaposlenih skupine Slovenskih železnic in njihovih ožjih družinskih članov **v soboto, 31. maja**. Slovesnost se bo začela ob 14. uri in trajala do 20. ure. Za pijačo in jedajo bo poskrbljeno. Za dobro voljo pa bodo skrbeli Mambo kings, Brigita Šuler in ansambel Pogum. Seveda ne bo manjkala niti odlična Godba Slovenskih železnic.

Prihod

Vlak	Relacija	Odhod z začetne postaje	Prihod v Ljubljano
2232 X(so)	Litija–Ljubljana	13.01	13.32
151	Maribor–Ljubljana	11.50	14.10
2260 *	Dobova–Ljubljana	11.05	13.03
2407 X(so)	Jesenice–Ljubljana	11.10	12.20
211	Jesenice–Ljubljana	12.55	13.53
2751 **	Koper–Ljubljana	10.03	12.40
2625	Logatec–Ljubljana	13.26	14.03
3212 X(so)	Metlika–Ljubljana	9.50	12.35
3296 X(so)	Grosuplje–Ljubljana	13.07	13.37
Izredni	Murska Sobota–Ljubljana	10.00	13.20
Izredni	Kamnik Graben–Ljubljana	12.40	13.30

Opombe:

X(so) ... izjemoma bodo vozili tudi navedeni vlaki, ki sicer ne vozijo ob sobotah

* ... v Zidanem Mostu (ob 11.55) ima zvezo z vlakom 2803 iz Maribora (odhod ob 10.15)

** ... v Divači (ob 11.00) ima zvezo z vlakom 2631 X(so) iz Sežane (odhod ob 10.42)

Vrnitev

Vlak	Relacija	Odhod z začetne postaje	Prihod v Ljubljano
26	Ljubljana–Maribor	19.45	21.37
2002	Ljubljana–Maribor	20.50	23.33
411	Ljubljana–Dobova	21.05	22.45
2416 X(so)	Ljubljana–Jesenice	20.04	21.16
414	Ljubljana–Jesenice	20.35	21.39
2628	Ljubljana–Sežana	20.40	22.31
3227 X(so)	Ljubljana–Metlika	20.55	23.35
Izredni	Ljubljana–Murska Sobota	20.30	23.45
Izredni	Ljubljana–Kamnik Graben	20.20	21.10

Neformalni svet EU za promet

Kako do boljše infrastrukture in varovanja okolja



Jacques Barrot, mag. Radovan Žerjav in Liza Poljak (ministrstvo za promet).

Naraščajoče okoljske, družbene energetske skrbi ob povečanem povpraševanju po prevoznih storitvah; to je bil izziv, ki ga je slovensko predsedstvo Sveta Evrope izbralo za glavno temo neformalnega srečanja prometnih ministrov Evropske unije 6. maja na Brdu pri Kranju. Razpravljali so o dokončanju vseevropskega prometnega omrežja in ozelenitvi prometa.

Predsednik sveta, slovenski minister za promet **mag. Radovan Žerjav**, je sprožil vprašanje o učinkovitosti in pravični porazdelitvi finančnih sredstev, ki so na razpolago v Evropski uniji – kot so sklad TEN-T, kohezijski in strukturni sklad – zlasti glede na delež bruto domačega proizvoda, dodeljenega prometni infrastrukturi v posameznih drža-

vah članicah. »Prometni tokovi v Evropi se izrazito povečujejo, in to kljub čedalje številnejšim okoljskim, družbenim in energetskim omejitvam. Za učinkovito obvladovanje prihodnjih prometnih tokov bi morale vse članice Unije uvesti ustrezno prometno infrastrukturo,« je opozoril Žerjav. Posebej je omenil ugodne učinke prometnega sistema s prikazom mogočih prednosti razvoja trajnostnega prometnega sistema, kamor spadata načrtovana prednostna projekta št. 6 in evropski peti prometni koridor. Takšne prometne povezave imajo ključno vlogo pri razvoju evropskega gospodarstva, ker povečani trgovinski tokovi zahtevajo učinkovite prometne povezave. Eden takih primerov bi lahko bila večja vloga sredozemskih prista-

nišč kot najbližjih za prometne tokove iz Azije.

Komisar za promet **Jacques Barrot** je predstavil trenutno stanje evropskega prometnega omrežja in njegovih 30 prednostnih projektov ter financiranje, ki bo še potrebno za dokončanje projektov. Razložil je, da je bila do danes dokončana tretjina prednostnih projektov, za drugo tretjino projektov so potrebne naložbe zagotovljene, zadnja tretjina projektov pa naj bi bila v glavnem dokončana najpozneje do leta 2020. Barrot je vztrajal, da morajo države članice nadaljevati prizadevanja za dokončanje preostalih odsekov, pri čemer morajo upoštevati, da je pomen nadnacionalnih koridorjev prvi pogoj za učinkovite in trajnostne tovarne tokove. Poudaril je tudi

potrebo po povečanju zasebnih vlaganj prek javno-zasebnih partnerstev, ki bi lahko imela korist od spodbujevalnega učinka evropskega financiranja, vključno s skladi TEN-T, regionalnimi skladi in posojili EIB. Komisar je poudaril tudi novo politiko Komisije v zvezi z »ozelenitvijo prometa«, pri čemer je omenil tudi spremembe direktive o evrovinjetah o zelenem in pamebnem cestninjenju. Napovedal je sveženj ukrepov 17. junija, ki bi državam članicam omogočili zaračunavanje zunanjih stroškov v prometu. Evropski parlament in svet sta komisiji naročila, naj pripravi model zaračunavanja teh stroškov. Tako imenovane eksterne stroške naj bi plačevali vsi transportni sektorji. To bi spodbudilo naložbe v čistejša vozila, prevoze zunaj prometnih konic in podobno. »Seveda pa bodo morale članice te prihodke usmerjati za trajnostno mobilnost,« je poudaril Barrot.

Udeleženci srečanja so se strinjali, da sta nujno potrebni okoljska trajnost in energetska učinkovitost kot podlaga za zagotovitev trajnostnega okolja za prihodnje generacije. Taki ukrepi pa vseeno zahtevajo natančno analizo vseh stranskih učinkov, zlasti glede konkurenčnosti gospodarstva Evropske unije, nevarnosti neuravnotežene internalizacije zunanjih stroškov med posameznimi državami in učinkov proizvodnje alternativnih energetskih virov na okolje. Razprava je dala Komisiji dragocen nov prispevek in pokazala velikopoteznost slovenskega predsedstva po uvrstitvi vprašanj o okoljskih in podnebnih spremembah v ospredje tega dnevnega reda.

Koridor D

Slovenija je od decembra 2006, ko je bil na ministrski ravni podpisan sporazum, del vseevropskega železniškega koridorja D, ki se iz Španije (Valencia) razteza preko Francije, Italije in Slovenije na Madžarsko (Budimpešta). V prihodnje naj bi se koridor D podaljšal do Ukrajine (Kijev). Namen koridorja je zagotoviti višje kapacitete za tovorni promet z uvedbo enotnega evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Gre za eno od ključnih tehnologij, ki bo zaznamovala železnice v prihodnjih desetletjih. Za razumevanje koridorskega pristopa je treba pojasniti nekaj zgodovinskih ozadij oziroma sprememb v razmišljanju, ki so se zgodile v okviru evropskih inštitucij, pristojnih za odobranje investicijskih sredstev. Evropa je pred časom spremenila svoj pristop pri spodbujanju razvoja vseevropskega železniškega omrežja. Prvotni pristop je temeljil na izhodiščih:

- z enotnimi predpisi, tako tehničnimi (ERTMS) kot tudi operativnimi (torej tistimi, ki opredeljujejo postopke pri izvajanju prometa), bodo zagotovljeni enotni pogoji na vseh progah v Evropi,
- tempo razvoja in prioriteten vrstni red implementacije ERTMS in prilagajanja skupnim tehničnim standardom po progah je v domeni vsake posamezne države.

Rezultati so bili daleč pod pričakovanji: implementacija ERTMS in nasploh razvoj železniškega omrežja in infrastrukture nista potekala po pričakovanjih, velika vložena sredstva niso dala zelenih rezultatov – večje kapacitete in večji obseg tovarnega prometa. To sicer ni bilo splošno pravilo, saj so nekatere države z uspešnim medsebojnim dogovarjanjem in usklajenim delovanjem pri implementaciji ERTMS in z usklajevanjem operativnih postopkov pri izvajanju prometnih opravil dosegle zastavljene cilje.



S sestanka na Slovenskih železnicah: Eulalie Rodrigues, Patric Castan (Francija) Orosz Balazs (Madžarska), Umberto Foschi (Italija), Mirjam Kastelič, Jože Urbanc (Slovenija), Gil Vera Huan Antonio, Valdes Ramiro in Juan Fernandez (Španija).

Spodbujanje razvoja železnic je za Evropo ena ključnih nalog in temu so vsako leto namenjena tudi znatna sredstva. Zat one čudi, da je zaradi doseganja zelenih učinkov prišlo do spremembe v pristopu, od nekoridorskega k koridorskemu pristopu.

Evropsko železniško omrežje za tovorni promet je v smislu implementacije ERTMS sistema, razdeljeno na šest panevropskih koridorjev, ki Evropo prepletajo po vseh glavnih trasah, na katerih se opravi večji del tovarnega prometa oziroma na katerih se v prihodnje pričakuje bistven porast. Dogovor o tem je bil podpisan marca 2005 med evropsko komisijo in evropskim železniškim združenjem. Slovenski del koridorja D poteka od Sežane (z navezavo na Koper) preko Ljubljane, Zidanega mosta in Pragerskega do Hodoša. Tisti, ki ste seznanjeni s predhodnimi poimenovanji koridorjev, veste, da gre praktično za V. koridor. Ministri za transport Slovenije, Španije, Francije in Italije so decembra 2006 podpisali skupno

pismo o nameri, kateri se je aprila 2007 pridružila tudi Madžarska. Prvi rezultat dejavnosti je bila ustanovitev evropskega ekonomskega interesnega združenja (EEIG) julija 2007. Naloga tega združenja, katerega članica so tudi Slovenske železnice, je implementacija sistema ERTMS, spodbujanje razvoja interoperabilnosti železniškega omrežja v državi in dvig ravni storitev v tovarnem prometu. EEIG tudi zastopa koridor D pred evropskimi organi. Prav tako preko združenja potekajo finančne transakcije evropskih sredstev za koridor D. Izkušnje drugih evropskih držav in dejavnih koridorjev so pokazale, da je treba poleg implementacije sistema ERTMS, za doseg učinkov na področju interoperabilnosti in storitev na koridorju, upoštevati tudi druge dejavnike, ki neposredno ali posredno vplivajo na dvig prometa (v tem primeru je beseda tovarni promet namerno izpuščena, ker ukrepi veljajo tudi za potniški promet). Ukrepi oziroma dejavniki obsegajo odpravo ozkih grl na infrastrukturi, usklajene vozne

rede, mejne postopke in postopke pri prevzemu vlaka med državami, skupne kataloge storitev na koridorju, trasni management, skrajšanje potovalnih časov in podobno. Vsebinsko gledano gre za dve področji dela: ERTMS kot pretežno tehnični vidik in druga omenjena področja, ki niso tehnične narave oziroma tehnične spremembe nadgrajujejo z ustreznimi operativnimi postopki. Delo na koridorju je organizacijsko razdeljeno v dve delovni skupini: delovno skupino za ERTMS in delovno skupino za kakovost in interoperabilnost (Q&I). Taka organiziranost je na ravni celotnega koridorja, kot tudi znotraj vsake države udeleženke. Na Slovenskih železnicah delujeta dve delovni skupini, v katerih so zastopana vsa področja oziroma službe, ki se jih naloge vsebinsko zadevajo. Dejavnosti v obeh delovnih skupinah so v polnem zamahu in tudi v prihodnje ne bo nič drugače. Takšna je bila tudi ugotovitev upravnega odbora koridorja D, ki smo ga uspešno gostili 1. aprila v Ljubljani.

Izredni dogodki na nivojskih prehodih

Od leta 2000 je bilo v 293 izrednih dogodkih na nivojskih prehodih 60 mrtvih in 108 oseb poškodovanih. Izredni dogodki so se dogajali tako na zavarovanih, kot na »nezavarovanih« oziroma označenih nivojskih prehodih le z Andrejevim križem. Na avtomatskih nivojskih prehodih se delež izrednih dogodkov giblje med 25 in 30 odstotki, v posameznih letih pa tudi okrog 40 odstotkov, primerjalno z vsemi izrednimi dogodki.

V prvem tromesečju leta 2008 je bilo na nivojskih prehodih 12 izrednih dogodkov, zaskrbljujoče pa je, da se je polovica ali 50% dogodilo na tistih prehodih, ki so opremljeni z avtomatsko napravo oz. signalizacijo. Ob tem ne smemo pozabiti tudi izredne dogodke, praviloma na odprti progi, katerim vzrok so samomorji in poskusi samomorov, ki jih je bilo v istem obdobju 152. V letu 2007 je bilo samomorov skupaj 14, ter 1 poskus samomora s poškodbami, v prvem tromesečju l. 2008 pa že 7 samomorov in 1 poskus samomora, ki se je končal s telesno poškodbo.

Nemalokrat so žrtve ob dogodkih tudi železniški delavci, ki utrpijo največkrat ob naglih zaviranjih in trčenjih telesne in psihične posledice. Ob tem gre v izrednih dogodkih na nivojskih prehodih

navadno za večjo materialno škodo, ki zadeva tako vozna železniška sredstva, stroške v zvezi z zamudami vlakov in poškodovanje naprav. Od leta 2000 do konca l. 2007 je bilo kar 1321 zlomov zapornic, v l. 2007 kar 172 takih primerov.

Na slovenskem železniškem omrežju je trenutno 944 nivojskih železniških prehodov. Od tega je ustrezno avtomatsko zavarovanih le 27 odstotkov ali 254, medtem ko je označenih z Andrejevim križem kar 610 nivojskih prehodov oziroma 65 odstotkov. Ostalih 8 odstotkov je zavarovanih z mehansko zapornico, bruno ali z avtomatsko signalizacijo (z utripajočimi rdečimi lučmi). Največ nivojskih prehodov je na progi Ljubljana–Novo mesto–Metlika, kjer je kar 75 odstotkov nivojskih prehodov označenih le z Andrejevim križem.

V letu 2007 je bilo za »Nadgradnjo nivojskih prehodov« porabljenih 2.172.298 evrov.

- V sklopu investicijskega in tekočega vzdrževanja nivojskih prehodov je bilo urejenih 65 nivojskih prehodov,
- Ukinjenih je bilo 17 nivojskih prehodov,
- Na progi Ormož–Murska Sobota–Hodoš in Ljutomer–Gornja Radgona v sklopu modernizacije signalno varno-

stnih naprav se je uredilo 18 nivojskih prehodov,

- Na progi Ljubljana–Novo mesto–Metlika–državna meja so bili urejeni 3 nivojskih prehodi,
- Na progi Pragersko–Središče–državna meja je bil dodatno zavarovan z varnostno napravo 1 prehod
- 1 nivojski prehod na progi Grosuplje – Kočevje je bil spremenjen iz cestnega prehoda zavarovanega zgolj z Andrejevim križem v nivojski prehod za pešce s »cik-cak« ograjo,
- 4 nivojski prehodi na katerih so bila gradbena dela začeta že v letu 2007 bodo ukinjeni po dokončanju izvedbe povezovalnih poti, predvidoma v prvi polovici leta 2008.

Z rebalansom državnega proračuna je v letu 2008 je za ureditev nivojskih prehodov predvideno 4.062.208 evrov in v letu 2009 1,9 milijona evrov. Plan porabe sredstev zajema zavarovanje prehodov z avtomatsko varnostno napravo in zapornicami, gradnjo povezovalnih cest z ukinitvijo posameznih nivojskih prehodov, ter soinvestiranje v gradnjo izven nivojskih križanj. Navedeni plan predvideva ukrepe na 33 nivojskih prehodih.

- 19 nivojskih prehodov je predvideno za ukinitve z gradnjo povezovalnih poti oziroma izven nivojskih križanj
- 11 nivojskih prehodov se bo zavarovalo z avtomatsko varnostno napravo z zapornicami
- 3 nivojskih prehodov je treba urediti gradbene parametre v skladu s pravilnikom o nivojskih prehodih
- V projektu modernizacije SV naprav na progi Ljubljana – Sežana–državna meja in na progi Pivka–Ilirska Bistrica–državna meja je za leto 2008 predvidna ureditev zavarovanja na 10 prehodih.

V pripravi je tudi Državni lokacijski plan za rekonstrukcijo in elektrifikacijo železniške proge Pragersko – Hodoš, ki zajema tudi ureditev nivojskih prehodov. Na tem odseku je predvideno, da se od 103 nivojskih prehodov, 65 prehodov ukine, izvede 18 izven nivojskih križanj, na ostalih pa nadgradi sistem zavarovanja z avtomatsko napravo in polzapornicami. Prav tako je v fazi priprave projekt ureditve vseh nivojskih križanj na V. in X. koridorju, katerega izvedba bo sofinancirana iz sredstev Kohezije 2007–2013 v vrednosti 120 milijonov evrov (vir: Ministrstvo za promet RS).

Trčenje dveh potniških vlakov na progi Pesnica–Maribor

Na železniški progi Pesnica–Maribor v kraju Pikel sta 18. aprila nekaj po osmi uri trčila dva potniška vlaka. Lažje sta bila ranjena dva potnika, hujše poškodbe pa je utrpel strojevodja vlaka, ki je bil na poti iz Pesnice proti Mariboru. Vlaka sta trčila na enotirni železnici. Na srečo pa so bili ob tej uri na vlaku iz smeri Maribora le trije potniki, drugi vlak pa je bil prazen. Slovenske železnice so takoj po izrednem dogodku na železniški progi Maribor–Šentilj

začele preiskavo v skladu z Zakonom o varnosti v železniškem prometu in svojimi predpisi. Hkrati so Slovenske železnice sodelovale tudi s policijo in državnim tožilstvom. Komisija je ugotovila, da je za izredni dogodek odgovoren strojevodja vlaka 4006, ki je predčasno odpeljal s postaje Pesnica mimo izvoznega signala in mimo premikalnega signala, ki sta prepovedovala nadaljnjo vožnjo, in nepravilno postopal po razrešitvi avtostop naprave.

Vlada odobrila Pogodbo št. 3/2008

Vlada Republike Slovenije je 8. maja potrdila besedilo Pogodbe št. 3/2008 o izvajanju obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2008 v vrednosti 42,3 milijona evrov. Za podpis pogodbe je pooblastila dr. Petra Verliča, državnega sekretarja v Ministrstvu za promet. Prevoz potnikov v notranjem železniškem prometu se opravlja

po tarifnih cenah, ki so v skladu z Zakonom o kontroli cen pod nadzorom države. Zaradi tarifne obveznosti je prevoznik upravičen do nadomestila, ki pokriva razliko med tržno ceno in ceno, ki jo je dosegel na podlagi tarifne obveznosti. To pomeni, da morajo biti pokriti stroški materiala, storitev, dela in odhodki financiranja ter drugi upravičeni izredni odhodki. Stroški in prihodki po voznom redu za voznoredno obdobje

2007/2008 so načrtovani glede na število voženj vlakov (617 vlakov), ocenjeno zasedenost ter načrtovani obseg dela, upoštevajoč potrebne materialne in kadrovske vire za realizacijo potrjenega obsega storitev, cenovna gibanja vhodnih stroškov in določene tarifne cene. V Poslovnem načrtu Slovenskih železnic, d.o.o., za leto 2008 je načrtovan obseg dela 16,3 milijonov prepeljanih potnikov oziroma 818 milijonov potniških

kilometrov. Slovenske železnice načrtujejo, da bodo v obdobju veljavnosti voznega reda 2007/2008 opravile 10 milijonov 292 tisoč vlakovnih kilometrov. Viri sredstev za zagotavljanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu v obdobju od 1.1.2008 do 31.12.2008 so zagotovljeni v proračunu RS v višini 42 milijonov 304 tisoč 790 evrov.

Mag. Andrej Korošec – direktor Direkcije RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo

Vlada Republike Slovenije je 25. aprila imenovala mag. Andreja Korošca za direktorja Direkcije RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, in sicer za dobo petih let z možnostjo ponovnega imenovanja.

Andrej Korošec, rojen 4. avgusta 1966 na Ptuj, je magister znanosti s področja elektrotehnike. Kot raziskovalec in koordinator PHARE projektov se je zaposlil v Znanstveno raziskovalnem središču Bistra Ptuj. Poklicno

pot je nadaljeval kot projektni vodja in svetovalec za poslovne informacijske sisteme v podjetju BE Solutions. Trenutno je zaposlen kot vodja teama in projektni vodja v podjetju Hermes Softlab.

Promet na progi Koper–Divača se je kljub vzdrževalnim delom še povečal

V koprskem pristanišču so v prvih treh mesecih pretovorili dobre štiri milijone ton tovara. Iz Luke Koper so sporočili, da je to v skladu z njihovimi načrti. Opozorili so, da se je v primerjavi z lanskim letom znatno povečala količina bolj kakovostnih tovarov in sicer avtomobilov za 46 odstotkov in zabojnikov za devetnajst odstotkov. Zaradi značilnosti teh tovarov so morali iz pristanišča odpredati za pet odstotkov več vlakov oziroma za osem odstotkov več vagonov kot lani, kar je glede na obremenjenost proge Koper – Divača velik zalogaj. V Luki poudarjajo, da kljub vzdrževalnim delom na tej progi,

pri dostavi blaga ni zamud. To pripisujejo predvsem dobremu sodelovanju med koprsko sekcijo za tovorni promet Slovenskih železnic in službo notranje logistike Luke Koper. Na železniški progi med Koprom in Divačo že nekaj časa potekajo vzdrževalna dela. Kljub temu teče promet dovolj tekoče, da pri dostavi tovarov iz Luke Koper ne prihaja do zastojev in zamud. V Luki Koper je bilo v letošnjih prvih treh mesecih pretovorjeno skupno 4.072.293 ton tovara. Znatno se je povečala količina bolj kakovostnih tovarov, zlasti avtomobilov (46 odstotkov) in kontejnerjev (19 odstotkov). Zanje je bilo treba zagotovi-

ti več železniških vagonov in sestaviti več vlakovnih kompozicij. Tako so v prvem trimesečju na tovorni železniški postaji v Kopru odpredali kar 163 več vlakov, kot v istem obdobju lani, sprejeli pa 35 več. Skupno število vlakov v lanskem prvem trimesečju je bilo 3.942, v letošnjem pa 4.140 oziroma za 5 odstotkov več. Število naloženih in razloženih tovornih vagonov v Luki Koper pa se je v istem obdobju povečalo za 8 odstotkov oziroma od lanskih 50.291 na letošnjih 54.371. Vodja koprke Sekcije za tovorni promet Jože Orel je povedal: »Tako dobre rezultate v takih okoliščinah smo lahko dosegli

zahvaljujoč vzornemu sodelovanju v podsistemu Koper, ki ga skupaj tvorimo Luka Koper, komitenti in naša Sekcija za tovorni promet. Prav nenehno izboljševanje poslovnih odnosov znotraj tega podsistema je omogočilo tudi povečanje blagovnih tokov v okviru sistema Slovenskih železnic.« Vodja službe notranje logistike v Luki Koper Roman Božič pa dodaja: »Rezultat dobrega sodelovanja je tudi formiranje vse večjega števila kompletnih vlakovnih kompozicij za različne vrste blaga na samem območju pristanišča. To omogoča večje učinke pri odvozu, saj ni nepotrebnih postankov na tovorni postaji.«

Uvedba cestninjenja z vinjetami

Od 1. julija bo za vožnjo na slovenskih avtocestah, mestnih avtocestah (npr. ljubljanska obvoznica) in hitrih cestah treba odšteti 35 evrov za polletno vinjeto oziroma 55 evrov za letno vinjeto. Novi sistem nadomešča avtocestno cestninjenje v višini približno 5 centov na kilometer.

Vlada Republike Slovenije je določila, da se za cestninske razrede vozil R1 in R2 uvede plačevanje cestnine, ki je že v tem trenutku tehnično možno in bo kar najbolj ugodno za domačega uporabnika, medtem ko bo obsežen tranzit tujih vozil bolj obremenjen, in

sicer v sorazmerju z internimi in eksternimi stroški, ki jih povzroča. Za cestninske razrede vozil R3 in R4 se prav tako uvede učinkovitejši in pravičnejši sistem pobiranja cestnine, in sicer satelitski sistem plačevanja cestnine v prostem teku. Ta se uvede najkasneje do 31. julija 2009. Do uvedbe satelitskega sistema se za plačevanje cestnine za tovorna vozila uporablja obstoječi sistem plačevanja cestnine.

Za cestninske razrede vozil R1 in R2 se uvede plačevanje cestnine z vinjetami od 1. julija 2008 dalje. Vlada Republike Slovenije je dolo-

čila, da je plačevanje cestnine z vinjetami možno za določen čas za obdobje enega leta (enoletne vinjete za tekoče koledarsko leto) oziroma za določen čas polovice leta (polletne vinjete z veljavnostjo pol leta od dneva nakupa).

Za leto 2008 in 2009 je vlada določila ceno enoletne vinjete za osebna vozila v višini 55 evrov in ceno polletne vinjete v višini 35 evrov; za motorna kolesa je cena letne vinjete določena v višini ene polovice cene letne vinjete za osebna vozila.

Novi sistem plačevanja cestnine naj bi omogočil večjo finančno

vzdržnost DARS-a, saj bo omogočil v naslednjih treh letih povprečno za 10 odstotkov večje prilive kot v primeru obstoječega sistema. Novi sistem naj bi tudi pomembno prispeval k zmanjšanju izpustov CO₂ v okolje ter s tem omogočil hitrejše doseganje nacionalnih okoljskih ciljev pri zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter tako posledično zmanjšal tovrstne stroške v nacionalni bilanci. Omogočil naj bi tudi hitrejši tok prometa in še posebej v prometnih konicah oziroma v turistični sezoni zmanjšal zastoje na cestah.

Opremljenost vlečnih vozil z RDZ napravami

Od skupaj 269 lokomotiv in motornih vlakov je z napravami radijskih zvez opremljenih 159 vozil. Od vozil, ki z njimi niso opremljena, je 42 premikalnih lokomotiv, ki le premikajo vagona na postajah in ne vozijo potniških ali tovornih vlakov. Preostali vlaki in lokomotive, ki niso opremljeni z RDZ napravami, pa vozijo večinoma po stranskih progah, ki sploh niso opremljene tako, da bi omogočale njihovo uporabo.

V skladu z zakonom o varnosti v železniškem prometu bodo z RDZ napravami opremljene vse lokomotive in vlaki Slovenskih železnic do konca leta 2010. Hkrati se vzpostavlja tudi novi komunikacijski sistem na progah po evropskem standardu GSM-R, ki naj bi po načrtih testno deloval že naslednje leto, v celoti pa bo sistem vzpostavljen do leta 2013. Tako RDZ naprave kot GSM-R sistem sta komunikacijska sistema, ki dodatno povečujeta varnost v železniškem prometu.

Obisk turističnih novinarjev iz Amerike



Ameriški novinarji na postaji Lesce-Bled.

Sredi maja je bila v Sloveniji na dvodnevem obisku skupina turističnih novinarjev iz Združenih držav Amerike. Obisk je vodila Brigitta Kroon-Fiorita – predstavnica družbe Eurail, s katero sodelujemo pri ponudbah InterRail in Eurail. Novinarji so si ogledali Ljubljano in Bled. Slovenskim železnicam so se zahvalili za ponujeno pomoč pri organizaciji obiska in informacije.

Obisk ameriških novinarjev je bil pomemben tako za promocijo slovenskega turizma kot za potniški promet na Slovenskih železnicah.

Ugodne ocene naših storitev bodo zagotovo spodbudile večji obisk turistov, ki potujejo s ponudbo Eurail. Ponudba Eurail je namenjena prebivalcem Severne in Južne Amerike, Azije, Avstralije in Afrike. To so predvsem odrasli in družine. Večinoma potujejo v prvem razredu ali s spalniki. Delež potnikov iz Severne Amerike (ZDA in Kanada) je 52 odstotkov, iz Azije (predvsem iz Japonske in iz Koreje) pa dobrih 25 odstotkov.

Miloš Rovšnik

Rudolf Glavač – najstarejši godbenik v Sloveniji

Člani Godbe Slovenskih železnic so 9. maja v Domu svobode v Zidanem Mostu, blizu železniške postaje, organizirali koncert posvečen najstarejšemu godbeniku v Sloveniji – njihovemu činelistu-tolkalcu Rudolfu Glavaču. Domneva, da je prav njihov član najstarejši godbenik v Sloveniji se je izkazala za resnično. **Rudolf Glavač** se je rodil 24. februarja 1923. V godbene vrste se je vključil leta 1936 v Radečah, nekaj let pozneje je deloval tudi v Železničarski godbi Zidani Most, ki mu je po II. svetovni vojni postala domicilna. Kot mlad fantič se je spopadel z Es-trobento, jo pozneje zamenjal z rogom in se v zrelih letih priključil tolkalcem. Dolga leta je opravljal delo gospodarja društva in nekaj časa bil celo predsednik društva. Za svoje požrtvovalno delo je prejel bronasto, srebrno in zlato Gallusovo značko, občinsko Aškerčevo priznanje ter mednarodno priznanje CISM-križ za zasluge. Člani dobe so posebej

ponosni in veseli so, da je v njihovi vrstah človek, ki je pisal doberšen del zgodovine te godbe. Pomočnik direktorja **Igor Hauptman** je slavljenju izročil darilo Slovenskih železnic in povedal, da je Godba del tradicije Slovenskih železnic. Pri tem je poudaril: »Mislim, da je tradicija bila vedno pomemben del železnic in Rudolf Glavač je tudi del te tradicije« ter slavljenju zaželel vse najboljše.

Predsednik Godbe Slovenskih železnic **Albert Pavlič** je povedal, da je Rudolf Glavač tipičen primer pripadnosti železnicam in vzornik mladim, ki stopajo na pot godbe. »Želim si, da bi nadaljeval s tradicijo in glasbenim delovanjem. Tvojega prispevka ne bomo pozabili in hvaležni smo ti zato. Hvala Ti!«, je povedal Pavlič. Slavljenju je nato izročil darilo generalnega direktorja Slovenskih železnic, Železniškega invalidskega podjetja, Prometnega instituta, Centralnih delavnic in svoje darilo.



Predsednik Godbe slovenskih železnic Albert Pavlič se je Rudolfu Glavaču zahvalil za njegov prispevek v Godbi. Povezovalka programa je bila Bernarda Žarn.

Predsednik Zveze slovenskih godb **Jože Hriberšek** je čestital Glavaču in povedal, da je v življenju godbenika veliko trdega dela in odrekovanja. Slavljenju je podelil odlikovanje – zlato medaljo Zveze slovenskih godb. **Zlata Strel** z Občine

Laško in Javnega sklada za kulturne dejavnosti Republike Slovenije je slavljenju izročila priznanje sklada, prijatelji iz Moškega pevskega zbora Radeče pa so Rudolfu zapeli pesem »Pozdravljen slavljenec, tisočkrat«.



Tudi najmlajši so bili navdušeni nad zanimivim in bogatim glasbenim programom.



Koncert v Domu svobode v Zidanem Mostu, 9. maja 2008

Reševalna vaja Vlak 2008



V Struževem pri Kranju je 26. aprila potekala obsežna reševalna vaja »Vlak 2008«. Namen vaje je bil preveriti usposobljenost reševalnih enot ter koordinacijo med njimi in regijskim centrom za obveščanje ob morebitni železniški nesreči z večjim številom poškodovanih. Na težko dostopni točki, na železniškem mostu industrijskega tira, je »iztiril« potniški vlak in v njem se je vnel požar. V vaji so sodelovali gasilci, gorski reševalci, vodniki reševalnih psov, civilna zaščita, policisti, službe nujne medicinske pomoči in intervencijske ekipe Slovenskih železnic.

Scenarij vaje, ki so jo načrtovali in organizirali v Gasilsko reševalni službi Kranj, je predvideval, da naj bi bilo v železniški nesreči med pet in deset poškodovanih, številni potniki pa naj bi zaradi dogodka doživeli tudi stres. Zato so reševalci tem posledicam namenili vso pozornost. Po besedah vodje intervencije Mateja Kejžarja so na vaji prikazali vse službe in postopke, ki bi jih izvedli ob takem dogodku. Povedal, da so preverili delovanje vseh reševalnih enot, zdravstva, policije in Slovenskih železnic. »Želimo preveriti tudi sistem zvez in obveščanja ob tovrstnih nesrečah in na podlagi pridobljenih izkušenj potem tudi izdelati praktične, uporabne, operative načrte za nezgode na železnici z večjim številom poškodovanih.«

Reševalna vaja, ki je služila vsem intervencijskim enotam kot priprava na morebitno resnično nesrečo, je potekala brez zapletov in je po prvih ocenah pokazala dobro pripravljenost. Vlak z okoli 30 potniki je nekaj po deseti uri dopoldne spjel z železniške postaje Kranj v smer proti Jesenicam. Ob »iztirjenju« vlak je najprej močno počilo, nato so strojevodja, eden od potnikov in naključni mimo-



doči skoraj sočasno poklicali 112. Dežurni operater je hitro obvestil različne reševalce in že v nekaj minutah so na kraj nesreče prihitela vozila nujne medicinske pomoči iz Kranja, Škofje Loke in Tržiča, kranjski policisti in poklicni gasilci ter člani okoliških prostovoljnih gasilskih društev, intervencijska ekipa Slovenskih železnic in enote civilne zaščite iz kranjske občine. Do vlaka je bilo mogoče priti le po zraku, vodi ali po bregu, zato je bila reševalna akcija zelo zahtevna. Predvideno je bilo tudi sodelovanje letalske enote policije, vendar helikopter zaradi neugodnih vremenskih razmer ni mogel vzleteti.

»Hudo poškodovane« potnike so v nosilih spustili po vrvi, »lažje poškodovane« pa so z mostu pospremili gasilci. »Glede na prikazano lahko rečem, da je vaja uspela. Izpeljali smo jo v načrtanem času, prednosti in slabosti reševanja pa bo pokazala natančna analiza,« je dejal direktor Gasilsko-reševalne službe Kranj Vojko Artač.

Iztirjeni vlak lahko s sistemom v vlaku izsledijo na približno kilometer natančno. A to je za reševalce včasih kar zahteven zalogaj, sploh na terenu, ki je dostopen le iz zraka, reke ali po strmem bregu. Tako težko pa je, po besedah Vojka Artača, dostopna večina proge iz Kranja proti Podnartu oziroma Radovljici.

Železniška proga med Kranjem in Jesenicami je ena najbolj obremenjenih in na odseku med Kranjem in Podnartom ter pod Radovljico tudi najbolj nedostopnih. V akciji se je pokazalo uspešno sodelovanje vseh enot, je ocenil Artač. Kejžar pa je dodal, da so reševalcem največ preglavic povzročale prav težka dostopnost in veliko število udeležencev nesreče, ki jih je bilo treba prenesti v reševalna vozila.





Teden knjige na vlaku

13. slovenski dnevi knjige so potekali letos tudi na Slovenskih železnicah. Ob mnogih literarnih večerih in okroglih mizah, je za poseben dogodek danes poskrbela Mohorjeva družba - najstarejša samostojna ustanova med Slovenci na Koroškem. Posebno presenečenje je čakalo potnike na vlaku med Ljubljano in Dunajem. Na vlaku Emona je igralec Pavle Ravnohrib prebiral odlomke iz njihovih uspešnic.

Dan knjige so si izmislili Katalonci. Na dan smrti Miguela de Cervantesa, 23. aprila, si že od tridesetih let prejšnjega stoletja podarjajo knjige in cvetje. Ker pa je 23. april zaznamovalo še nekaj pomembnih literarnih smrti ali rojstev (Shakespeare, Vega, Vallejo, Nabokov...) se je Unesco leta 1996 odločil ta dan razglasiti za svetovni dan knjige. V tednu knjige smo letos združili moči z Mohorjevo založbo Celovec ter pripravili prodajo in branje na vlakih ICS in mednarodnem vlaku Emona. Namen prireditve Slovenski dnevi knjige je širjenje in populariziranje bralne kulture med Slovenci. S tem, ko založbe na sejmi in vlakih Slovenskih železnic prodajajo knjige z popustom, se večja dostopnost sicer dragih knjig; z otroškim programom in s sodelovanjem s šolami se dolgoročno vzgaja bralce in ljubitelje knjige; s serijami literarnih branj, pogovorov na temo knjige v času sejma, z oddajami na televiziji in intervjuji se opozarja Slovence na pomembnost obvladovanja slovenskega jezika in na vrednost duhovne kulture; z idejo in geslom letošnje prireditve »Knjiga je blizu....« se uvaja dan knjige kot dan podarjanja knjig, ko naj bi vsakdo vsakemu, ki ga ima rad, podaril knjigo.

Med 21. in 26. aprilom smo pripravili kulturne dogodke skupaj z ljubljanskim predstavništvom Mohorjeve založbe Celovec na vlakih Slovenskih železnic. Zakaj



Direktor Mohorjeve družbe mag. Martin Lisec in igralec Pavle Ravnohrib

Gospod Pavle, dejstvo je, da vam je igra in vodenje pisano na kožo. Ali je sploh mogoče izmed mnogih vaših vlog izbrati eno ali dve, ki se vam je na poseben način vtisnila v srce in dušo, kot radi rečemo?

Zagotovo filmska vloga Prešerna. Tudi po obsegu je bila »največja«. Z njim sem preživel eno leto na snemanju, če vključim še priprave.

Ste imeli v preteklosti že priložnost kakšno svojo vlogo odigrati in posneti tudi na vlaku?

Bil sem postajni načelnik v filmu Ekspres – ekspres. Tudi v naslednjem filmu, ki ga pripravljamo, ima »vlak pomembno vlogo«. Konec koncev je tudi Prešeren napisal pesem Od železne ceste (op. ur.: http://www.preseren.net/slo/3_poezije/16_od_zelezne.asp). Takrat so Dunaj preko naših krajev z železnico povezali s Trstom.

Branje na vlaku »Emona«, ki je bilo v petek, 25. aprila, ste zelo strokovno in uspešno izpeljali. Ali vam je današnja doživeta izkušnja branja na vlaku in posredovanja literarnih besed ljudem sredi njihove vsakdanjosti priključila v srce kakšna posebna občutja?

Zagotovo. Vlak tako ali tako povezuje s knjigo. Človek na vlaku gleda pokrajino ali bere knjigo. Prav s te plati se mi zdi današnja izkušnja še bolj posrečena.

Mohorjeva založba Celovec? Ker je najstarejša slovenska založba in ker se je zapisala predvsem skrb za ohranitev slovenskega jezika in kulture med rojaki na Koroškem. S samostojno medijsko ponudbo, z literaturo v obeh deželni jezikih (v slovenščini in nemščini), z dvojezično vzgojo otrok in mladine, z dvojezično šolo in z obsežnim prireditvenim sporedom je Mohorjeva Celovec živ most ne samo med narodnostnima

skupnostnima na Koroškem, temveč tudi med Avstrijo in državo Slovenija. Mohorjeva družba Celovec predstavlja resnično del žlahtne tradicije našega naroda.

Sodelovanje med Slovenskimi železnicami in Mohorjevo Celovec je bilo večplastno. Najprej naj omenim izdelavo lične zloženke za naše zveste potnike, s kratkim opisom knjig in seveda z možnostjo nakupa le-teh po zelo ugodni ceni.

Zloženka je naše potnike pričakala na sedežu vlaka ICS. Na presenečenje potnikov jih je med potovanjem obiskal in posredoval vse dodatne informacije še predstavnik Mohorjeve založbe Celovec. Potniki so se lahko takoj odločili za nakup želene knjige, v kolikor so želeli svojem nakupu še razmisliti, so lahko zloženko z naročilnico spravili na varno.

Potnikom Slovenskih železnic smo želeli podariti tudi več kot le knjigo po ugodni ceni. Presenetili smo jih z branjem na vlaku. Da bi bilo branje čim bolj zanimivo in pestro, smo na vlak povabili dramskega igralca, recitatorja in voditelja radijskih in televizijskih oddaj, vrhunskega slovenskega igralca Pavla Ravnohriba. Gospod Ravnohrib je sicer član ansambla Slovenskega mladinskega gledališča v Ljubljani ter sodelavec radia, televizije in drugih gledališč, ustvaril je številne izjemne igralske kreacije. Naj omenimo le vloge v slovenskih filmih Pustota, Ljubezen, Dediščina, Živela svoboda, Do konca in naprej, Ko zaprem oči, Morana, Pet majskih dni, Poker, zagotovo pa se je Slovencem najbolj vtisnil v dušo kot Prešeren v filmu in televizijski nadaljevalki o Francetu Prešernu. Za svoje ustvarjanje je prejel več nagrad, med drugim nagrado Zlata ptica, nagrado Združenih dramskih umetnikov Slovenije, Zlati lovorjev venec festivala MES v Sarajevu, Župančičevo in Severjevo nagrado ter Badjurjevo nagrado za vlogo inšpektorja v filmu Ko zaprem oči. Sodeluje pri produkciji radijskih in televizijskih oddaj RTVSLO. Med najbolj kreativne in gledane lahko omenimo kviz Male sive celice. Gospodu Pavletu Ravnohribu se zahvaljujemo za sodelovanje in želimo še naprej uspešno in ustvarjalno delo ter seveda naj se večkrat spomni potovati s Slovenskimi železnicami.

Teden knjige se je zaključil, mi pa nadaljujemo sodelovanje z Mohorjevo družbo Celovec. Potniški promet Slovenskih železnic si za svoje potnike prizadeva izboljšati kakovost storitev na vseh ravneh, zato smo v Infocentru v Ljubljani postavili mobilno knjižno polico Mohorjeve založbe Celovec. Turisti in potniki lahko kupijo knjige za zanimivo branje v Info centru na železniški postaji Ljubljana.

Direktor Mohorjeve družbe mag. Martin Lisec se je Slovenskim železnicam zahvalil za zgledno sodelovanje pri promociji slovenske kulture v letošnjem tednu knjig, ob tem pa je še povedal. »Zdi se mi pomembno opozoriti tudi na to, da smo v tem tednu knjige obhajali hkrati tudi dan Zemlje. In da je prav potovanje z vlakom eden od zelo ekoloških načinov potovanja.«

Vodja službe za prodajo v potniškem prometu Miloš Rovšnik je povedal: »Vlak je pravzaprav najboljšo prevozno sredstvo za izkoriščanje časa med potovanjem. Mohorjeva založba je eden izmed potencialnih partnerjev, v smislu dodatne ponudbe informacijskih centrov, ponudbe turističnih vodnikov, žepnih izdaj, zanimivih, mogoče malo bolj lahkotnih branj, ki so primerna za potovanja.«

Potniki so povedali, da se jim letošnja ideja zdi posrečena, saj jih veliko tudi rad bere na vlaku. »Takšen način potovanja in branja bi morale Slovenske železnice večkrat ponoviti, ne samo ob tednu knjige, ampak tudi ob ostalih priložnostih,« je rekel potnik. Druga potnica pa je povedala: »Ta akcija se mi zdi zelo dobra, ker dostikrat ne veš na vlaku kaj bi počel in nimaš se s kom pogovarjati. In potem, če dobiš kako idejo za knjigo. Pa res se mi zdijo zelo dobre cene.«

Potniški promet Slovenskih železnic se zahvaljuje vsem zaposlenim, ki so na kakršenkoli način pomagali oziroma prispevali svoj delež za uspešno izvedbo tedna knjige na železnici.

Z javne razprave

»Železniško omrežje – prednost tovrnemu železniškemu prometu«

Na Fakulteti za gradbeništvo v Maribor so skupaj z Evropskim ekonomsko socialnim odborom (EESC) po naročilu Evropske komisije pripravili javno razpravo o smernicah razvoja tovrnega železniškega prometa. Tuji in domači strokovnjaki predstavili svoja stališča in izkušnje, po predstavitvi pa je potekala zanimiva razprava.

Izkušnje z rotterdamskim železniškim koridorjem (Rotterdam–Genova) je predstavil **Hinne Groot** z nizozemskega ministrstva za promet, javna dela in upravljanje vodnih poti. Koridor je nastal z namenom, da olajša čezmejni železniški tovrni promet med luko Rotterdamom in luko Genova. Groot je poudaril, da za povečanje obsega železniškega tovrnega prometa ne zadostujejo samo vlaganja v železniško infrastrukturo, ampak je treba izpeljati tudi druge ukrepe za odpravo zamud, olajšati mejne kontrole, zavarne preizkuse in podobne postopke. Povedal je, da se je koridorski pristop v praksi pokazal za uspešnega in v petih letih je bilo veliko doseženega. Pomembno pri tem je, da to ni bil samo projekt železnice, ampak je projekt imel močno politično podporo v sodelujočih državah. »Uvedba sistema ERTMS (Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa) se je izkazala kot koristno, saj sta se povečali razpoložljivost prog in varnost prometa,« je še povedal Groot.

Svetovalec za tovrni promet pri Skupnosti Evropskih železnic (CER) **Jacques Dirand** je povedal, da se je obseg avtocestnega omrežja v Evropi od leta 1970 do 2004 povečal za dvesto odstotkov, medtem ko se

je obseg železniškega omrežja celo zmanjšal za deset odstotkov. Dirand pravi, da so investicije v železniško omrežje nujne, za razvoj železniškega omrežja v Evropi bi bilo treba namreč zagotoviti 145 milijard evrov do leta 2020. Dirand je mnenja, da ne potrebujemo več dodatne pravne regulative, temveč je treba resno začeti z dejavnostmi za enotno železniško omrežje v Evropi oziroma ustvariti koridorne strukture.

Predstavnica Evropske zveze dobaviteljev za železnice (UNIFE) **Virginie Poirier** je opozorila na okoljske cilje EU, med drugimi zmanjšanje CO₂ in povečanje uporabe obnovljivih virov energije do leta 2020. Doseganje teh ciljev bo možno le s prehodom tovora s cest na železnico, odprtjem trga v železniškem tovrnem prometu, realističnimi projekti in uravnoteženimi cenami za dostop na železniško infrastrukturo. Izkušnje na progi München–Verona, ki je od leta 2002 odprta vsem prevoznikom, so pokazale, da se število vlakov povečalo z začetnih 1.541 na 7.178 vlakov (leta 2007) na leto. Raziskava cen v evropskih državah za dostop na železniško infrastrukturo je pokazala, da so cene dostopa višje v tistih državah, kjer imajo nizke cene za uporabo avtocest! UNIFE je, tako kot železnice, izrazila nasprotovanje uvedbi velikih tovrnjakov (mega truck) in se zavzema za somodalnost (co-modality) ter uporabo zamenljivih tovarišč in zabojsnikov.

Prof. dr. Stane Božičnik s Fakultete za gradbeništvo je podal znanstveni pogled in poudaril potrebo po inovacijah

v železniškem tovrnem prometu, zlasti v intermodalnem prometu. Opozoril je na rast cestnega prometa in koncentracijo masovnih tovorov na železnici na koridorjih. »Nove članice EU so soočene z velikimi težavami, ker nimajo dovolj sredstev za vlaganja v železniško infrastrukturo. Težave rešujejo z visokimi uporabniki, kar pa seveda povzroči nasprotni učinek – beg tovora na cesto. Na globalnih trgih se bodo železniške prevozne družbe iz novih držav članic zelo težko spopadle s konkurenco velikih globalnih železniških prevoznikov, kar bo njihov položaj lahko še poslabšalo, saj bodo izgubile predvsem posle, ki prinašajo dobiček,« je povedal Božičnik.

Sodelujoči v razpravi so ocenili, da različne vrste transporta (cestni, železniški, letalski, pomorski in rečni) ne smejo biti medsebojna konkurenca, ampak se morajo dopolnjevati, zato da uporabnikom zagotovijo najboljšo možno storitev. Razpravljavci so poudarili, da mora železnica svoje storitve prilagoditi potrebam in pričakovanjem uporabnikov. Mnenja so bili, da bodo uporabniki bolj uporabljali železniške storitve, ko bo možna večja fleksibilnost pri vzpostavitvi novih železniških povezav oziroma vozne redu in ko bo uporabnik dobil zagotovljeno storitev. Na področju javno-zasebnega partnerstva v železniškem sektorju pa bo, po oceni razpravljavcev, možno pričakovati večje premike z vzpostavitvijo sistema, ki bo zagotavljal največjo možno raven transparentnosti internih stroškov.



Posebni vlak iz Dunaja, 10. maja 2008, pri Črnotičah

Posebni prevozi – izziv in priložnost

Da postaja vlak čedalje bolj priljubljeno sredstvo za potovanje v Slovenijo, je zaznati tudi pri povpraševanjih turističnih agencij iz tujine, ki se preko svojih nacionalnih železniških uprav zanimajo za organiziranje izletov bodisi s posebnimi vlaki ali posebnimi oziroma dodatnimi vagoni, ki jih lahko uvrstimo v sestave rednih vlakov. Posebej dejavni pri organizaciji in izvedbi voženj posebnih vlakov so kolegi iz Avstrijskih in Nemških železnic, uspešno pa sodelujemo tudi z agencijo B&B iz Avstrije, ki

ima večinoma manjše skupine in se poslužuje predvsem možnosti dodajanja posebnih vagonov v sestave rednih vlakov.

Pri vsaki organizaciji in izvedbi vožnje posebnega prevoza, ne glede na to ali gre za posebni vlak ali dodatne vagone v rednih vlakih, je potrebno koordinirano sodelovanje vseh sodelujočih – od prodajne do tehnične službe ter operativnih delavcev na terenu. Dokaz, da se tako dobro in uigrano sodelovanje pri vožnjah posebnih vlakov še kako obnese, je prav gotovo ponovni prihod

organizatorja – Agencije DocLX Travel Events GmbH, ki pripravlja izlete za mlade.

Že lani je ta agencija organizirala prihod posebnega vlaka v Koper v sestavi kar 17 vagonov. Tokrat so prišli k nam s kar štirimi vlaki: trije vlaki so vozili na relaciji Dunaj-Koper in en vlak na relaciji Dunaj-Pulj. V vlakih za Koper je bilo v sestavi 12 vagonov, vlak v Pulo pa je imel še en vagon več. Vsi vlaki so prispeli v soboto, 10. maja, na Dunaj pa so se vračali v ponedeljek, 12. maja. Verjamemo, da je bil vikend za

zaposlene na železniški postaji v Kopru, ki tudi sicer ni miren, ob takem številu potnikov na postaji tokrat še posebej živahen.

Poleg navedenih vlakov je 10. maja po progah Slovenskih železnic zapeljal še vlak z gosti iz Avstrije, ki so si privoščili lep izlet po Sloveniji – ogledali so si Postojnsko jamo in se nastanili v Portorožu. Ob vrnitvi so si ogledali železniški muzej v Ljubljani. Ob omembi muzeja bomo spomnili še na vožnjo ljubiteljev železnice z muzejskim vlakom z gosti iz Nemčije, ki je vozil po Sloveniji



Posebni vlak iz Dunaja, 10. maja 2008, na Črnem kalu.

od 3. do 5. februarja v organizaciji agencije IGE-BAHNTOURISTIK GmbH. Na vožnji je bilo veliko postankov za fotografiranje, saj so gostje bili resnično vneti ljubitelji sopihajočih lepotic.

Trenutno pripravljamo še dve vožnji posebnih vlakov v organizaciji Avstrijskih železnic na relaciji Jesenice meja–Nova Gorica meja; Bleiburg meja–Maribor–Hodoš meja. Resda so pri organizaciji posebnih voženj na prvem mestu Avstrijske železnice, vendar tudi druge železnice, odvisno od priložnosti, organizirajo posebne vlake. Tako so za konec maja Madžarske železnice napovedale poseben vlak iz Budimpešte v Lurd, Hrvaške železnice pa so že napovedale vožnje šestih posebnih vlakov v času evropskega prvenstva v nogometu za uvodne tekme hrvaške reprezentance. Si lahko predstavljate, kaj bo, če bodo prišli v drugi krog tekmovanja?

Skratka, kar se tiče posebnih prevozov, ki so iz tujine namenjeni v Slovenijo ali pa vozijo le v tranzitu, je pestro. In kako je v obratni smeri, torej s posebnimi prevozi, ki jih iz Slovenije organiziramo v turistične namene v tujino? Slovenske turistične agencije se žal vedno znova odločajo za avtobusni prevoz in le redko za vlak. Kot svetli izjemi je treba omeniti zgledno in uspešno sodelovanje pri izvedbi voženj posebnih vlakov s TA Collegium in TA Supratravel, s katerima smo organizirali kar tri posebne vlake na novoletno raganje v Beograd (dva vlaka TA Collegium – kapaciteta posameznega vlaka je bila osem vagonov in en vlak TA Supratravel – kapaciteta vlaka je bila 12 vagonov). TA Collegium je dodatno organizirala še potovanje 125 potnikov v Bratislavo in 35 potnikov v Budimpešto z rednimi vlaki. Obe agenciji sta že napovedali

ponovno organizacijo posebnih vlakov v Beograd, še prej pa se bo zgodil festival EXIT in če bo šlo po načrtih, bomo vlak peljali tudi tja.

Že več let uspešno sodelujemo tudi s Sindikatом LEK. V maju se bodo njegovi člani odpravili na izlet v Budimpešto – z rednim vlakom IC Citadella po ponudbi Budapešt Spezial.

V nekaterih primerih se potencialne skupine prijavijo za potovanje kar same in prosijo za pomoč pri izvedbi izleta. Ena takih je bila skupina iz Termoelektrarne Šoštanj, ki je potovala na relaciji Celje – Sofija. Skupina 71 popotnikov je potovala v dneh od 16. – 19. aprila z rednimi vlaki na omenjeni relaciji, dodatno pa smo jim uredili gostinske storitve na poti (z dodajanjem jedilnega vagona Železnic Srbije tudi v vlaku, kjer to sicer ni predvideno). Po vrnitvi so se pohvalili, da so se imeli odlično

in da je bil na vlaku pravi »žur«, vključno s pečenim jagenjčkom. Torej je lahko tudi potovanje z rednimi vlaki nekaj posebnega, če samemu prevozu dodamo še storitev ali dve.

Od 20. – 22. junija bo v organizaciji občine Šmartno ob Paki peljal posebni vlak v sestavi petih vagonov in jedilnega vagona na relaciji Velenje – Sarajevo – Velenje.

Za zaključek lahko še enkrat poudarimo to, kar smo zapisali že v naslovu, in sicer, da so posebni prevozi, ne glede na to ali gre za posebne vlake ali posebne vagone v rednih sestavah, izziv in priložnost za vse nas, da dokažemo svojo sposobnost in opravičimo zaupanje, ki so nam ga izkazali potniki. Obenem pa z izleti z vlakom dodamo turizmu novo, širšo dimenzijo, malce drugačen pogled ... In ne nazadnje – tudi dodatni zaslužek ni zanemarljiv!

Atomium



Evropa na dlani – Bruselj

Bruselj je danes sinonim za evropske inštitucije, novodobna prestolnica Evrope, v kateri že desetletja domujejo evropski parlament, evropski svet, ekonomsko socialni svet Evrope, poleg njih je tukaj še sedež zveze Nato. Kljub tolikšni birokraciji, za katero dokazano vemo, da je toga in dolgočasna, pa Bruselj na srečo ni tak; to je mesto, v katerem se lahko čudovito sprostiti in zabavate.

Čeprav je mesto »prestolnica Evrope«, je kar lahko obvladljivo. Svoje spoznavanje Bruslja lahko, tako kot večina obiskovalcev, začnete na Velikem trgu (Grand Place ali Grote Markt). S svojimi starimi

baročnimi stavbami kot so Hiša labodov (Zwanenhuis), v kateri je nekaj časa preživel tudi Viktor Hugo, ali pa z mogočno mestno hišo, je trg eden najlepših v Evropi. S trga se odpira mreža majhnih ulic namenjenih samo pešcem, po katerih lahko pridete do vseh pomembnejših znamenitosti mesta.

Na svojem sprehodu, v ulici Rue du Chêne, boste srečali malega dečka, ki pa ni izgubljen. Manneken Pis – simbol Bruslja. Podoba dečka po legendi upodablja upornega otroka Belgije, ki lula na španske vojake. »Otrok« je v svojem odrasčanju preživel burna leta – leta 1695 so ga skrili zaradi francoskega obleganja in ga vrnili, ko so Francozi zapustili mesto; leta 1747 so ga francoski vojaki ukradli, kar je razjezilo njihovega kralja Louisa XV in je »otroka« vrnil oblečenega v prekrasen kostim. Od takrat je oblačenje dečka postalo tradicija in danes Mestni muzej Bruslja hrani več kot 500 kostumov, v katerih je bil deček oblečen. Od leta 1987 ima deček prijateljico Janneke Pis, ki je postavljena nekaj ulic stran.

Ne boste prezrli katedrale Svetega Mihaila (Sint Michielskerk), spoznali boste pa tudi trge Mali in Veliki Sablon. S trga Veliki Sablon se lahko povzpnete do impozantne

Grand Place



stavbe pravosodne palače, ki je bila v Evropi 19. stoletja največja sezidana zgradba. Če vas ne mika peš hoja, lahko poiščete Ulico macha (Rue d'épée / Zwaardstraat), v kateri je priročna najdba, vsem poznana kot dvigalo, s katerim boste prispeli do trga Poelaartplein pred pravosodno palačo in potem boste uživali v edinstvenem panoramskem razgledu na velik del Bruslja.

Od pravosodne palače, par minut stran se v ulici Rue de Regence nahajata Kraljeva palača in Muzej lepih umetnosti. Od tu boste po ulici Balliard prispeli v Evropsko četrt - center EU. Moderna arhitekturna zasnova beton – jeklo – ste-

klo z vseh strani. Oglejte si stavbo Evropskega parlamenta, in palačo Barlaymont – stavba Evropske komisije. Tu je tudi, lokaciji primereno, Schumannov trg imenovanem po snovalcu EU. Tudi če vam je politika »španska vas«, se vam tukaj na Schumannovem trgu kaj hitro lahko zgodi, da se boste znašli sredi političnega dogajanja. Tukaj so stavke, ekološki protesti, razne politične demonstracije itn... vsakodneven pojav.

Iz centra mesta se lahko z metrom odpeljete do po mnogim najbolj nenavadne stavbe tega dela Evrope – Atomiuma. Stometska stavba v obliki atoma je bila zgraje-



Manneken pis

na leta 1958 za belgijsko svetovno razstavo in letos praznuje petdesetletnico.

V Bruslju ne boste našli velikih muzejev, kot so morda v Parizu ali Londonu, pa kljub temu so bruseljski muzeji zelo zanimivi – v Kraljevem muzeju starejših umetnosti so svetovno znane zbirke starih flamskih in drugih slikarjev; v prej omenjenem Mestnem muzeju so razstavljene obleke, v katere je bil oblečen Manneken Pis, znameniti belgijski arhitekt Victor Horta pa ima v Bruslju svoj muzej imenovan Maison Horta.

Med zanimivimi muzeji so tudi muzej glasbenih inštrumentov, muzej prometa, za ljubitelje stripov pa definitivno Centre Belge de la Bande Dessinée.

Ce vas ob pogledu na stavbe EU, kljub njihovi arhitekturni lepoti in dovršenosti, popade sveta jeza, kam gre denar, bo za pomiritev in toleranco poskrbelo belgijsko pivo.

definitivno ljubši, pa je čokolada. Čeprav v domeni čokolade velja Švica za favoritko, pa se edino Belgija lahko pohvali, da je pri njej doma vsaj pet od desetih svetovnih pridelovalcev čokolade in edino v Bruslju si lahko organizirate svojo čokoladno pot, tako, da se sprehodite od ene do druge in tretje... čokoladne hiše. Tudi, če ste povsem brez orientacijskih sposobnosti, vas bodo dišave, ki se širijo iz trgovin, peljale po pravi poti. Pozabite na diete in si kupite vsaj eno škatlo pralin.

Bruselj ima odlično organiziran javni prevoz. Mesto je povezano s tremi linijami metroja, za hitreje premagovanje razdalj pa so tukaj tudi tramvaji in avtobusi. Načrti mesta so brezplačni in jih lahko dobite v vsaki turistični poslovalnici, vozni redi in mreže pa so, tako kot v Ljubljani, vidni na postajališčih. Vendar je mesto najboljše spoznati peš.

Restavracija v zraku "Dinner in the Sky".



Belgija, čeprav je dokaj majhna država, se lahko pohvali z več kot 1000 vrstami piva. Tradicija pivovarstva se je začela že v srednjem veku, ko so iskali način, kako naj nadomestijo pomanjkanje pitne vode. Če so Italijani pridelavo sladoleda in ustvarjanje novih okusov prepeljali do umetnosti, so to Belgijci naredili s pivom – iznašli so tisoč in en okus – pivo za deklice (brez alkohola), manj grenka piva, pivo z sokom limone, pomaranč itn. Čeprav njihove znamke po imenu ne dosegajo svetovne slave Heinekena ali Tuborga, po okusu pa gotovo ne zaostajajo. Drugi način za pomiritev, meni

Za rubriko – Verjeli ali ne?

Lahko jo poimenujete restavracija, ki lebdi, če hočete, vendar je neizpodbitno dejstvo, da gosti, ki večerjajo v restavraciji "Dinner in the Sky" visijo v zraku priklopljeni na žerjav. Seveda je tukaj tudi specialni meni za sladokusce vse pod budnim očesom šefa kuhinje. Atrakcija Bruslja sedaj pogrinja mize tudi v drugih mestih Evrope. Več na www.dinnerinthesky.com

Za morebitno ureditev prenočišča v Bruslju so vam lahko v pomoč spletni naslovi: www.hostelworld.com ali www.hostels.com ali www.hostelbooker.com

VLAKOVNE POVEZAVE

ODHOD	IC 210/IC 110	ODHOD	296/268*
LJUBLJANA	16:00	LJUBLJANA	23:50
SALZBURG HBF**	20:48	MÜNCHEN HBF**	6:15

	CNL 312		ICE 722
SALZBURG HBF	23:42	MÜNCHEN HBF**	9:56
FRANKFURT (MAIN) HBF**	6:00	FRANKFURT (MAIN) HBF**	13:05

	ICE 16		ICE 14
FRANKFURT (MAIN) HBF	7:28	FRANKFURT (MAIN) HBF	13:28
BRUXELLES-NORD	10:53	BRUXELLES-NORD	16:53

VRNITEV	ICE 17	VRNITEV	ICE 15
BRUXELLES-NORD	18:07	BRUXELLES-NORD	12:07
FRANKFURT (MAIN) HBF**	21:30	FRANKFURT (MAIN) HBF**	15:40

	CNL 313		ICE 721
FRANKFURT (MAIN) HBF	22:47	FRANKFURT (MAIN) HBF	15:54
SALZBURG HBF**	5:09	MÜNCHEN HBF**	19:04

	IC 111/IC 211		269/297*
SALZBURG HBF	9:04	MÜNCHEN HBF	23:45
LJUBLJANA	13:53	LJUBLJANA	6:05

* možnost potovanja s spalnikom ali ležalnikom
** prestop

CENA POTOVANJA LJUBLJANA – BRUSELJ (2. razred)

Navadna enosmerna vozovnica: 187,20 EUR

Navadna povratna vozovnica: 372,40 EUR

Povratna vozovnica za potovanje skupine 6 oseb in več:
206,20 EUR na osebo

Kombinacija vozovnic: vozovnico City Star SŽ-DB z dodatkom za vlake ICE za relacijo Ljubljana–Aachen Süd meja in navadno povratno vozovnico na relaciji Aachen Süd meja–Bruselj in nazaj:

- 220,60 EUR za eno osebo
- 352,70 EUR skupaj za dve osebi oziroma 176,35 EUR na osebo
- 484,80 EUR skupaj za tri osebe oziroma 161,60 EUR na osebo
- 616,90 EUR skupaj za štiri osebe oziroma 154,23 EUR na osebo ter
- 749,00 EUR skupaj za pet oseb oziroma 149,80 EUR na osebo.

Doplačilo za potovanje z vlakom CNL na relaciji Salzburg–Frankfurt: 4,00 EUR na osebo za potovanje v eno smer.

DOPLAČILO ZA LEŽALNIK/SPALNIK LJUBLJANA-MÜNCHEN (PO ŽELJI)	EUR/osebo/ v eno smer
Ležalnik (šest postelj)	13,40 €
Touriste (tri postelje)	30,00 €
Double (dve postelji)	45,00 €

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

Glavni trg v Št. Vidu ob Glini (St. Veit an der Glan), ki je bil do leta 1518 prestolnica vojvodine Koroške.



Z vlakom po osrčju Koroške



Hotel Ernst Fuchs Palace v Št. Vidu ob Glini, ki ga je oblikoval slikar prof. Ernst Fuchs, takoj pritegne pozornost.



Vhod v stolnico Gospe Svete (Maria Saal).



Od železniške postaje Osoje - Poden do istoimenskega ladijskega postajališča ob obali Osojskega jezera je deset minut hoje.

Gospodstvo polje (Zoolfeld) na Koroškem je neločljivo povezano z najslavnejšim obdobjem slovenske zgodovine – ustoličevanjem karantanskih (in pozneje koroških) knezov in vojvod na knežjem kamnu (Fürstenstein) na Krnskem gradu (današnji Karnburg) pod Šenturško ali Karantansko goro (Ulrichsberg, Mons Carantanus, 1.022 m) nad Gospodstvom poljem. Slovenskega kneza, ki se je v vojnem času imenoval vojvoda, je izbrala večja (svet vseh svobodnjakov), ustoličil pa ga je svoboden kmet (kosez) v edinstvenem obredu v slovenščini, ki se je izvajal (najpozneje) od začetka sedmega stoletja dalje in se je ohranil vse do leta 1414. Takšno demokratično izbiranje vladarja je navduševalo tudi glavnega avtorja Deklaracije o neodvisnosti in tretjega ameriškega predsednika (1801-1809) Thomasa Jeffersona. Knežji kamen je upodobljen na slovenskem evrskem kovancu za dva centa, na ogled pa je v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus) v Celovcu. Obširen opis

ustoličevanja v slovenščini na <http://www.fuerstenstein.at/zgodovina/C8> in v publikaciji v formatu Adobe z naslovom »Slovenija v luči parlamentarnega izročila« na http://www.carantha.net/panoji_07b_zaz%20pregled.pdf.

Gospodstvo polje (http://sl.wikipedia.org/wiki/Gospodstvo_polje) je že več kot 2000 let prometno in naselbinsko središče Koroške. 120 metrov pod vrhom Štalenske ali Šentlenske gore (Magdalensberg, Mons Helena, 1.059 m) je bilo nekoč središče predrimske kraljevine Norik, ki je leta 45 po Kristusu postala rimska provinca. Ostanke naselbine in dvorane, kjer je zasedal Noriški zbor, so odkopali in so razstavljeni za obiskovalce. Rimljani so upravno središče prenesli na Gospodstveno polje in ga poimenovali Virunum. Nekateri zgodovinski viri navajajo, da so predniki Slovencev bivali na ozemlju Norika in drugih rimskih provinc že vse od kamene dobe dalje kot avtohtoni praprebivalci:

<http://www.geocities.com/ausslokon/>. Nesporno je, da je po propadu rimskega imperija na ozemlju Norika nastala samostojna slovenska kneževina Karantanija, ki je v listinah prvič omenjena leta 595 kot »Provincia Sclaborum«. Sedež Karantanije je bil na Krnskem gradu (http://sl.wikipedia.org/wiki/Krnski_grad), kjer je do leta 1862 stal tudi knežji kamen (http://sl.wikipedia.org/wiki/Knežji_kamen). Vstop v krščansko Evropo je bil tedaj nekaj podobnega kot v današnjih dneh vstop Slovenije v Evropsko Unijo: suverena država Karantanija je vstopila v zvezo (za tiste čase) civiliziranih evropskih držav. Na povabilo karantanskega kneza Hotimirja, je solnograški škof Virgil, poslal skupino menihov misionarjev, da bi pokristijanjevali Slovence. Vodil jih je Virgilov sobrat Modest (Irec po poreklu), ki je postal pokrajinski škof. Središče njihovega delovanja je bila stolnica Gospe Svete (Maria in Solio = Marija na prestolu, današnja Maria Saal), ki jo je Modest ustanovil leta 760: http://sl.wikipedia.org/wiki/Gospa_Sveta. V tej stolnici je tudi grob sv. Modesta, ki je umrl leta 767. Predstavitev notranjosti in zunanosti stolnice v sliki in slovenski besedi je na spletni strani: <http://www.kath-kirche-kaernten.at/pages/pfarre.asp?id=35&pageid=9340#dobrodošli>.

Škof Modest in njegovi irski menihi so širili vero v domačem slovenskem jeziku. Takrat je bila slovenščina še enoten jezik brez narečij in tujih izrazov, takšna pa se je v pisni obliki ohranila vse do danes v Brižinskih spomenikih: http://sl.wikipedia.org/wiki/Brižinski_spomeniki. Obred ustoličevanja karantanskih in koroških vojvod se je v kasnejšem obdobju opravljal v treh delih. Po izgubi samostojnosti Karantanije in v času vojvodine Koroške, je vojvoda izbral cesar, na knežjem kamnu na Krnskem gradu pa ga je ustoličil slovenski kmet ustoličevalec. Temu je sledila škofova blagoslovitev vojvode v stolnici Gospe Svete, nato pa je vojvoda na vojvodskem prestolu (http://sl.wikipedia.org/wiki/Vojvodski_prestol) podeljeval svoje



V okviru evropskega nogometnega prvenstva UEFA EURO 2008™ bodo v juniju 2008 potekale v Celovcu tri tekme (8., 12. in 16.) najboljših evropskih nogometnih ekip na novem stadionu ob Vrbskem jezeru (Wörthersee Stadium). Več informacij o tem je na spletnih straneh v slovenščini: <http://www.info.klagenfurt.at/slovenski/euro2008-klagenfurt-woerthersee.asp> http://www.sportpark-klagenfurt.at/slovensko/zacetna_stran.htm

fevde ter delil sodbo in pravico. Opisani obred se je v taki obliki in v slovenščini izvajal vse do leta 1414. Koroški vojvode so kasneje svoj sedež prenesli v Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan), leta 1518 pa v Celovec, ki je postal prestolnica vojvodine Koroške. Vse do leta 1728 pa so koroški vojvode še prisegali v slovenščini v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus) v Celovcu. Železniška proga je leta 1863 preko Gosposvetskega polja povezala Celovec in Št. Vid ob Glini. Gosposvetsko polje je na Koroškem plebiscitu leta 1920 spadalo v območje plebiscitne cone B, kjer

fevde ter delil sodbo in pravico. Opisani obred se je v taki obliki in v slovenščini izvajal vse do leta 1414. Koroški vojvode so kasneje svoj sedež prenesli v Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan), leta 1518 pa v Celovec, ki je postal prestolnica vojvodine Koroške. Vse do leta 1728 pa so koroški vojvode še prisegali v slovenščini v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus) v Celovcu. Železniška proga je leta 1863 preko Gosposvetskega polja povezala Celovec in Št. Vid ob Glini. Gosposvetsko polje je na Koroškem plebiscitu leta 1920 spadalo v območje plebiscitne cone B, kjer

železnic na <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>.

Železniška postaja Svatne ali Gospa Sveta (Maria Saal) je oddaljena devet minut vožnje z lokalnim vlakom iz Celovca. Je izhodišče za pohode po Gosposvetskem polju: do stolnice Gospe Svete je 15-20 minut, do vojvodskega prestola (Herzogstuhl) 20-30 minut, do Krnskega gradu 30-40 minut in na vrh Šenturške gore tri ure in pol hoje. Vrbsko in Osojsko jezero sta v poletnem času primerni za kopanje in za vodne športe. Sezona voženj turističnih ladij na Vrbskem jezeru je od 1. maja do 26. oktobra, vozni



Do Osoj je 10 minut vožnje s turistično ladjo. Nad Osojami se dvigajo Osojske Ture.



Turistična ladja na Osojskem jezeru se približuje postajališču Osoje. V ozadju se vidi pogorje Osojščice (Gerlitzten).



S poti od železniške postaje do stolnice Gospe Svete se nam odpre pogled na Krnski grad (Karnburg).



Gospa Sveta (Maria Saal).

pa se zaradi neuspeha v coni A, plebiscit ni izvedel. Maja 1945 so to ozemlje za kratek čas zasedli slovenski partizani. Današnja božjepotna župnijska cerkev Gospe Svete je bazilika, ki je sedanjo obliko dobila okrog leta 1460, sezidana pa je iz kamena ostankov rimskega mesta Virunum, ki je ležalo pod gričem. Je najstarejša in najslavnejša slovenska božjepotna cerkev. Zaradi številnih znamenitosti, ki so na ogled, je pravi muzej slovenske zgodovine: http://www.kam.si/romarske_cerkve/gospa_sveta.html. Približno tretjina vseh romarjev k stolnici Gospe Svete je Slovencev. Do danes se je na Koroškem ohranil tudi prastar slovenski običaj, ki ima svoj izvor še v poganskih časih: »Romanje na štiri gore« (Vierberglauf). Na praznik Sv. treh žebeljev, to je drugi petek po Veliki noči, se romanje prične s polnočno mašo v cerkvi Sv. Helene in Marije Magdalene na Štalenski gori: [http://de.wikipedia.org/wiki/Magdalensberg_\(Berg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Magdalensberg_(Berg)). Nato romarji obiščejo še Šenturško (<http://de.wikipedia.org/wiki/Ulrichsberg>

Ljubljana > Beljak > Vrbsko jezero > Celovec > Gospa Sveta > Št. Vid ob Glini > Osojsko Jezero > Beljak > Ljubljana. Izleti v nekatere kraje na tej poti so bili že predstavljeni v Novi progi, ki je v formatu Adobe (PDF) dostopna na spletni strani http://www.slo-zeleznice.si/sl/o_nas/revija_nova_proga/: Z vlakom na Vrbsko jezero (Nova proga, april 2007, stran 10), Z vlakom na Osojsko jezero (Nova proga, julij-avgust 2007, stran 12), Z vlakom v Beljak (Nova proga, februar 2008, stran 14 in 15), Z vlakom v Celovec (Nova proga, marec 2008, stran 14 in 15).

V Celovec je mogoče priti iz Ljubljane z vlaki Euro City in vlaki Inter City (s predsedanjem v Beljaku) v dobrih dveh urah in pol. Vozni redi vlakov in cenik vozovnic s popusti so na spletni strani Slovenskih železnic http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/mednarodne_povezave/avstrija/celovec/. Mednarodni vozni red vlakov je tudi na spletni strani Avstrijskih

red ladij in cenik vozovnic pa sta objavljena na spletni strani <http://www.woertherseeschiffahrt.at/inhalt/Schiffahrtsdownloads.htm>. Po Osojskem jezeru vozijo ladje od 1. maja do 12. oktobra. Vozni red ladij je na <http://www.schiffahrt.at/ossiachersee/html/fahrplan.html>. Žičnica na Osojščico (Gerlitzten, 1.911 m) obratuje med 1. majem in 26. oktobrom, prospekt pa je na <http://www.gerlitzten.net/>. Osoje so predstavljene v publikaciji v slovenščini na http://www.pfarre-ossiach.at/pdf/Samostanska_slo.pdf. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije v merilu 1 : 270.000. Dvojezična karta Koroške je na <http://www.nsk.at/viewkarta.html>, v tiskani obliki pa jo poiščimo v knjigarnah Mohorjeve družbe v Ljubljani, v Celju in v Celovcu. Med potovanjem z vlakom po Sloveniji in na Koroško se lahko orientiramo tudi s pomočjo Turistične karte Slovenskih železnic iz leta 1999. Prijetno potovanje!



Dela na progi

Direkcija Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo izvaja še zadnja dela v projektu posodobitve železniške proge Pragersko–Ormož. Trenutno dela, v vrednosti 13,5 milijona evrov, potekajo na ormoškem koncu. Na postaji Ormož posodablajo zgornji in spodnji ustroj proge, kar pomeni obnovo približno 4.500 metrov tirov, 16 kretnic, 2 nova perona in podhod za dostop na perone. Pričeli so z izgradnjo novega mostu čez Lešnico, v teh dneh pa poteka tudi obnova 1.600 metrov podpornih zidov med Veliko Nedeljo in Ormožem. Dveletni rok za dokončanje del se izteče januarja prihodnje leto. Vodja projekta Dejan Jurkovič je povedal, da dela potekajo v skladu z načrti.

S podpisom pogodbe 8. decembra 2006, v vrednosti 36 milijonov evrov, je Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo oddala v izvajanje dela na A projektu posodobitve železniške proge

Pragersko–Ormož. Izvajalec del je SŽ - Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, d. d., v sodelovanju z Alpine Mayreder Bau GmbH in SCT, d. d.. Načrtovana posodobitev obsega rekonstrukcijo postaj Kidričevo, Ptuj, Moškanjci in Ormož s podaljšanjem tirov na koristno dolžino 750 metrov, zamenjavo kretnic in izven nivojski dostop na novozgrajene potniške perone, izgradnjo novih izogibalšč v Cirkovcah in Cvetkovcih, ki bosta s koristnimi dolžinami tirov namenjeni dodatni možnosti križanja vlakov in s tem večji kapaciteti proge. Projekt vključuje tudi obnovo podpornih zidov na delu železniške proge med Veliko Nedeljo in Ormožem, gradnjo dveh novih dvotirnih mostov čez potoka Pesnica in Lešnica, podhoda pred Ormožem ter sanacijo cestnega podvoza v Kidričevem. V okviru pogodbenih del bo na območju izgradnje izogibalšča Cirkovce in Cvetkovci po ureditvi povezovalnih cest ukinjeno tudi skupno pet nezavarovanih nivojskih preho-

dov, štirje nezavarovani prehodi pa bodo dodatno zavarovani z avtomatskimi zapornicami. Rok za izvedbo je dve leti in se izteče januarja prihodnjega leta. Večina postaj je že obnovljenih.

Glavna zahteva naročnika izvajalcu del je bila, da izvaja dela s čim

manjšimi ovirami v železniškem prometu, vendar brez ovir seveda ne gre. Zato so v času izvedbe del nastajale manjše zamude potniških vlakov, v času popolnih zapor pa je bil organiziran nadomestni avtobusni promet potnikov.

Obremenilna preizkušnja mariborskega mostu

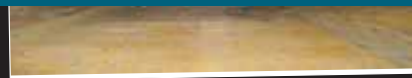
20. aprila, ob 7.55, je bilo po dolgem (morda predolgem) času vse pripravljeno za statično in dinamično obremenitev saniranega nosilnega stebra mostu na levi polovici Drave. Za obremenitev so uporabili lokomotive 664-110, 664-112, 363-008 in 363-010. Skupno torej kar zajeten »kup« jekla, ki je tehtal 438 ton! Obe dizelski lokomotivi sta vozili po skrajno levem tiru gledano proti glavnemu kolodvoru, električni lokomotivi pa po srednjem tiru. Testirali so vsak lok posebej in oba nosilna stebra. Pri drugem merjenju sta električni lokomotivi vozili na skrajnem desnem tiru srednji pa je bil prost in po njem se je odvijal normalni tekoči promet. Tako kot pri prvem merjenju skrajno desni tir. Dinamično obremenitev so opravili s hitrostjo 20, 40 in 60 km/h.

Zamušani

Na dva podporna stebra iz betona so postavili 16 I nosilcev dolžine 34 metrov in jih povezali z ostalo železno armaturo. Vse skupaj so ozemljili zaradi nevihtnega vremena in morebitne elektrifikacije proge v prihodnje. Opaženje in armatura sta bila povezana in pripravljena 5. aprila za betoniranje. Zgodaj zjutraj 7. aprila so začeli z betoniranjem nosilne plošče. Za celo ploščo so porabili cca 200 kubičnih metrov betona. Imeli so tudi srečo z vremenom, saj so uspeli betoniranje končati še pred dežjem, ki je bil okoli 17. ure, ki pa plošči ni mogel več škodovati. Plošča je morala ostati opažena 14 dni. 21. aprila so robove plošče že razopazili in položili robnike in začeli z opaženjem obrob, ki jih mora imeti vsak most. Te obrobe bodo betonirali še ta teden. Zgornja površina plošče čaka na ustrezno hidroizolacijo, nato pride tolčenec in tiri. Dela na mostu bodo zaključena v drugi polovici maja.

Betoniranje nosilne plošče mostu v Zamušanih, 7. aprila 2008
(Foto: Viktor Lednik).





Ormož-Lešnica

Zaključeno je betoniranje levega nosilnega stebra mostu, aprila so začeli s pripravo temeljev na desni strani mostu. Na postaji v Ormožu so vgradili novo 3. in 4. krenico in položili novi 3., 4. in 5. tir.



Priznanje in pohvala iz ust dobrega vodje

V Mariboru je potekalo na prvi dan aprila – pa ni bila aprilska šala – zadnje izobraževanje osme skupine vodij z naslovom »Osemurna šola vodenja«. Udeležencev je bilo 160, izobraževanje je izvedla predavateljica Vera Beškovnik, psihologinja in specialistka s področja managementa je na pobudo Področja za kadre Slovenskih železnic. Temu je botrovala zlasti **Sonja Pertot**, ki se ji zdaj odpirajo vrata v novo področje v tretjem življenjskem obdobju. Naj se ji zahvalim za delo, ki ga je tako zavzeto opravila in ji zaželim v prihodnosti še drugače dejavno življenje. Prepričan sem, da bo tako.

Znanje vodje je tudi znanje o odnosih

Na seminarju smo ugotovili, da nam gredo pohvale težko iz ust. Vodje predvsem lovimo napake in manj nas zanima, ali je naloga dobro opravljena. Morda pa bomo po tem izobraževanju znali pohvaliti sodelavce in se bo zaslužena pohvala vrasla v kulturo Slovenskih železnic. V spodnjih vrstnicah želim posredovati bistvena sporočila izobraževanja, v razmislek o odgovornosti in o pomenu vodenja v podjetju. Vodenje je namreč eno najzahtevnejših opravil, saj zahteva veliko teoretičnega in praktičnega strokovnega znanja, poznavanja informacij in podatkov, pa tudi, znanje o odnosih – ravnanju z ljudmi, komuniciranju. Tako pravi tudi **Danielle Blondel**, profesorica na eni pariških univerz v svojem delu »Svetovna delitev znanja«. Ker pa je znanje zaposlenih danes največji kapital podjetja, ga potrebujemo tudi za vodenje zaposlenih.

Česa so si želeli udeleženci, kaj so pričakovali od izobraževanja; slišati kaj o odnosu do sodelavcev, do podrejenih in nadrejenih; o tem, kako motivirati delavce; o reševanju konfliktov na delovnem mestu; o načinih uspešnega komuniciranja in vodenja zaposlenih. Evalvacija ob zaključku izobraževanja je pokazala, da je vsebina izobraževanja pričakovanja izpolnila. Udeleženci so bili z izobraževanjem in prejetim znanjem zelo zadovoljni. Prepričan sem, da ga bomo koristno uporabili tudi v praksi.

Spremembe so stalnica slehernega podjetja

Interoperabilnost, nove več sistemske lokomotive SŽ 541, vgradnja števcov porabljene energije na vlečnih vozilih, nova konvencija COTIF, uvedba brez-papirnega poslovanja in s tem elektronski tovorni list, projekt Ticketing, konkurenca novih prevoznikov po javni železniški infrastrukturi itd., so le nekatera dejstva, ki sprožajo spremembe in prilagajanje Slovenskih železnic. Potrebujemo novo tehnologijo, nove metode in strategije ter racionalizacijo delovnih procesov. Ali lahko, pri tolikih spremembah zaposleni vztrajajo na tem, kar že poznajo? Nikakor! V današnjem času se morajo zaposleni spreminjati skupaj s podjetjem. Koliko bo to mogoče, pa je odvisno od naših osebnostnih lastnosti ali predvsem od njih. Ob spremembah nas nekatere popade navdušenje. »Ja to bo, to bo tisto pravo...«! Drugi spet se jih bojimo. »Pa kaj je tega treba, saj imamo že s tem, kar imamo, vse preveč preglavic!« Drugim spet je vseeno. »Če se bo kaj zgodilo je

dobro, če ne, tudi prav«.

Pri uvajanju sprememb je vloga vodje zelo pomembna. Vodja je učitelj in mentor, vodja povečuje zagnanost zaposlenih, jih motivira. Če vodja ne verjame v pozitivno naravo sprememb, pa ne more biti prepričljiv, nikogar ne more navdušiti. Dober vodja predstavi spremembe na takšen način, da jih bodo sodelavci čim prej osvojili. Mora razmišljati z glavo sodelavcev, gledati z njihovimi očmi, poslušati z njihovimi ušesi, in pomiriti njihove strahove. Delavcem mora znati prikazati, kaj bodo oni imeli od vsega, mora jih ceniti. Ljudje smo socialna bitja in svojo podobo lahko dobro zagledamo le v očeh drugega. Na to vodja ne sme pozabiti in mora svoje sodelavce pohvaliti, če so pohvale vredni. Če pa bi hvalil nekoga kar tako, ker je to pač dobro, pa bi seveda naredil večjo škodo kot bi imel korist.

Bistvo vodenja je v tem, da se vodja ukvarja z najboljšimi delavci

Nekoč smo govorili predvsem o zadovoljstvu delavcev na delovnem mestu, danes poudarjamo predvsem zavzetost delavcev za delo. Zadovoljni delavci brez nadpovprečnih rezultatov delodajalcu ne koristijo kaj dosti. **Gallupov inštitut** je opravil raziskavo o zavzetosti delavcev za delo v preko sto podjetjih po vsem svetu in ugotovil, da je v podjetjih v povprečju 17% zavzetih delavcev. To so tisti »vlečni konji«, ki so delovno zelo učinkoviti in predani podjetju, z vsem svojim znanjem, sposobnostjo, energijo. So izvor inovacij in ključni pri razvoju podjetja. Za njih je delo središčno polje življenja. Kar se

jim dogaja v življenju, vse znajo prenesti tudi na področje dela. Zagnani delavci uživajo v delu in rezultatih dela.

Pomembno je, da vodja svoj dragoceni čas posveti predvsem najboljšim delavcem in tako iz uspešnih delavcev »naredi« še uspešnejše. Če jih razočara, ti potonejo med povprečne delavce (cca 57%), ki sicer naredijo, kar jim je naročeno, a nič več. 26% pa je aktivno nezavzetih delavcev, ki podjetju delajo škodo. Vodenje je premikanje ljudi iz skupine povprečnih delavcev med zavzete delavce in s tem zmanjševanje aktivno nezavzetih delavcev. Za (ne)uspešnostjo in (ne)zavzetostjo zaposlenih najdemo v prvi vrsti vodje in njihov odnos do sodelavcev. Bistvo vodenja je torej v tem, da se ukvarjamo z najboljšimi sodelavci. Ko se vodja ukvarja z delavci, ki ga podpirajo, s tem utrjuje vzorec vedenja, ki ga želi doseči pri sodelavcih. Zaposleni torej v prvi vrsti potrebujejo dobre vodje.

Vodja brez vizije ni vodja

Ameriška strokovnjaka na področju preurejanja podjetij **Michael Hammer** in **James Champy** v knjigi *Preurejanje podjetja* poudarjata, da je glavna vloga vodje ta, da deluje kot vizionar in spodbujevalec, da vdihne občutek za cilj in poslanstvo ter ustvari okolje, primerno za dosego cilja. Vodja ima torej vizijo razvoja. Ne sme se kar prepustiti zatečenemu stanju in kot kakšna reka dolbsti strugo, kjer je pač mogoče. Imeti mora tudi cilje za svojo delovno enoto; delati terminske načrte, organizirati mora in izvrševati naloge, jih prenašati na druge.

Z nalogo vodja preda delavcem tudi odgovornost za dobro opravljeno delo. Zavzeti delavci so najbolj odgovorni delavci. Več nalog vodja prenese na podrejene bolj svoje podrejene s tem tudi razvija. Dober vodja zna na pravi način razdeliti naloge pravim ljudem in iz njih potegniti največ, kar se da.

Kaj še mora vodja? Prepoznati in reševati probleme? Vsekakor! Nadzorovati in ukrepati, usposabljanje in razvijati delavce. Za nameček pa še informirati sodelavce in komunicirati z njimi, ter - dejali smo že - uvajati spremembe. Motivacije brez zastavljenih in jasnih ciljev ne more biti. Najhuje pa je, če vodja ne daje povratne informacije o tem, kako je delavec delo opravil. Priznanja in pohvale za učinke dela pa si delavci od svojih nadrejenih najbolj želijo.

Uspešen vodja je razvil čustveno inteligentnost

Dobro je, da je vodja dober oziroma naravnost odličen strokovnjak na posameznem delovnem mestu. Ni pa nujno, da je dober strokovnjak na nekem področju tudi dober vodja. Sodobni management usposablja vodje zlasti na področju čustvene inteligentnosti (EQ), kajti sposoben vodja mora biti pameten - IQ (bister, inteligenten, razumen) in predvsem človeški - EQ (čustveno zrel). Sodobni management pa vse bolj sloni še na tretji razsežnosti, to je na duhovni inteligentnosti. Izboljšave poslovne uspešnosti so možne le, če so v osrčju sprememb ljudje, torej v ustreznem ravnanju z ljudmi (sposobnost EQ).

Vsebina izobraževanja je bila preiščljena. Predavateljica jo je podala zelo dinamično, tudi v obliki praktičnega dela (delavnice, vaje), kjer je vsakdo med nami lahko prepoznal svoj način ravnanja in vodenja zaposlenih. Slogan izvajalca izobraževanja - podjetje IZZA iz Slovenske Bistrice - je: »Vaše znanje, je vaša prihodnost«. Dodali bi »in prihodnost vašega podjetja«.

Strategija sinjega oceana

»Strategija sinjega oceana« (Blue Ocean Strategy) je nova in zelo aktualna marketinška strategija ustvarjanja novega tržnega prostora tam, kjer konkurenca še ne obstaja. Namesto da bi se s konkurenco neusmiljeno borili in tekmovali v območju »rdečega ali krvavega oceana«, s strateškim ukrepom »vrednostne inovacije« ustvarimo novi »modri ali sinji ocean« in z ustvarjanjem in zajemanjem novega povpraševanja naredimo konkurenco za nepomembno. V članku predstavljam možnost ustvarjanja novega »sinjega oceana« v potniškem prometu Slovenskih železnic na območju sosednje italijanske avtonomne dežele Furlanije - Julijske krajine z uvedbo novega vlaka Euro City »Igo Gruden« na relaciji Ljubljana-Tržič (Monfalcone). Več o Strategiji sinjega oceana lahko preberemo v angleščini na spletni strani <http://www.blueoceanstrategy.com/>.

Slovenija na zahodu meji na avtonomno italijansko deželo Furlanijo - Julijsko krajino, preko katere vodijo vse železniške proge med Slovenijo in notranjostjo Italije. V tej sosednji deželi živi 1,2 milijona prebivalcev, od tega približno 100 tisoč zamejskih Slovencev, ki so uradno priznana manjšina v Tržaški, Goriški in Videmski pokrajini. Številne spletne povezave Slovencev v Italiji najdemo na <http://www.ethnic.isig.it/sloita.htm>. Glavno mesto dežele je Videm (Udine, izvirno slovensko poimenovanje mesta je Viden). Uradna spletna stran dežele Furlanije - Julijske krajine v slovenščini je na http://www.lingue.regione.fvg.it/Minor/sl/homepage_comunita.aspx. Mesta Trst ([## Argumenti za uvedbo vlaka na relaciji Ljubljana-Tržič \(Monfalcone\)](http://</p>
</div>
<div data-bbox=)

1 Potniški vlaki v Trst in iz Trsta proti notranjosti Italije vozijo skozi železniško križišče Tržič (Monfalcone) in na tamkajšnji železniški postaji skoraj vsi tudi ustavljajo. Od tam so dobre zveze v štirih smereh:

- a) Tržič (Monfalcone)-Gorica-Videm-(Trbiž)-(Beljak)
- b) Tržič (Monfalcone)-Červinjan-Palmanova-Videm
- c) Tržič (Monfalcone)-Benetke
- d) Tržič (Monfalcone)-Trst

2 Vožnja vlaka iz Slovenije v teh smereh dlje od Tržiča bi pomenila tekmovanje Slovenskih železnic z Italijanskimi železnicami na območju »rdečega oceana«, kar ni rentabilno. Na primer s prestopom na vlak R 2858, ki odpelje iz Tržiča ob 13:09, lahko prispemo v Benetke samo 29 minut kasneje kot po nekdanjem voznem redu vlaka EC Casanova.

3 Mesta Trst, Gorica in Videm so politična, gospodarska, kulturna in turistična središča istoimenskih pokrajin in tamkaj živčih Italijanov, Furlanov in Slovencev, zato so v evropskem duhu povezovanja sosednjih dežel prednostnih cilji cestnih in železniških povezav s Slovenijo - v obeh smereh!

4 Železniški postaji Nabrežina in Sesljan-Vižovlje ležita ob stari slovenski morski obali v Tržaškem zalivu s številnim slovenskim prebivalstvom. Oba kraja sta turistični središči v neposredni bližini morske obale, kjer so kopališča in marine ter izhodišča za razgledne učne poti. V poletni sezoni postane vlak EC »Igo Gruden« tudi kopalni vlak, ki (s skrajšanjem postanka na Opčinah) pripelje od Ljubljane do morja v manj kot dveh urah, kopalci pa se zaradi bližine obale napotijo do kopališča kar peš! Morda pa bi v poletni sezoni ob sobotah, nedeljah in praznikih vozil iz Maribora do Tržiča kopalni vlak z nagibno tehniko ICS (Pendolino), ki bi bil še hitrejši, hkrati pa bi razbremenil enotirno progo do Kopra za tovorni promet!?

5 Glede na omejene zmogljivosti voznih sredstev naj bo prioriteta Slovenskih železnic predvsem hitra in udobna povezava iz Ljubljane do najbližjega železniškega križišča v Italiji (Tržič) po dvotirni progi in prodaja vozovnic v notranjem prometu sosednje republike Italije, kar posledično pomeni tudi večjo prodajo vozovnic do državne meje.



Turistična karta Slovenskih železnic širšega območja železniške postaje Tržič – dopolnjena



sl.wikipedia.org/wiki/Trst), Gorica (<http://sl.wikipedia.org/wiki/Gorica>) in Videm (http://sl.wikipedia.org/wiki/Videm,_Italija) so politična, gospodarska, kulturna in turistična središča istoimenskih pokrajin in tamkaj živečih Italijanov, Furlanov in Slovencev, zato so v evropskem duhu povezovanja sosednih dežel prednostni cilji cestnih in železniških povezav s Slovenijo.

Uvedba novega vlaka Euro City z imenom »Igo Gruden« bi lahko učinkovito povežala Slovenijo z naštetimi sosednjimi pokrajinami in s staro slovensko morsko obalo v Tržaškem zalivu pri Nabrežini (Aurisina) ter s Sesljanom (Sistiana, <http://sl.wikipedia.org/wiki/Sesljan>), ki je bil v času Avstro-Ogrske ob koncu 19. stoletja poleg Gradeža (Grado) in Opatije eno izmed treh najbolj priljubljenih

obmorskih letovišč. Sesljski zaliv je priljubljena turistična točka tudi danes.

V Nabrežini (<http://sl.wikipedia.org/wiki/Nabrežina>) so Slovenci še danes večinsko prebivalstvo, najbolj poznana pa je kot dom slovenske etnološke značilnosti, izdolbenih čolnov – čup. Od stare Nabrežine po Bregu do morske obale vodi 1,5 km dolga učna »Ribiška pot«, ki sledi vsakodnevni poti nekdanjih nabrežinskih ribičev. Od železniške postaje Nabrežina-razpote (Bivio d'Aurisina) preko večine najlepših razgledišč nad Tržaškim zalivom vse do doline Glinščice vodi »Kugyjeva pot«. Od navedene železniške postaje do morskega pristanišča »Pri Čupah« (Canovella de' Zoppoli) je v zračni razdalji samo približno 400 metrov. Zraven pristanišča je kopališče z imenom Kovačnica.

Za poimenovanje vlaka Euro City bi uporabili ime doma-

Mnenje Poslovne enote potniški promet

Poslovna enota potniški promet je predlog ocenila kot zanimiv. PE potniški promet si skupaj z italijansko železniško družbo za prevoz potnikov Trenitalia prizadeva poiskati možnosti za bolj učinkovito sodelovanje. Trenitaliji so bile predstavljene možnosti vlakovnih povezav med Ljubljano in Tržičem (Monfalcone), s Trstom in Gorico v Italiji. Predlogi do sedaj žal niso bili sprejeti. Trenitalia je celo enostransko ukinila vlak Casanova in ni podprla predloga, po katerem bi nekateri lokalni vlaki vozili na Opčine (Villa Opicina).

Kljub ukinitvi vlaka Casanova, beležimo povečanje prodaje vozovnic za potovanje v notranjem prometu v Italiji. Potniki namreč uporabijo svoje prevozno sredstvo za prevoz do železniške postaje Trst. Poslovna enota Potniški promet se dogovarja in išče tudi druge možnosti vlakovnih povezav, med drugim, tudi v kombinaciji z avtobusom iz Kopra.

čega slovenskega pesnika in pravnika Iga (Ignacija) Grudna (1893-1948), ki je bil rojen v Nabrežini. Vlak bi lahko poimenovali tudi po slovenskem pravniku, alpinistu, pisatelju in humanistu Juliusu Kugyju (z originalnim priimkom Kogoj, 1858-1944), ki je bil rojen

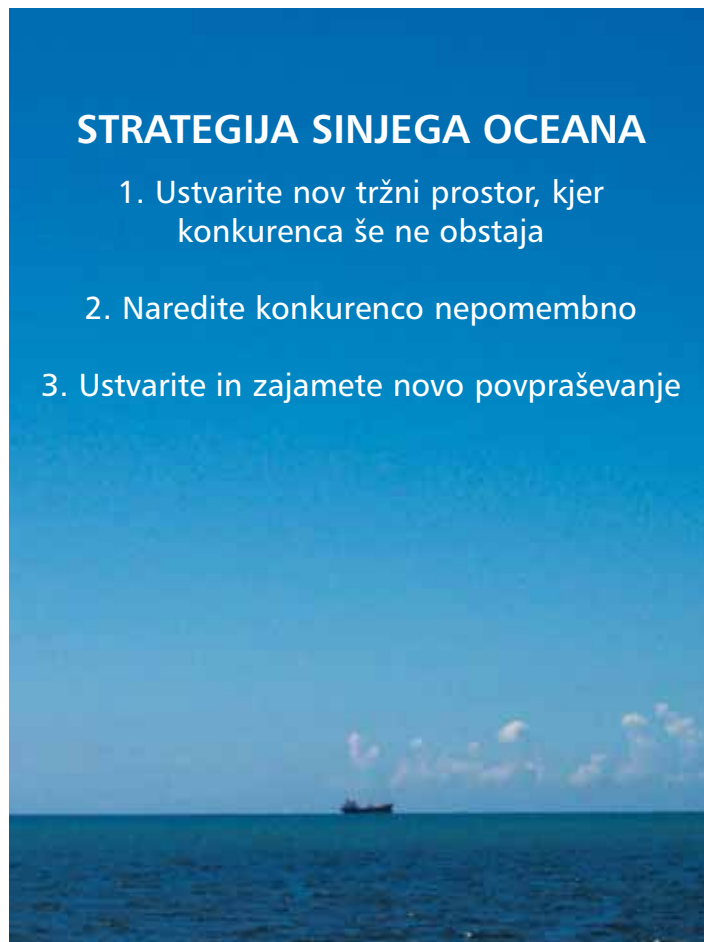
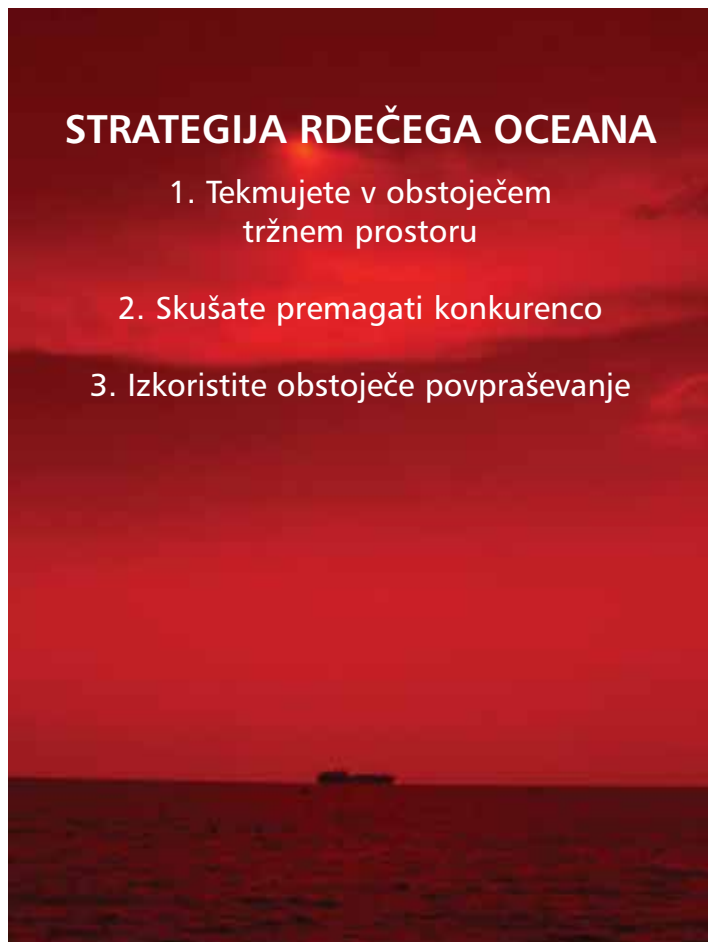
v Gorici, živel in umrl pa je v Trstu: <http://sl.wikipedia.org/wiki/Kugy>. Novi vlak bi vozil na relaciji Ljubljana-Tržič (Monfalcone) po voznem redu nekdanjega Euro City vlaka Casanova, ustavljal pa bi dodatno še na železniških postajah Nabrežina in Sesljan-Vižovlje.

STRATEGIJA RDEČEGA OCEANA

1. Tekmujete v obstoječem tržnem prostoru
2. Skušate premagati konkurenco
3. Izkoristite obstoječe povpraševanje

STRATEGIJA SINJEGA OCEANA

1. Ustvarite nov tržni prostor, kjer konkurenca še ne obstaja
2. Naredite konkurenco nepomembno
3. Ustvarite in zajamete novo povpraševanje





V Ljutomer

Ko se napotimo v prestolnico Prlekije, kot je med drugim znan Ljutomer, imejmo na zalogi dovolj sproščenega časa, kajti sprehod skozi mesto je dovolj kratek, da se morda razvije v dvodnevni izlet; v tem primeru prenočimo v hotelu sredi mesta. Lokalna turistična organizacija Prlekija namreč organizira eno- ali dvodnevne izlete po Ljutomeru in okolici, ki vključujejo tudi obisk po vinih slovečega Jeruzalema, kopanje v termah Banovci in še marsikaj. Po kulinarčni plati so v Prlekiji, poleg znanega mesa iz tunke in odličnih vin, privlačne še enostavne tradicionalne jedi kot so krapci, kvasenica, postružnjača in prleška gibanica.

Z ž. p. Ljutomer stopimo do glavne ceste in gremo ob njej desno, čez železniško progo in naprej ob cesti v središče mesta. Še preden pridemo v center Ljutomera, v postanek povabita dve slaščiarni; pri drugi je na desni park, ki ga obiščemo kasneje, zdaj pa nadaljujemo po cesti naravnost, na razcepu levo in po Prešernovi ulici na Glavni trg sredi mesta. Obenem, pa čeprav kar ob cesti in le okoli 15 minut, hodimo po evropski pešpoti E7, ki povezuje Atlantik in Črno morje. Skozi Slovenijo drži od Soče do Mure oziroma od Robiča do Hodoša in je dolga približno mesec dni hoje. Ko pridemo na Glavni trg, je na desni vhod v muzej z muzej-

ske zbirko *Taborsko gibanje na Slovenskem*, ki prikazuje zgodovino in razvoj slovenskega narodnega preporoda v času Avstro-Ogrske. V Ljutomeru je bil namreč leta 1868 prvi slovenski tabor, ki je med drugim spodbudil nastanek različnih društev in čitalnice. Muzej je odprt med tednom od 10.00 do 15.00, ob koncu tedna pa po dogovoru (tel. 02/581 17 58). V istih prostorih je na ogled tudi Splošna muzejska zbirka Ljutomer.

Skozi naslednji vhod na isti strani Glavnega trga pridemo do turistično informacijskega centra, v katerem je na voljo nemalo informativnega gradiva o Ljutomeru in okolici. TIC Ljutomer (tel. 02/584

83 33) je odprt od ponedeljka do petka od 8.00 do 16.00. Obiščemo ga lahko tudi po svetovnem spletu (www.lto-prlekija.si). Če se odločimo za organiziran celodnevni ali dvodnevni izlet, se zanj dogovorimo vnaprej. Informacije so ob vsakem času na voljo na telefonu 041/666 641.

Z Glavnega trga se napotimo po Ormoški cesti mimo hotela ali čez Miklošičev trg in po Postružnikovi ulici na Stari trg, ki je najstarejši del naselja. Zatem si privoščimo kratek, ne kaj več kot pol ure dolg sprehod skozi primestni gozd. S Starega trga sledimo markacijam ob cesti, vrh klanca z ostrega ovinka nadaljujemo naravnost in zatem pri baru Alladin zavijemo



↑ Železniška postaja Ljutomer stoji na robu mesta.

← Na Miklošičevem trgu pod cerkvijo stoji spomenik jezikoslovcu Franu Miklošiču (1813-1891), ki je bil rojen v Radomerščaku pri Ljutomeru. Svoje najboljše delo, Primerjalno slovnico slovenskih jezikov, je ustvarjal kar tri desetletja.

→ Ljutomer ima več kot stoletje in četrt dolgo tradicijo kasaških dirk.



desno v gozd. Po stezi pod grebenom gremo najprej naravnost in zatem navzdol, mimo ribnika do odcepa ceste proti šoli, kjer zavijemo levo in pri šoli desno, čez parkirišče in po šolski poti nazaj navzdol v središče Ljutomera.

Zdaj je pred nami še »športni krog«, ki ni daljši od 15 minut hoje: vrnemo se do mestnega parka in gremo po asfaltni poti ob Ščavnici do mostička, zavijemo pri njem desno in pridemo do hipodroma. Ljutomer že več kot 130 let slovi kot središče reje konj in po avtohtoni slovenski pasmi ljutomerski kasač. Danes so kasaške dirke na ljutomerskem hipodromu med najbolj znanimi in najbolj obiskanimi prireditvami v Prekiji.

S hipodroma gremo po cesti mimo igrišč za tenis in letnega kopališča do parka in zatem nazaj na ž. p. Ljutomer. To pravi teorija, saj se v praksi prej ustavimo v kateri od mestnih restavracij ali vsaj v kavarni na Glavnem trgu, če ne tudi v eni od omenjenih slaščičarn, saj je radovedne hoje skozi Ljutomer z vrnitvijo vred le dobro uro do ure in pol.

Borobudur je eden najbolj slikovitih templjev v Indoneziji.



Z vlakom po Indoneziji

Najgostejše naseljeni indonezijski otok Java je edini z dobro železniško povezavo. Z vlakom je mogoče prečkati dobrih tisoč kilometrov dolg otok po dolgem in počez. Dve železniški progi sta tudi na sossem otoku Sumatra. Vendar le na jugu med mestoma Brandarlampung in Lubuklinggau, ter na severu v okolici mesta Medan. Čeprav povezujejo le manjši del krajev na otoku, je skupna dolžina tirov blizu tisoč kilometrov.

Vlaki nudijo zelo različno udobje, kar se seveda odraža pri ceni. Na voljo je pestra izbira, od vedno polnega počasnega vlaka z ekonomskim razredom in lesenimi sedeži pa do udobnega ekspresa s poslovnimi vagoni in spalniki. Ekspresni vlaki so seveda tudi hitrejši in točnejši.

Potovanje čez Javo je lahko dokaj preprosta zadeva. V vsakem večjem mestu je moč najti kup avtobusov, ki vozijo tudi na bližnje otoke Bali in Sumatro. Cene so zmerne, vožnja pa kolikor toliko znosna, če odmisliš samomorilsko razpoložene šoferje in neznan-sko radovedne domačine. Vlak je lahko še najcenejša možnost, a ne vedno najhitrejša. Poleg tega si stalno izpostavljen celemu vagonu radovednežev, ki kar povrsti hodijo poizkušat svoje znanje angleščine. Če imaš še to smolo, da se odločiš za vlak ob kakšnem večjem prazniku, se lahko potovanje spremeni v pravo moro. Takrat so vagoni natrpani do zadnjega kotička in lahko si srečen, če se sploh uspeš zriniti na vlak! V vsesplošni gneči

povzročajo še dodatno zmedo prodajalci raznih priboljškov, ki se vztrajno prebijajo med prepotenimi telesi. Z velikimi pladnji in košarami krožijo sem ter tja po vagonih, vse dokler niso zadovoljni z izkopičkom ali pa utrujeni občepijo v kakšnem kotu umazanega vagona. Nikoli mi ni bilo čisto jasno, kje živijo vsi ti ljudje, saj so s svojimi košarami pogosto vztrajali na vlaku tudi petsto kilometrov in več. Koši za smeti so v najcenejših vagonih bolj za okras. Smeti veselo romajao skozi okno ali v najboljšem primeru na tla. Razlike pa pravzaprav ni. Na vsaki postaji namreč smeti preprosto pometejo z vagona in potem obležijo ob železniški progi.



Po mestih se lahko prevažaš tudi z rikšami.



Za Javo so značilni številni vulkani.

V notranjosti na terasastih poljih dobro uspeva tudi krompir.



Med radovedneži

Nakup vozovnice za vlak se mi je zdel v prestilnici Džakarti popolnoma brezupna zadeva, saj so se pred okenci za oddaljene kraje ob vsaki uri vile nepregledne vrste čakajočih. Na srečo sem čisto slučajno izvedel, da lahko dobijo tujci karto brez čakanja in to po čisto uradni poti. Stopil sem torej mimo vrste do načelnika postaje in stvar je bila urejena. Začuda se ob takšni protekciji prav nihče ni razburjal. In tako sem oborožen z vodo, šopom banan, zavitkom keksov in obilico

je šlo še posebno na živce, saj če sem sedel na avtobusu, ki pelje v Surabaya, res ni bilo težko ugotoviti, kam sem namenjen. Kasneje sem izvedel, da je to nekakšen pozdrav, kot npr. Kako si kaj? Na to vprašanje je najbolje odgovoriti »jalan, jalan« (hodim, kar tako), kar spraševalcem vedno privabi na obraz zadovoljen nasmeh. Ob naslednji poplavi vedno enakih vprašanj prasnem v smeh in cela štorija se še enkrat ponovi. »Kam greš, kako ti je ime?«... Na koncu se sprijaznim z usodo in večer mine v prepevanju ameriških uspešnic, vse dokler me

ljev in gradnjo velikih svetišč. Prvotni prebivalci so verjeli v duhove prednikov in animistične sile. V stikih z Indijci se je tudi tukaj pričela hindujsko-budistična kolonizacija, ki je trajala kar 1400 let in je bila zaradi simbioze kultur obojestransko koristna. Znanost in kultura sta se v tem času razvijali kot le malokje. Eden izmed najmogočnejših templjev iz tega obdobja je Borobudur. Leži nedaleč stran od velikega mesta Yogjakarta. Slednje velja za nekakšno kulturno prestolnico otoka, v kateri se vedno nekaj dogaja. To je tudi pravi kraj za obisk gleda-

ni ulice v nedogled vrstijo leseni vozički in stojnice z lokalnimi specialitetami, vmes pa nad plinskimi gorilniki ždijo velike posode iz katerih se nenehno širijo čudovite vonjave. Na splošno prevladujejo testenine in riž v kombinaciji z zelenjavo, piščančjim ali svinjskim mesom in izvrstnimi morskimi sadeži. Poskrbljeno je tudi za sladkosnede, saj se poleg različnih omlet ponujajo še ocvrte banane, ananas in kokos, potresen s sezamovi semeni. Ena izmed jedi, ki se mi je še posebno priljubila, se imenuje gadu-gadu. Za nenavadnim imenom se skriva dokaj



Vagone najcenejšega razreda vsake toliko časa dobro pometejo.

potrpežljivosti zavzel sedež, takrat še presenetljivo čistega vagona. Kmalu sem se lahko prepričal, da so Indonezijci res neverjetno družabni in neznansko radovedni ljudje. Na vlaku, ladji, avtobusu se vedno zapletejo v živahne pogovore, če pa je pri roki tujec pa še toliko bolje! Vsakdo, ki zna vsaj nekaj angleških besed, hoče preizkusiti svoj besedni zaklad. Seveda so vprašanja vedno bolj ali manj enaka. Ko me že stotič sprašujejo, kje je Slovenija, kaj je Ljubljana, kam grem, kako mi je ime, kaj delajo moj oče, mama, brat, sestra..., se delam da ne zastopim angleško. Toda tudi to ne pomaga kaj dosti, saj očitno še niso naleteli na tujca, ki ne bi govoril angleško. Med ljudmi je zelo pogosto izrečeno vprašanje: Kam greš? To mi

pred radovedneži ne reši prepričljiv spanec.

Obilo zanimivosti

Otok Java je ena sama veriga bolj ali manj dremajočih vulkanov in marsikaterega si je mogoče ogledati čisto od blizu. Zemlja je tod tako plodna, kot le malokje. Bogata koncentracija mineralov, ki so jih v tisočletjih iz drobovja zemlje iztrgali vulkani in vlažna tropska klima, sta idealna kombinacija za bujno rast. Nekateri predeli so še vedno neprehodni gozdovi, v katerih živijo eksotične živali, od nosorogov pa do netopirjev, ki merijo več kot meter čez krila!

Antična Java je bila dežela kmetov, ki so pridelovali ogromne presežke, ki so šli za palače kra-



Kopanje v pretežno muslimanski državi izgleda malo drugače.

lišča senčnih lutk, ogled tiskanja blaga v batik tehniki ali poslušanje tradicionalne glasbe. Vsak teden je priložnost za ceramonije v kraljevi palači ali pa nov festival drame, plesa, glasbe... Cela četrt se ukvarja z izdelovanjem usnjenih in lesenih lutk, s katerimi uprizarjajo celonočne predstave iz svoje bogate kulturne dediščine.

Najdaljša restavracija na svetu

V Yogjakarti je še posebno živahno ob večerih, ko na širokih pločnikih glavne ulice Malioboru vzniknejo nešteti prodajalci in provizorične restavracije okoli razmajanih stolov in klopi. Domačini se radi pohvalijo, da je to najdaljša »restavracija« na svetu. Povsem upravičeno, saj se z obeh stra-

preprost recept: v sopari dušeni sojini kalčki in sezonska zelenjava prelita s pikantno arašidovo omako, za osnovo katere uporabljajo arašidovo maslo. Zraven seveda sodi še riž, saj kruha vsaj v restavracijah namenjenih domačinom, skoraj ne poznajo. Okusno hrano si je mogoče v izobilju privoščiti za res malo denarja. Hrana je za naše razmere večinoma precej začinjena, toda okusa se je mogoče hitro privaditi, če le ne pretiravamo z najbolj pekočimi začimbami. Kljub preprostosti pa za neoporečnost hrane ni potrebno pretirano skrbeti, vsaj dokler je vse prepečeno v olju. Kdor zaide na ta konec sveta pa mora poizkusiti tudi pestro paleto tropskega sadja, ki je na voljo pri uličnih prodajalcih in na številnih tržnicah.

Transport in logistika – Dnevi prevoznikov

Prednosti V. in X. koridorja niso samoumevne

Podjetja, ki se ukvarjajo z logistiko, prevozniki, strokovna javnost in predstavniki vladnih služb so se 16. in 17. maja srečali na 2. izobraževalno-sejemski prireditvi »Transport in logistika – Dnevi prevoznikov« v Logističnem centru BTC. Prireditve je bila prvi dan namenjena strokovni in poslovni javnosti, drugi dan pa prevoznikom in širši javnosti. Predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije in največjih logističnih podjetij – Pošta Slovenije, Intereuropa, Slovenske železnice, Aerodrom Ljubljana in Luka Koper – so na plenarnem delu predstavili svoj pogled na slovensko logistiko na križišču petega in desetega koridorja.

Predsednik uprave BTC Ljubljana **Jože Mermal** je ocenil, da je slo-

vensko gospodarstvo v zadnjih petnajstih letih izredno napredovalo. »Priča smo prehodu iz delovno intenzivnih panog v storitvene panoge; ta prehod bomo lahko dosegli le skupaj – podjetja, vlada in drugi. Za doseganje želenih ciljev bo treba zgraditi tudi ustrezno infrastrukturo,« je še poudaril Mermal.

Na šestih okroglih mizah so obravnavali številna aktualna vprašanja transporta in logistike. Spregovorili so, med drugim, o pomenu ekologije v logistiki, ekoloških spodbudah v logistiki in vinjetah ter sistemu elektronskega cestninjenja cestnih tovornih vozil. Spregovorili so tudi o informacijski podpori in programski podpori, informacijski tehnologiji za prevoznike in

za spremljanje vozil ter podpori skladiščne dejavnosti. »Logistika dobiva v Sloveniji na pomenu, in je v vzponu, Slovenija pa je vpletena v blagovne tokove. Vse sklepe in ugotovitve na okroglih mizah, ki bodo zelo verjetno provokativni in praktični, bomo posredovali pristojnim organom, institucijam, društvom in širši javnosti v Sloveniji. V naslednjih letih si bomo dovolili spremljati, kakšen je odgovor pristojnih organov in institucij,« je napovedal direktor Logističnega centra BTC Ljubljana **Janko Pirkovič**. Prireditve je odprl državni sekretar na ministrstvu za promet **dr. Peter Verlič**. »Obseg logističnih storitev v Evropi tisoč milijard evrov letno, pričakovana rast v naslednjih letih pa se ocenjuje na

15 odstotkov, kar uvršča logistiko med najhitreje rastoče panoge. V Sloveniji logistika in prevozniki prispevata pet odstotkov dodatne vrednosti v bruto družbenem prihodku,« je povedal Verlič.

Direktor Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije **Robert Sever** je govoril o pomenu presečišča petega in desetega koridorja za Slovenijo. Izpostavil je slabo razvito infrastrukturo povezavo med različnimi vrstami prometa in nizko gostoto infrastrukturne mreže. Poudaril je potrebo po organiziranju distribucijskih središč, izgradnjo drugega železniškega tira Koper–Divača, razvoj letališč in Gatewaya Slovenija. Opozoril je na stroške onesnaževanja okolja in povedal, da bo treba glede zaračunavanja stroškov vzpostaviti enake pogoje za vse subjekte v prometu. »Cestni prevoz beleži 20-odstotno povprečno letno stopnjo rasti, zaradi velike prilagodljivosti, cenovne konkurence in cenovnih pritiskov. Bojazen je, da bodo cene v cestnem prevozu še padale. Standardi med državami članicami niso izenačeni in potrebna bodo dodatna prilagajanja. Zato prihaja do kršitev zakonodaje glede delovnega časa voznikov in drugih kršitev. EU se je na to odzvala s spremembami v zakonodaji,« je povedal Sever. Glede prehoda tovora na železnico je povedal: »Prehod tovora na železnico ni samoumevno. Mogoče bodo večje naložbe pripomogle, da bo prišlo do prehoda tovora na železnico in da se bo okrepil položaj železnice. Pri tem bo pozitivno vplival tudi razvoj Luke Koper«.

Organizacijsko-informacijske spremembe na Slovenskih železnicah je predstavil direktor



Jože Mermal, dr. Peter Verlič, Emil Milan Pintar in Janko Pirkovič.

Tovorni promet



Luka Koper.



Saša Hanc in Mitja Čeligoj (Fersped), desno: Melita Rozman Dacar in Bojan Vajda (Slovenske železnice, PE tovarni promet).



za tovarni promet **mag. Igor Hribar**. V naslednjih devetih mesecih bo uveden nov informacijski sistem, ki bo omogočal še večjo internacionalizacijo in preglednost poslovanja. Nove možnosti za Slovenske železnice vidi v pozicioniranju na ključnih trgih (Italija, Avstrija, Madžarska in Hrvaška). »Tržni pogoji se danes korenito spreminjajo in priča smo liberalizaciji v tovarnem prometu, vendar to prinaša tudi nove priložnosti za Slovenske železnice. Želimo se regionalno pozicionirati s sodelovanjem z drugimi železniškimi operaterji.«, je povedal Hribar. V zvezi s slovensko železniško infrastrukturo je ocenil, da že obstajajo fizične omejitve za rast železniškega tovarnega prometa. »Letna povprečna rast med letoma 2001 in 2007 znaša 3,6 odstotka pri prevozu tovora in 4,7 odstotka pri obsegu dela NTKM. Za povečanje prometa je treba zagotoviti ustrezne storitve in izboljšati železniško infrastrukturo,« je še povedal Hribar.

Direktorica sektorja za logistiko v Pošti Slovenije **mag. Karmen Lebe** je predstavila izkušnje z zniževanjem stroškov in optimalnim načrtovanjem mrežne preskrbe za distribucijo paketov. Povedala je, da obseg »paketišnih storitev« raste z 20-odstotno letno stopnjo, Pošta Slovenije pa obdela 8,2 milijona paketov letno. Zato so se lotili prenove paketne logistike in informacijske podpore za obdelavo pošiljk. Z uporabo sodobnih orodij za optimizacijo transportnih poti si obetajo ogromne prihranke. Za potrebe paketne logistike bo v prihodnje Pošta Slovenije zgradila tudi dodatne logistične centre v Sloveniji.

Načrte Aerodroma Ljubljana je predstavil strokovni sodelavec za ekonomiko poslovanja **Marjan Bernetič**. Sodobna letališča postajajo centri poslovnega razvoja, izgradnjo novega potniškega terminala se bo lahko povečalo število potnikov iz 1,5 milijona (leta 2007) na 2,5 milijona. Veliko si obetajo tudi od izgradnje železniške povezave z letališčem Jožeta Pučnika do leta 2015.

Namestnik predsednika uprave Intereurope **Zvezdan Markežič** je predstavil razvojne načrte, in strategijo širitve na Vzhod in Jugovzhod. Pozitivno je ocenil priložnosti na ruskem trgu, ki bo v prihodnje največji konzumni trg na svetu. Intereuropa je blizu Moskve zgradila nov logistični center Čehov za potrebe logistike avtomobile. Petega maja letos je iz Luke Koper že krenil njihov prvi vlak, namenjen na terminal Čehov. Železniškemu prevozu namenjajo veliko pozornosti in ga želijo v prihodnje še povečati. Član uprave Luke Koper **mag. Marjan Babič** je govoril o krepitvi vloge pristanišča z razvojem zalednih logističnih središč. Luka Koper načrtuje podaljšanje prvega pomola za 600 tisoč TEU, podaljšanje drugega pomola, izgradnjo novega kontejnerskega terminala na tretjem pomolu, nov vhod v Luko (ob Serminu), ki bo razbremenil koprsko ceste, dodatno garažno hišo za 22 tisoč avtomobilov in potniški terminal. Poleg tega, Luka Koper širi svojo dejavnost izven luškega območja in ker je prostor v luki omejen gradi zaledna logistična središča – Evropski distribucijski center Sežana in regionalni distribucijski center »Panonija« v Beltincih. Načrte pa ima Luka tudi na Madžarskem in v Romuniji. Babič je tudi izpostavil potrebo po razvoju kopenske infrastrukture in izgradnji drugega tira Koper–Divača, kajti že danes gre več kot 60 odstotkov blaga iz/za Koper po železnici.

V razstavnem šotoru je bilo 40 razstavljalcev z več različnih področij: vozila, mehanizacija, zavarovanje, svetovanje, prodaja olj, sredstev za čiščila in druga. Dneve prevoznikov so obogatili številne aktivnosti, kot sta državno prvenstvo poklicnih voznikov v spretnostni vožnji v izvedbi Zveze ZŠAM Slovenije in razstava transportnih vozil. Za voznike in obiskovalce so pripravili tudi zanimive družabne igre. Obiskovalci so na poligonu spretnostne vožnje lahko preizkusili svoje znanje obvladovanja vozila in se pomerili v ekipni vleki tovarnega vlačilca.

Vlak za kombinirani promet ME 120 (120km/h), ki vozi iz Italije do rečnega pristanišča Gennevilliers à Colmar (pri Parizu). Posnetek je nastal pozimi. Na čelu vlaka je dizelska lokomotiva vrste 66.



DB bodo delno privatizirane

ROLa vlak z lokomotivo Nemških železnic 155157-1, poleg je vozilo Švicarskih železnic Am 843093-6. Na postaji Freiburg im Breisgau (Nemčija).



Tovorni vlak, katerega vlečeta lokomotivi 225079 in 225082. Na postaji Friedrichshafen.



Nemška vlada je aprila letos sprejela dogovor o prodaji 24,9-odstotnega deleža Nemških železnic (DB) s ponudbo delnic na Nemški borzi. Leta 2007 je revija Fortune izbrala DB za najboljše železniško prevozno podjetje na svetu. Leta 2007 so DB ustvarile dobiček v višini 1,7 milijard evrov ob skupnem prometu več kot 31 milijard evrov. DB poslujejo na 34 tisoč kilometrih železniških prog v Nemčiji, njene dejavnosti pa segajo preko državnih meja. Imajo 237 tisoč zaposlenih, od tega 182.500 v Nemčiji. Leta 2002 so kupile logistično storitveno podjetje Schenker z 88 tisoč zaposlenimi in 1.500 podružnicami v 150 državah po svetu.

Tovorni del DB-ja je sedaj znan kot DB Schenker; ta je v Veliki Britaniji leta 2007 kupil železniško družbo za tovorni promet EWS (English Welsh & Scottish Railways) ter več manjših železniških podjetij. Logotip družbe DB Schenker se je tako začel pojavljati na lokomotivah v Veliki Britaniji. Družba EWS se je v Veliki Britaniji soočila s težkimi poslovnimi pogoji, zato je s presežkom dizelskih lokomotiv vrste 66 začela voziti v Franciji. Tu se trenutno nahaja 70 njenih lokomotiv. Družba je v Franciji zelo hitro postala drugi največji operater v tovarnem prometu, takoj za Francoskimi železnicami (SNCF).

DB uspešno izkoriščajo svojo poslovno povezavo v Franciji, tako da tovorni promet preko Rokavskega preliva hitro raste. Tako so na primer 4. marca letos uvedle novo storitev v intermodalnem prevozu na relaciji Duisburg–Manchester; vlak vozi 5 dni na teden. Letos naj bi uvedle še več storitev med Veliko Britanijo ne eni strani in Belgijo, Nemčijo, Italijo,



Francijo, Španijo in Švico na drugi strani. Za financiranje širitve DB potrebujejo več kapitala. Tega bodo težko dobile od Nemške vlade, saj gre za širitev izven Nemčije. Zato se DB zavzemajo za privatizacijo, s katero bi pridobile dodatni kapital.

SNCF so se ustrašile naglega uspeha DB/EWS, izgubile so nekaj poslov ter bile priča dejstvu, da nove posle v železniškem prometu pridobiva nizko-cenovna, hitro odzivna, zanesljiva in celovita storitev Nemških železnic. SNCF so kljub številnim reorganizacijam veliko let izgubljale milijone evrov v tovarnem prometu. Veliko železniških podjetij v tovarnem prometu ocenjuje, da bo v prihodnje peščica operaterjev pokrivala Evropo, med temi pa je DB Schenker v prednosti s svojo mednarodno ponudbo.



Lokomotiva vrste 66 vleče vlak na relaciji Bouchain (Francija) – Muttentz (Švica) – Italija. Ob prihodu na postajo Basel (Švica).

Lokomotivi Nemških železnic 185098-1 in 185111-2 na postaji Erstfeld.



SNCF so se sedaj odzvale. Geodis je podoben Schenkerju. Je družba za cestni prevoz, ki je vložila kapital v pomorski in letalski prevoz ter globalno logistiko. SNCF ima trenutno v lasti njen 42,37-odstotni delež ter nudi 600 milijonov evrov za nakup preostalega deleža. Francoske železnice so si zastavile cilj, da postanejo eno od petih najboljših prevoznih podjetij na svetu; leta 2008 nameravajo ustvariti promet v višini 8,5 milijard evrov in dobiček, medtem ko so leta 2007 pridelale izgubo v višini 23 milijonov evrov. Družba Geodis je bila v težavah, toda reorganizacija je botrovala dobičku v višini 53,7 milijonov evrov v letu 2007 in 26-odstotni rasti ob prometu v višini 4,8 milijarde evrov. Geodis ima 26 tisoč zaposlenih in posluje v 120 državah.

Lokomotivi 295081-4 in 295084-8
na drči v luki Hamburg.



Luka Hamburg

Luka Hamburg pomembno vpliva na tokove tovarnih prevozov v Evropi. Neverjetnih 70 odstotkov kopenskega prevoza na razdaljah preko 150 kilometrov, ki ga generira luka Hamburg gre po železnici. Ne samo to, delež cestnega prevoza se zmanjšuje, medtem ko delež železnice nesorazmerno raste. Železnica je to dosegla s konkurenčno ceno in storitvijo.

Luka ima lastno železniško mrežo prog, ki je sama po sebi vzbuja močen vtis. Ima 314 kilometrov prog oziroma 530 tirnih kilometrov. Na velikanski ranžirni postaji v luki obdelajo preko 200 vlakov na dan, 4.000 vagonov na dan ter 60 vlakov DB Netza, ki tudi tja vozijo. Načrtovana rast prometa predvideva trikratno povečanje prometa zabojnikov po železnici do leta 2015 in dvakratno povečanje števila vlakov, na 400 vlakov na dan. Hamburg je izvor ali ponor trinajstih odstotkov vsega tovarnega prometa v Nemčiji. 97 odstotkov vsega generalnega

tovora preko luke je v kontejnerjih; večina vlakov je intermodalnih, upravlja jih pa 44 različnih podjetij. Tukaj je mogoče videti široko izbiro zasebnih lokomotiv. Leta 2006 so luške železnice prepeljale 39 milijonov ton blaga v 1.587.800 enotah TEU in 1.543.900 vagonov. Kot da to ne bi bilo dovolj, v prvih šestih mesecih leta 2007 so zabeležili 16-odstotno povečanje prepeljanega prometa. V zadnjih petih letih se je železniški promet povečal za 89 odstotkov.

Luka se širi, tako po površini kot zmožnostih pretovora; povečuje tudi število visoko zmogljivih dvigal, ki po vsaj pet skupaj istočasno pretovarjajo z velikih kontejnerskih ladij. Za pridobitev novega tovara je zelo pomembna zmožnost hitrega pretovora v luki.

V luki je pet železniških postaj, sedem nadzornih centrov in 73 mostov. Največji in najsodobnejši nadzorni center je na velikanski ranžirni postaji na zahodu,



Pogled z nadzornega stolpa na ranžirno postajo.



Kontejnerska ladja v luki Hamburg.



Pogled z nadzornega stolpa na drčo.

Tovorni promet



V luki Hamburg je mogoče videti različne lokomotive.



ob cesti A7; postaja je povezana neposredno z mrežo DB. Gre za postajo "Alte Süderelbe" iz leta 1995. Ta je pred kratkim bila deležna temeljite obnove in posodobitve, za kar so namenili 38 milijonov evrov. Ob tem so podaljšali tirne kapacitete za 150 metrov, tako da postaja lahko danes sprejme vlake dolžine do 700 metrov, krasi pa jo futuristični nadzorni stolp. Postajo so uradno ponovno odprli 25. aprila 2007.

Promet razsutega blaga tudi raste; prevozi železove rude so se leta 2006 povečali za 27 odstotkov in znašajo 12,4 milijonov ton. Vlaki, ki rudo prevažajo v notranjost so med najtežjimi v Nemčiji; njihova masa znaša 6 tisoč ton, dolgi so 600 metrov in sestavlja jih 39 vagonov.

Zgodovina luke Hamburg sega v leto 1189, ko je cesar Friedrich Barbarossa podelil posebne pravice trgovanja in ladijskega prevoza po reki Elbi. Od takrat Hamburg stalno raste in se širi. Ocenjuje se,

da luka omogoča 156 tisoč delovnih mest v regiji in ta se še naprej povečujejo. Na svetovni lestvici luk zaseda Hamburg osmo mesto, takoj za luko Rotterdam. Luki sta tudi edini evropski luki med desetimi največjimi na svetu.

Svetovna trgovina se povečuje, ne glede na gospodarske težave, in obseg kontejnerskega prometa raste po 15-odstotni letni stopnji. Stalne naložbe v opremo, katere desetletja podpira vlada, so ustvarile svetovno luko. Kontejnerske ladje postajajo vedno večje, da bi zadostile ekonomiji obsega. Potrebujejo manj postankov ter hitrejša nakladanje in razkladanje. Sposobnost železnice, da hitro premakne velike količine zabojnikov v notranje »kopenske luke« na okreten in učinkovit način je dokazljivo neprekosljiva. Železnica to odlično opravi. Z dolžnim spoštovanjem do daljnovidne vizije luke Hamburg, se bo pričakovana rast tudi dejansko zgodila in železnica bo pri tem igrala vedno bolj pomembno vlogo.



Lokomotivi 152107-9 in 291038-8 v luki Hamburg.



Ranžirna postaja.

Pravice potnikov

EU bo naredila konec zavajajoči prodaji letalskih vozovnic

Spletni nakup letalske vozovnice je še vedno tvegana odločitev, saj je po poročilu EU tretjina potrošnikov »ob denar, zavedena ali zmedena«. Evropska komisija je sporočila, da je polovico spletišč, ki so zavajala potrošnike ali uporabljala nepošteno prakse, prisilila k spremembi ravnanja.

Pregledali so 386 spletišč (v 13 državah EU in na Norveškem): kaznovali so jih 137, vendar je le polovica med njimi spremenila svojo prakso. Po pravkar objavljenem poročilu je spletni nakup letalske vozovnice še naprej »resen in trdovraten problem«. Ugotovitve o spletni prodaji letalskih vozovnic so del pregleda spletišč letalskih prevoznikov EU,

s katero so v raznih državah EU sistematično in istočasno odkrivali kršitve zakonodaje o potrošnikih. Pregled je pokazal nepravilnosti pri prodaji letalskih vozovnic v celotnem sektorju, je pojasnila evropska komisarka za varstvo potrošnikov Meglena Kuneva. »Upam, da so prevozniki zdaj spoznali, da bo Komisija odločno ukrepala v prid potrošnikov.« Če sporni prevozniki do 1. maja 2009 ne bodo spremenili načina prodaje in trženja, Komisiji »ne bo ostalo drugega, kot da ukrepa«, je še dodala komisarka. V preiskavi so največ pozornosti namenili nepoštenim nakupnim pogojem in praksam, kamor denimo sodijo tudi spletne

strani, ki potrošnikom pokažejo že vnaprej določene cenovno dražje možnosti. Glavne ugotovitve so:

- tretjina spletišč je bila kaznovana zaradi kršitev zakonodaje o potrošnikih;
- mnoga spletišča so zagrešila več nepravilnosti: zavajajoče cene, nezakoniti nakupni pogoji, oglasi z neobstoječimi ponudbami;
- nepravilnosti se vlečejo od letalskih prevoznikov do agencij;
- očitne so razlike pri odpravljanju nacionalnih in čezmejnih kršitev. Tako so odpravili 55 % kršitev na nacionalnih straneh in samo 9 % čezmejnih (denimo pri pritožbah nad prevoznikom iz druge države);

- nepreglednost, saj v večini držav članic ne smejo objaviti imen kršiteljev, dokler so v sodnem postopku. So pa nekatere države objavile nacionalne raziskave spletne prodaje letalskih vozovnic.

Evropska komisija si prizadeva doseči, da bi bila prva prikazana cena tudi končna cena nakupa, da bi bile vse omejitve pri posebnih ponudbah jasno označene ter da bi bili pogoji nakupa pošteni in bi jih potrošnik lahko prebral v svojem jeziku.

Vir: Evropska komisija, http://ec.europa.eu/news/transport/080508_1_sl.htm

Galileo pripravljen, da odrine

Potem, ko so se izjalovili dogovori z zasebnim konzorcijem o sofinanciranju satelitsko-navigacijskega sistema Galileo, je Evropska komisija lani predložila obsežne spremembe osnovnega načrta. Aprila letos so evropski poslanci na plenarnem zasedanju Galileu prižgali zeleno luč: Od leta 2013 naj bi Evropa imela svoj satelitsko-navigacijski sistem, njegova izgradnja, kot to zahteva Parlament, pa naj bi se financirala zgolj iz evropskih sredstev.

Galileo je satelitsko-navigacijski sistem, sestavljen iz 30 satelitov, ki bodo v višini 24.000 kilometrov nad zemljo pokrivali celotno zemeljsko oblo. Sateliti bodo lahko do metra natančno določili položaj predmetov na zemlji.

Brez satelitov si težko zamišljamo življenje, čeprav se njihove vloge marsikdaj zavedamo šele pri navigaciji v cestnem pro-

metu pri uporabi GPS sistema. Satelitska komunikacija pa je izredno pomembna tudi pri telekomunikacijah, medmrežju, zračnem in ladijskem prometu, finančnih transferjih in še marsikje druge. V prihodnosti naj bi se uporabljala tudi v poljedelstvu, pri varstvu okolja, reševalnih službah, prostorskem planiranju, pa tudi bolniki z Alzheimerjevo boleznijo in slabovidni lahko upajo na znošnejšo življenje.

V načrte so vključili tudi sistem Skupne evropske geostacionarne navigacijske storitve (EGNOS), ki naj bi začel delovati leta 2009 in bi v zahodnih predelih Evrope popravil signale in opozarjal na napake že obstoječega satelitskega navigacijskega sistema. Za financiranje obeh sistemov je treba do leta 2013 v proračunu EU zagotoviti 3,405 milijarde evrov.

Inteligentni avtomobili za prihodnost brez nesreč

Na evropskih cestah vsako leto izgubi življenje okoli 40.000 ljudi, nadaljnjih 1,7 milijona pa je hudo poškodovanih. Takšen krvni davek priča o resni potrebi po raziskavah za večjo varnost na evropskih cestah. Odbor Evropskega parlamenta za promet je zato pretekli teden razpravljal o pobudi EU o inteligentnih avtomobilih. V okviru razprave so izpostavili zlasti tehnologijo **eCall** in **elektronski nadzor stabilnosti (ESC)**. Samo z ESC bi lahko na evropskih cestah vsako leto rešili 4000 življenj.

Poročilo o inteligentnih avtomobilih, ki ga je pripravila madžarska socialdemokratka Zita Gurmai, poziva vlade in proizvajalce avtomobilov, naj sisteme inteligentnega

vozila približajo širši javnosti, zlasti trgovcem z avtomobili in avtošolam. »Potrebujemo tehnologijo, ki si jo državljani lahko privoščijo in ki hkrati izboljša tudi infrastrukturo,« je dejala poročevalka Zia Gurmai.

Sistem eCall je vseevropski avtomobilski klic v sili. V primeru nesreče avtomatično pokliče reševalne službe in jim posreduje točno lokacijo vozila. Po ocenah naj bi sistem eCall v Evropi vsako leto rešil do 2500 življenj. ESC je računalniško podprta varnostna tehnologija, ki zmanjšuje nevarnost zdrsa na cesti. Avtomobil stabilizira in znotraj fizičnih omejitev prepreči njegovo deroženje, pri čemer sproži zaviranje na enem ali več kolesih in samodejno ureja navor motorja.

Evropska komisija sprejela smernice za državno pomoč železniškim podjetjem

Evropska komisija je 30. aprila sprejela smernice za državno pomoč železniškim podjetjem. Smernice razjasnjujejo pravila glede javnega financiranja železniških podjetij. Na ta način, Komisija pospešuje liberalizacijo železniške panoge in zagotavlja, da bo javno financiranje prispevalo k vzdržni mobilnosti v Evropi.

Podpredsednik Evropske komisije in odgovorni za promet Jacques Barrot je rekel: »Po tretjem železniškem paketu,

Predpisih o obveznostih javnih storitev je sprejetje teh smernic novo poglavje v razvoju koherentnega in transparentnega zakonodajnega okvirja za dinamično in konkurenčno železniško panogo, ki bo stebler vzdržne mobilnosti na evropski ravni.«

Namen smernic je zagotoviti usklajenost državnih pomoči z Evropsko pogodbo. Železnica -varna in okolju prijazna oblika prevoza, doživlja liberalizacijo in konkurenco drugih vrst pre-

voza, predstavlja pa tudi nekatere posebne izzive v okviru zakonodaje EU glede državnih pomoči. S smernicami, ki upoštevajo posebnosti železnice in zagotavljajo zbliževanje pogojev pravil s splošnimi pravili o državnih pomočeh, želi komisija pospeševati liberalizacijo panoge, izboljšati njeno konkurenčnost in kapitalizirati njene prednosti, zlasti z okoljskega vidika. Sprejeto besedilo bo pod določenimi pogoji omogočilo nudeње pomoči za nakup in posodo-

bitev potniških voznih sredstev. Komisija je tako odstranila pre-poved, ki jo vsebujejo regionalne smernice glede pomoči. Tovrstno pomoč bo v prihodnje možno nuditi za posodobitev železniškega prevoza, ki jo potrebujejo zlasti v novih državah članicah, tako v interesu potnikov kot v interesu »zelene mobilnosti«. Komisija nadalje razširja tovrstni pristop tudi na javni cestni prevoz in bo preučila možnost podpore okolju prijaznim tehnologijam.

EU podprla financiranje posodobitve železniških voznih sredstev na Češkem

Evropska komisija je 30. aprila potrdila program pomoči za nakup in posodobitev železniških voznih sredstev v Republiki Češki. Češka vlada bo v skladu s programom dobila 173 milijonov evrov med letoma 2008 in 2013. Na Češkem, tako kot v večini novih držav članic, je povprečna starost železniških potniških vozil previsoka. V skladu s programom bo v okviru pogodb za javne storitve zagotovljena pomoč za posodobitev železniškega prevoza. Ta bo pospešila posodobitev železniških voznih sredstev na Češkem in javni železniški prevoz usposobila, da bo bolj zanimiv kot zasebni prevoz, ki povzroča večje onesnaženje.

Intercontainer in Transfracht v kombiniranem prevozu med nemškimi lukami in Madžarsko

Od 7. aprila 2008 sta Intercontainer iz Basla (Švica) in Transfracht iz Frankfurta (Nemčija) začela sodelovati v intermodalnem prevozu med nemškimi lukami in Madžarsko. Namen sodelovanja je izboljšanje ponudbe in združitev prednosti železniških storitve obeh družb.

Intercontainer tako med nemškimi lukami in Nürnbergom uporablja Transfrachtov sistem Albatros Express, s katerim so Intercontainerjeve stranke pri-

dobile večje število dnevnih odhodov vlakov iz Hamburga in Bremerhavna v Nürnberg. V Nürnbergu se zabojniki pretovarijo na Intercontainerjeve vlake in prepeljejo preko Soprona na Madžarsko, v Srbijo in Turčijo. V obratni smeri je prav tako vzpostavljena neposredna povezava vlakov iz Soprona, Srbije in Turčije na sistem Albatros, s katerim se zabojniki prepeljejo v luko Bremerhaven in Hamburg.

V schengen tudi letališča



30. marca je bilo v devetih državah članicah, ki so decembra lani vstopile v schengenski prostor z odpravo nadzora na kopenskih in morskih mejah – med njimi tudi Slovenija – odpravljen še preverjanje potnih listov na letališčih. Schengenski prostor trenutno zajema 22 članic in dve nečlanici EU. Evropski parlament je zadnjo širitev območja prostega gibanja potrdil novembra lani.

Z zadnjo širitvijo schengenskega prostora, ki so jo ministri držav članic in Evropski parlamenta potrdili novembra lani, so k schengenu pristopile poleg Slovenije tudi Češka, Estonija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Slovaška. Širitev se je začela 21. decembra 2007, ko so padle kopenske in morske meje, ter se zaključila 31. marca z odpravo nadzora potnih listov na letališčih.

Ciper naj bi se schengenskemu prostoru priključil maja 2009, Romunija in Bolgarija pa šele po letu 2011. Članici schengenske cone nista Velika Britanija in Irska.

14. junija 1985 so Francija, Nemčija, Belgija, Luksemburg in Nizozemska v luksemburškem kraju Schengen podpisale sporazum o postopni odpravi nadzora na skupnih mejah in uvedbi prostega gibanja znotraj njihovega ozemlja. Hkrati z odpravo nadzora na skupnih mejah so države uvedle tudi nekatere dodatne spremljevalne ukrepe, kot so uvedba učinkovitejšega nadzora na zunanjih mejah, okrepitev sodelovanja med administrativnimi, carinskimi, policijskimi in sodnimi oblastmi držav članic, skupna vizumska politika in ustanovitev centralnega računalniškega sistema, t.i. Schengenskega informacijskega sistema (SIS).

Mislim, da je lepo biti železničar



Marijan Mato

Menda ste se železnici zapisali in ji ostali zvesti od prvega dne službe. Družinska tradicija?

Pravzaprav ne gre za pravo družinsko, železničarsko tradicijo. Res pa je, da je bil oče rudar in je vozil malo rudniško lokomotivo, sam pa sem se pogosto vozil na tistih zabavnih vagončkih. Po osnovni šoli sem se nameraval izučiti kake obrti, a to v krajih, odkoder sem doma, pač ni bilo mogoče. Ker smo bili številčna družina, sem odšel v semenišče, a le za dve leti, saj sem ugotovil, da to preprosto ni zame. Po odsluženju vojaščini sem seveda ostal brez dela. V Sloveniji sem imel znance, ki so mi svetovali, naj pridem tja in si poskusim najti delo na železnici, kjer je menda mogoče tudi lepo napredovati. In tako sem leta 1969 prišel v Ivančno Gorico za progovnega delavca. Opravil sem tečaj za čuvaja proge, vendar sem delal kot zaporničar in prodajalec vozovnic v Kandiji v Novem mestu. Potem sem bil vodja progovnih del, po končani šoli na Aljaževi pa sem kot progovzdrževalni tehnik postal vodja kamnoloma Vrhpeč pri Trebnjem. Nato sem odšel v Beograd na Višjo gradbeno šolo, smer železniške nizke gradnje. Vrnil sem se v Sekcijo za vzdrževanje prog Novo mesto kot referent za gradbene investicije, pozneje pa sem bil referent za zgornji ustroj. Po končani Višji varnostni šoli v Ljubljani sem sprva delal kot referent za varstvo pri delu, potem pa kot varnostni inženir. Postal sem vodja tehnične operative SVP Novo mesto, nato pa šef sekcije. Po ukinitvi sekcije sem, na začetku leta 2007, postal

vodja Sekcije za vzdrževanje prog v Ljubljani.

Sekcija za vzdrževanje prog Ljubljana – morebiti jo premalo poznamo.

Sekcija za vzdrževanje prog Ljubljana »pokriva« območje glavne proge, od Hrastnika prav do Karavank, od Metlike do Ljubljane, in po novem še od Jesenic do Bohinjske Bistrice. Skupaj pomeni to kar 470 kilometrov tirov, kamor pa niso všteti postajni tiri. Sekcija obsega deset nadzorništev – osem progovnih in dve nadzorništvi za vzdrževanje zgradb in mehanizacije. Skupaj nas je 365 zaposlenih; slišati je morda veliko, vendar je treba vedeti, da smo na področju čiste operative številčno močno »podhranjeni«. Operativnih delavcev imamo odločno premalo, pa tudi starostna struktura se viša, saj so delavci stari med 40 in 50 let. Gledano nominalno je delavcev sicer dovolj, toda le malo med njimi jih je zares operativno sposobnih; naporno delo na terenu namreč ljudi izčrpa, vročina in mraz počasi opravita svoje, pojavljajo se najrazličnejša obolenja, celo invalidnosti.

Kaj bi pri tem spremenili, zamenjali, izboljšali?

Poleg številčnih kadrovskih okrepitev bi bilo v prvi vrsti treba spremeniti razmerje med ročnim in strojnim delom, ki je danes žal še vedno krepko v prid ročnega. S tem bi seveda neposredno zavarovali tudi delavce, saj bi jim s tem močno podaljšali »življenjsko«, torej operativno dobo. Tako pa, denimo, isti ljudje delajo od pet do šest ur na dan

s težkim pnevmatskim kladi-vom, dan za dnem, in vse tiste vibracije ...

Kadar odpravljamo posledice izrednih dogodkov, nas med tem redno delo, se pravi vzdrževanje proge, kajpak čaka. Ni dovolj delavcev! Novi ljudje sicer prihajajo, a ko se prepričajo, kako naporno in razmerna slabo plačano je to delo, preprosto grede. Na takšen način zanesljivo ne bomo privabili ljudi.

Pametna podjetja potrebujejo pametne ljudi, strokovnjake.

V sekciji smo v precejšnjem zaostanku z dodatnim izobraževanjem oziroma usposabljanjem delavcev. Za nekatera dela potrebujemo ljudi s posebnimi znanji, za kar pa je seveda treba opraviti ustrezne izpite ali tečaje. Na tem področju se sicer nekaj že dela, vendar na prijavnicah vedno opazimo pripis, da je število tečajnikov omejeno, ali pa je kotizacija tako zelo visoka, da se določenega tečaja lahko udeleži samo eden ... Kako določiti tiste »izbrane«? Po obrazih?

Sekcija, katera koli, za vzdrževanje prog, je v očeh javnosti običajno »kriva« za neljube počasne vožnje in za zapore prog. Zakaj?

Treba je vedeti, da je počasna vožnja vedno posledica nečesa: ali izrednega dogodka, ali pa slabega stanja proge. Zavedamo se, da uporabnika – plačnika – železniških storitev konkretni vzrok pač ne zanima. Vsako takšno nevšečnost skušamo kar najhitreje odpraviti, povsem preprečiti pa jih seveda ni mogoče.

Kar pa zadeva zapor proge: vse sodelujoče službe v okviru železnice bi najraje videle, da zapor sploh ne bi bilo, in so žal prepričane, da smo prav mi, vzdrževalci prog, tisto ozko grlo. Toda brez tega pač ne gre. Povsem jasno, logično in racionalno je, da bi morale biti

zapore, kadar pač neizogibno pride do njih, časovno čim daljše, saj lahko le tako opravimo kar največ dela. Vsakodnevne kratkotrajne zapore namreč za nekajkrat razvlečejo čas trajanja postopka. Zaradi, denimo, enega samega prednostnega, se pravi mednarodnega vlaka je namreč treba s proge nemudoma odstraniti vso mehanizacijo in vse osebje, in naslednji dan privleči vse skupaj spet nazaj. Zamudno in ne poceni.

Vprašanje o prihodnosti ...

Če ne bo večjih in korenitejših investicij v infrastrukturo, bomo lahko v prihodnje kupovali vlake, ki so sposobni voziti 250 in več kilometrov na uro, po naših progah pa bodo vozili 60 kilometrov na uro. Potrebna bi bila torej popolna prenova prog, zamenjava petdesetih ali šestdesetih pragov ne pomeni nič. Skratka, gledano od spodaj: gramoz, pragovi, tirnice. Na leto bi morali obnoviti približno 35 kilometrov prog, in bi šlo. Sekcija za vzdrževanje prog Ljubljana opravlja tekoče vzdrževanje – že ob zamenjavi nekaj pragov se to imenuje investicijsko vzdrževanje, kar je daleč od pojma investicije -, a če proge niso remontirane, to pomeni zgolj »gasilstvo«.

Na nekaterih področjih je položaj zadnje čase boljši, saj potrebni material, denimo železniške pragove, dobivamo pravočasno, iz Avstrije, s Češke, in to že na začetku leta, kar je zelo pomembno, saj je za nekatera dela potrebna zmerna temperatura, to pa je navadno spomladi. Če do takrat nimamo materiala, je kriza. V veliki vročini ali ob hudem mrazu namreč ne smemo delati zaradi fizikalnih lastnosti nekaterih materialov, kot sta raztezanje ali krčenje.

Bo Sekcija za vzdrževanje prog Ljubljana zdržala prihod morebitne konkurence?

Če hočemo ostati in obstati, in seveda bomo, se moramo

temeljito, res temeljito pripraviti; pojavili in prijavi se bodo izvajalci del z vseh vetrov. Strokovnega znanja, volje in bogatih delovnih izkušenj nam vsekakor ne manjka, s tega vidika se ne bojimo nikogar; treba pa se bo, kot sem že povedal, kadrovske okrepiti, željno pričakujemo nove ljudi, mlade strokovnjake, ljudi, voljne dela. Sem optimist!

Hkrati pa bo nujno treba obnoviti naš strojni park, mehanizacijo, saj je ponekod položaj precej žalosten. Nekatere drezine so stare že več kakor trideset let, ves čas se kvarijo in ko so v popravilu, se je ponovno treba lotiti ročnega dela. Zares ne bi želel, da se spet vrnemo v začarani krog.

Spremembe v tehnologiji, včeraj – danes?

Spremembe? V mojih skrajda štiridesetih letih dela na tem področju se pravzaprav ni kaj prida spremenilo, razen morda nekaj malega pri napredku mehanizacije. Signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave ter vozna sredstva so seveda v prednosti, in še nekaj področij bi lahko imenoval, kar je ob silnem napredku znanosti in tehnologije samoumevno – čeprav se je že v tujini dostikrat pokazalo, da neurejenost infrastrukture utegne povzročiti, in jih je tudi povzročila, hude nevšečnosti. Primere poznamo. Velika Britanija, Švica, Belgija. Urejene države.

Mimogrede: kot mladinec sem bil imenovan progar ali pa progovni delavec. Danes pa v časniku piše v razpisu »Progovni manipulant«, in ko izbrani mladinec upravičeno pričakuje, da bo z nečim manipuliral, denimo s peresom, strojem ali čim podobnim, mu v roke potisnejo kramp, vile in montažne ključke, in potem z njimi manipulira. »Tehnika« je ostala pravzaprav nespremenjena. Tudi nadvse naporna montaža kretnic, na primer, je v večini primerov še vedno

ostala ročna, saj z dvigali povsod ni mogoče priti zraven.

Kako je z računalniško opremljenostjo v sekciji?

Ne morem se ravno pritoževati, zdaj so, kar je pomembno, računalniško »pokrita« tudi vsa nadzorništva. Pozna se, da so prišli mlajši ljudje, prej se je vse skupaj zapisovalo v zvezke ...

Varnost v prometu je naša primarna skrb – ji posvečamo dovolj pozornosti?

Vsekakor! Čeprav se zavedamo, da stoodstotne varnosti seveda ni in je ne more biti, pa si po najboljših močeh prizadevamo, da bi bil ta odstotek čim višji. Radi bi za vselej izbrisali črne točke z zemljevida Slovenskih železnic. Varnosti in rednosti v prometu resnično namenimo maksimalno pozornost. Na vsak klic ali opozorilo se nemudoma odzovemo in pohitimo na lice mesta, da čim prej spravimo progo najprej v vozno stanje, v nadaljevanju pa jo usposobimo za voznoredno hitrost. In če pogledamo statistične podatke, lahko ugotovimo, da je število izrednih dogodkov, nastalih po krivdi železnice, izredno majhno.

Sicer pa: kakšen je Marijan Mato kot šef?

Lahko bi odgovoril stereotipno, da rajši vprašajte druge, se pravi ljudi okrog mene, pa ne bom. V prvi vrsti skušam biti vedno pravičen. Nikoli se ne spuščam v osebne stvari sodelavcev, gledam jih izključno skozi prizmo njihovega dela. In pa, če je le mogoče, skušam morebitne težave ali nespo-razume reševati brez primesi konfliktnosti. Sicer pa je moja precejšnja prednost v tem, da sem »dal skozi« prav vse faze dela v okviru naše dejavnosti, nič mi ni neznanega, in zato določene probleme nemara dostikrat razumem mnogo bolje, kakor bi jih nekdo drugi na mojem mestu.



Ljudje z maskami

Maski bi lahko rekli tudi oblačilo za obraz. Stare so toliko kot človeštvo in ljudje so jih od nekdaj uporabljali za obredne namene, za zakrivanje identitete, za zabavo ter ne nazadnje, za zaščito. Ščitile naj bi človeka pred nevarnostmi vseh vrst, od zlih božanstev, sovražnikovih vojnih sredstev, neprijetnosti narave, do nevarnosti, ki jih povzroča sodobni človek s svojimi dejavnostmi.

Zaščitna maska je vse bolj prisotna v današnjih industrijskih okoljih, deloma zato, ker so ta, na žalost, vse bolj zdravju ogrožajoča, deloma zato, ker sta zavest o varnem delu in strah pred izgubo zdravja vse močnejša. Tudi na železnici, predvsem pa v železniških delavnicah je mnogo del, ki zahtevajo zaščito pred nevarnimi vplivi, od navadnega prahu, raznih hlapov, kovinskih delcev, svetlobnega in UV sevanja ter azbesta. Žal je vse pre pogosto prisoten tudi podcenjujoč odnos do nevarnosti ter nespoštovanje varnostnih predpisov.

Med mojimi fotografskimi sprehodi po delavnicah so me vedno fascinirali ljudje z maskami. Zdeli so se mi kot kakšni vojščaki, včasih podobni starodavnim vitezem, drugič spet futurističnim vesoljcem, ki se iz oči v oči srečujejo z neposredno nevarnostjo. Predvsem pa so bili, in so še, izjemno slikovit objekt za portretiranje.



Z vlakom udobno in poceni!

Beograd 25 €

Benetke 15 €

Budimpešta 29 €

Dunaj 29 €

Linz 19 €

Praga 29 €

Zürich 29 €

Število vozovnic je omejeno.

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



Po drugi svetovni vojni je meja med Jugoslavijo in Italijo pri Repentabru odrezala Bohinjsko progo od železniškega vozlišča na Opčinah, tako da je nekako obvisela v zraku. Treba jo je bilo čim prej ponovno navezati na nekdanjo Južno železnico, kar so opravile leta 1948 mladinske delovne brigade, ki so zgradile progo Dutovlje – Sežana. Udeleženci so za spomin prejeli priložnostno značko.