

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



## Aktualno

Slovenske železnice bo vodil dr. Matija Tasič  
Koridor D: uspešno sodelovanje z evropskimi skladi  
Novost: dnevna mestna vozovnica

## Razvoj

Razvoj naprave CL-E1 za mazanje tirnic

## Reportaža

Izlet z vlakom v Velenje

## Tovorni promet

Tovorni vlak od Ljubljane do Carigrada na poti le 35 ur

## SŽ so ljudje

Dora Mezek Kukec: Železnica ti zleze pod kožo – zato vztrajam



***Prevozi malih pošilk po vsej Sloveniji,  
od vrat do vrat, v 24 urah!***

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko  
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,  
lahko tudi v sosednjih državah,  
in jo po ugodni ceni pripeljemo na želeni naslov.**

Od Bohinja do Lendave na primer stane prevoz 10-kilogramske pošiljke  
samo 3,10 evra (v ceno ni všteti 20 % DDV)

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

Slovenske železnice, d.o.o.  
Sekcija za male pošiljke  
Prodajna služba  
Kajuhova 51  
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: [szexpress.info@slo-zeleznice.si](mailto:szexpress.info@slo-zeleznice.si)

[www.szexpress.si](http://www.szexpress.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: Present, 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 31. marca 2009.



Vlak Bosphorus Europe Express.  
Avtor fotografije: Miško Kranjec



## Aktualno

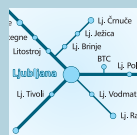
### Slovenske železnice bo vodil dr. Matija Tasič



## Aktualno

### Koridor D: uspešno sodelovanje z evropskimi skladi

Odlični zgledi sodelovanja Evropske komisije, Slovenije - Ministrstva za promet in Slovenskih železnic - ter drugih evropskih držav ob koridorju.



## Aktualno

### Novost: dnevna mestna vozovnica

Za le 2 evra lahko potniki potujejo med vsemi ljubljanskimi železniškimi postajališči.



## Razvoj

### Razvoj naprave CL-E1 za mazanje tirnic

Naprave CL-E1 so se pokazale kot zelo učinkovite pri sanaciji hrupa in zmanjšanju obrabe tirnic.



## Reportaža

### Izlet z vlakom v Velenje

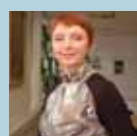
Mesto v zavetnem objemu roba Šaleške doline privlači s številnimi zanimivostmi, ki so vse na doseg koraka z železniške postaje.



## Tovorni promet

### Tovorni vlak od Ljubljane do Carigrada na poti le 35 ur

Zaradi uspešne organizacije tega projekta so Slovenske železnice dobile pobudo, da prevzamejo koordinacijo projekta tudi v prihodnje.



## SŽ so ljudje

### Dora Mezek Kukec: Železnica ti zleze pod kožo - zato vztrajam

Spoznali smo delovanje službe za obrambne zadeve, zaščito in varnost na železniškem območju.



## Uvodnik

### Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Člani nadzornega sveta Slovenskih železnic so 2. marca za predsednika nadzornega sveta izbrali dolgoletnega železničarja dr. Andreja Godca, ki je bil pred leti član posloводства, in sicer namestnik generalnega direktorja. Za namestnico predsednika nadzornega sveta je bila izbrana Branka Neffat.

Na podlagi odstopne izjave je nadzorni svet 17. marca razrešil generalnega direktorja Tomaža Scharo. V skladu z novim Aktom o ustanovitvi, ki je bil sprejet 12. marca 2009, niso več predvidene funkcije poslovodje-namestnika in poslovodje-pomočnika generalnega direktorja. Tako sta 17. marca bila razrešena dva člana posloводства iz poslovnih razlogov, pomočnik generalnega direktorja Igor Hauptman in namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu, slednji sicer na podlagi odstopne izjave. Za generalnega direktorja Slovenskih železnic je z 18. marcem za obdobje štirih let (mandatno obdobje) imenovan dr. Matija Tasič.

Novost v potniškem prometu je dnevna mestna vozovnica, s katero je mogoče potovati za le dva evra med vsemi ljubljanskimi železniškimi postajališči. Dnevna mestna vozovnica izboljšuje in dopolnjuje ponudbo za potovanje z vlakom tako znotraj Ljubljane kot v primestnem prometu.

Projekt koridorja D, ki iz španske Valencije poteka čez Francijo, Italijo in Slovenijo do Budimpešte na Madžarskem, je za Slovenske železnice brez dvoma zgled pridobivanja sredstev iz evropskih skladov. Slovenske železnice sodelujejo kot upravljavec železniške infrastrukture v vseh dejavnostih. Namen koridorja je zagotoviti večje zmogljivosti za tovorni promet z uvedbo enotnega evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), ki bo zaznamovala železnice v prihodnjih desetletjih. V prihodnje naj bi se koridor D podaljšal do Kijeva v Ukrajini.

Slovenske železnice in Hrvaške železnice – oziroma upravljavca javne železniške infrastrukture iz Slovenije in Hrvaške – so se 11. februarja sestale glede ureditve vodenja prometa in primopredaje vlakov na železniških mejnih prehodih. V skladu z liberalizacijo železniškega prometa in določili novih podzakonskih aktov so novi priročniki že usklajeni in uveljavljeni na mejnih progah Slovenije z Italijo, Madžarsko in Avstrijo. Začasni sporazum o mejnem železniškem prometu med SŽ in HŽ bo nadomestila nova pogodba med upravljavci javnih železniških infrastruktur obeh držav.

Prometni tokovi med Turčijo in državami EU so priložnost in izziv, ki ga morajo železnice izrabiti. Med dejavniki, ki pomembno vplivajo na privlačnost transporta blaga, je čas eden najpomembnejših. Slovenske železnice so tako na podlagi pobude poslovnega sveta Pakta stabilnosti za Balkan organizirale promocijsko vožnjo kontejnerskega vlaka Bosphorus Europe Express iz Ljubljane do Carigrada – Halkalija v Turčiji, z namenom, da bi vožni čas vlaka na tej relaciji skrajšali za dosedanjih več kakor 60 ur na 37 ur. Končni rezultat je celo presegel načrte, saj je vlak prispel do Carigrada le v 35 urah. Zaradi uspešne organizacije tega projekta so Slovenske železnice dobile tudi pobudo, da prevzamejo koordinacijo tega projekta tudi v prihodnje. Slovenske železnice so v Ljubljani gostile predstavnike železniških podjetij z območja Zahodnega Balkana. Pogovarjale so se o sodelovanju in priložnostih v regiji, o vzpostavljanju interoperabilne železniške infrastrukture, razvoju produktov v tovarnem in potniškem prometu, razvoju terminalov, prostem dostopu do železniške infrastrukture in možnostih za oblikovanje politično strokovne organizacije za jugovzhodno prometno os, katere del je koridor X.

SŽ Express je čedalje uspešnejši. Število prepeljanih malih pošilk se vsako leto povečuje kar za okrog dvajset odstotkov. Vpliv gospodarske krize je sicer v začetku leta povzročil padec na lansko raven. Vendar pri SŽ Express-u zrejo optimistično v prihodnost, saj pričakujejo, da se bo marsikatero podjetje, ki je do sedaj transporte opravljalo samo, odločilo za njihovo ponudbo.

2

6

7

20

22

24

38



# Slovenske železnice bo vodil dr. Matija Tasič

Nadzorni svet Slovenskih železnic je na podlagi odstopne izjave razrešil generalnega direktorja Tomaža Scharo s funkcije poslovodje-generalnega direktorja. Na seji 17. marca je nadzorni svet sprejel sklepe v zvezi z odpoklicem poslovodij. V skladu z novim Aktom o ustanovitvi, ki je bil sprejet 12. marca 2009, niso več predvidene funkcije poslovodje-naměstnika in poslovodje-pomočnika generalnega direktorja. Tako sta bila 17. marca razrešena dva člana poslovodstva iz poslovnih razlogov, in sicer Igor Haupman s funkcije poslovodje-pomočnika generalnega direktorja ter Branko Omerzu s funkcije poslovodje-naměstnika generalnega direktorja, slednji sicer na podlagi odstopne izjave. Za generalnega direktorja Slovenskih železnic je z 18. marcem za obdobje štirih let (mandatno obdobje)



Generalni direktor Slovenskih železnic dr. Matija Tasič.

imenovan dr. Matija Tasič.

Dr. Matija Tasič je zaključil Fakulteto za naravoslovje in tehnologijo - smer fizika, magistriral je iz mednarodnega marketinga, dokto-

riral iz ekonomskih znanosti na Ekonomsko poslovni fakulteti v Mariboru, bil je profesor fizike na Elektrotehniški šoli v Ljubljani in profesor fizike na Gimnaziji Ravne, bil je predsednik izvršnega sveta občine Ravne, direktor Metala Ravne d.o.o., namestnik predsednika uprave in kasneje predsednik uprave Slovenskih železnic d.d., bil je prokurist in kasneje svetovalec poslovodstva Metala Ravne d.o.o., nazadnje pa župan Občine Prevalje. Nadzornemu svetu Slovenskih železnic je pred imenovanjem za generalnega direktorja podal izjavo, da odstopa s položaja župana Občine Prevalje, v skladu z ZGD.

Dr. Matija Tasič je ob nastopu na mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic povedal: »Železnice morajo postati regionalni logist in pomemben ponudnik teh integriranih logističnih storitev

na petem in desetem koridorju in seveda nosilec javnega potniškega prometa v Sloveniji. Na Slovenskih železnicah je zadnji čas, da zapeljejo na prvi tir; se bo pa potrebno resno lotiti sanacije, reorganizacije in predvsem povečati blagovne tokove; tako v tovarnem prometu kot tudi v potniškem prometu z novo politiko v javnem prevozu. Pri tem je zelo pomembna tudi posodobitev infrastrukture, aktivno sodelovanje z lastniki pri iskanju strateških partnerjev za doseg ciljev. Pomembno je, da postanemo aktivni kreator pri postavitvi intermodalnih terminalov oziroma logističnih središč, da postanemo dober, fleksibilen logist. V Slovenskih železnicah imamo dve pomembni vrednosti. Eno so ljudje s svojim znanjem, izkušnjami, prispevnim k sanaciji firme, drugo je pa geostrateški položaj.«

## Člani nadzornega sveta za predsednika izbrali dr. Andreja Godca

Drugega marca se je na seji nadzornega sveta Skupine Slovenskih železnic sestalo osem članov nadzornega sveta, in sicer Bojan Brank, Borut Meh, Branka Neffat, Aleš Tavčar, Silvo Berdajs, Jože Pavšek, Damjan Rak in dr. Andrej Godec. Slednjega so izbrali za predsednika nadzornega sveta, njegova namestnica pa je Branka Neffat.

Andrej Godec (rojen 3. decembra 1952), doktor tehniških znanosti (Fakulteta za promet v Zagrebu), je z železnico povezan že vse življenje; med drugim je bil 1974-2005 direktor infrastrukturnega dela SŽ, član uprave SŽ ter namestnik generalnega direktorja SŽ. V letih 2005-2006 je opravljal funkcijo tehnično-komercialnega direktorja delniške družbe Siteep, do leta 2007 pa je prevzel mesto svetovalca predsednika družbe SCT za procesno avtomatiko in bil direktor hčerinske družbe, v družbi Tehnoing inženiring, ki je v stoodstotni lasti družbe CM Celje, je bil v obdobju 2007-2009 odgovoren za železnice, vode-



Člani nadzornega sveta Slovenskih železnic (z leve): Silvo Berdajs, Bojan Brank, Borut Meh, Branka Neffat, dr. Andrej Godec, Aleš Tavčar, Jože Pavšek in Damjan Rak.

nje, organiziranje dela in inženiring. Poslovodstvo Slovenskih železnic je sprejelo sklep, da pred podpisom pogodbe z družbo Finander, glede prodaje delnic

Term Olimia, seznanjeni še nov nadzorni svet. Nov nadzorni svet je na seji začasno umaknil soglasje prejšnjega nadzornega sveta o prodaji delnic Term Olimia.

## Od 1. marca za 3,9 odstotka višje cene v notranjem potniškem prometu

Na podlagi sprejete Uredbe za povišanje cen v notranjem potniškem prometu, ki velja od 1. marca 2009, so cene prevozov in storitev višje za 3,9 odstotka. Prihodki potniškega prometa se bodo na letni ravni povečali za 818 tisoč evrov, kar pa je manj kot je načrtovano v Poslovnem načrtu za leto 2009, saj so v njem upoštevana priporočila Ministrstva za finance in Umarja, da se cene povečajo v višini povprečne letne stopnje inflacije.

Odobreno povišanje je nižje od priporočil zaradi zamika povišanja cen in ni povezano s sredstvi za lani opravljene storitve v notranjem potniškem prometu, ki Slovenskim železnicam še niso bila nakazana. Okoli 10 milijonov evrov za opravljene prevoze v javnem potniškem prometu, država ni nakazala.

Potnikom so na voljo številni popusti, na primer popusti za družinska potovanja, potovanja mladih, potovanja za upokoјence, turist vikend in druge ugodnosti.

## Obnova postaje Hrastnik

Na železniški postaji v Hrastniku bodo obnovljeni oprema in zaradi vandalizma uničene sanitarije ter čakalnica. Slovenske železnice bodo v obnovo čakalnice, prometnega urada, pisarne načelnika postaje, sanitarij in potniške blagajne vložile 23 tisoč evrov. Lani so Slovenske železnice za investicijsko vzdrževanje postajnih stavb namenile nekaj manj kot poldrugi milijon evrov, za njihovo redno vzdrževanje pa še 1,4 milijona evrov. S hrastniške železniške postaje je lani odpotovalo 111.152 potnikov ali v povprečju 304 potniki na dan, kar jo uvršča na trideseto mesto med 266 slovenskimi postajami in postajališči.

## Kurenti so tudi letos obiskali Slovenske železnice

Kurenti so tradicionalno neločljiv del pustnega obdobja. Prihod osemnajstih kurentov v upravno stavbo našega podjetja, na Kolodvorski 11 v Ljubljani, je 11. februarja na ves glas naznanil približevanje pustnega časa.

Vesele kurente, med katerimi je nekaj železničarjev, sta v imenu sodelavcev Slovenskih železnic sprejela namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu in pomočnik generalnega direktorja Igor Hauptman. Skupaj so nazdravili prihajajoči pomladi in si zaželeli čim več prijetnih trenutkov do naslednjega leta, ko bodo kurenti prav gotovo spet dobrodošli gostje.

Vse, ki so se želeli prepustiti vzdušju pustovanja, so Slovenske železnice povabile, da se z vlakom odpravijo na kurentovanje na Ptuj, na pustne dogodke v Slovenije ali karnevale na Reki, v Opatiji in Beljaku, kjer so se tudi letos lahko sprehajali kot liki iz domišljije ali realnega sveta, ali pa opazovali druge ...

Tistim, ki so potovali z vlakom, ni bilo treba skrbeti za vremenske razmere niti šteti morebitnih kozarčkov. Prepustili so se rajanju in nato ponovno šli z vlakom domov.

## Sprememba Akta o ustanovitvi družbe Slovenske železnice d.o.o.

Vlada RS je 12. marca sprejela Akt o spremembah in dopolnitvah akta o ustanovitvi družbe Slovenske železnice d.o.o., s katerim se uvaja upravljanje družbe z zmanjšanjem števila poslovodij. Po novem Slovenske železnice vodi in zastopa generalni direktor. Ob imenovanju delavskega direktorja v skladu z določbami ZSDU ima status poslovodje tudi delavski direktor. Zastopanje družbe je urejeno tako, da bo poslovodja-generalni direktor zastopal družbo posamično, delavski direktor pa bo pooblaščen za zastopanje družbe skupno z generalnim direktorjem. Delavski direktor je primarno zadolžen za področje kadrovskih in socialnih zadev. Poslovodja ima omejitve pri zastopanju in predstavljanju družbe, in sicer glede na vsebino in vrednost posla, saj mora pri sklepanju določenih ključnih poslov pridobiti predhodno soglasje nadzornega sveta. Ostala določila Akta o ustanovitvi družbe, ki se ne tičejo zastopanja, ostanejo nespremenjena.

## Dr. Andrej Godec namesto mag. Andreja Korošca

Vlada RS je 12. marca razrešila mag. Andreja Korošca s položaja direktorja Direkcije Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Za vršilca dolžnosti direktorja Direkcije Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo je imenovala dr. Andreja Godca.

## Mag. Ljubo Žerak na čelu Direktorata za železnice in žičnice

Vlada RS je 19. marca razrešila Jelko Šinkovec Funduk s položaja generalne direktorice Direktorata za železnice in žičnice. Za vršilca dolžnosti generalnega direktorja Direktorata za železnice in žičnice je imenovala mag. Ljubo Žeraka.

Mag. Ljubo Žerak (rojen 16. aprila 1955 v Ljubljani), magister gradbeništva/Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani, je z železnico povezan že vse življenje. Leta 1980 se je na Slovenskih železnicah d.d.- Sekcija za vzdrževanje prog Maribor zaposlil kot vzdrževalni inženir, svojo poklicno pot je nadaljeval v podjetju SŽ-projektivno podjetje d.d., kjer je v letih 1981-1998 opravljal naloge projektanta, odgovornega projektanta, vodje projekta in tudi vodje odseka zgornjega ustroja. V letih 1998-2004 je opravljal funkcijo direktorja Prometnega instituta Ljubljana d.o.o.. Od leta 2004 je bil zaposlen na Javni agenciji za železniški promet RS kot vodja sektorja za vzdrževanje javne železniške infrastrukture in svetovalec direktorja za področje infrastrukture.

## Bankomat na postaji Zidani Most

Na železniški postaji v Zidanem Mostu so pred kratkim namestili bankomat. Postavili so ga v zaprti prostor med vhodom v postajo in izhodom na peron, kjer v delovnem času poteka prodaja vozovnic. Slovenske železnice so podprle željo krajanov, da bi dobili bankomat, in tvorno sodelovale pri dogovarjanju z občino in Banko Celje. vikend in druge ugodnosti.

# Tovorni promet Slovenskih železnic kljub recesiji nad evropskim povprečjem

Gospodarska kriza, ki je zajela dobršen del svetovnega gospodarstva, tudi Slovenije ni obšla. Kot kažejo podatki, ki so bili objavljeni v Delu FT, je kar polovica največjih slovenskih izvoznikov za letos napovedala manjši izvoz kot leta 2008. Slovenske železnice so med največjimi slovenskimi izvozniki zasedle 22. mesto, saj je njihov izvoz lani dosegel skoraj 140 milijonov evrov.

Izvozno usmerjene so Slovenske železnice zlasti v tovarnem prometu, saj kar devet desetih tovara potuje v mednarodnem prometu. Kljub velikemu vplivu krize

v zadnjih mesecih lanskega leta so Slovenske železnice v primerjavi z drugimi železnicami dosegle relativno dobre rezultate.

Vlaki Slovenskih železnic so v zadnjih treh mesecih lanskega leta prepeljali 4.161.000 ton blaga, kar je za 6,3 odstotka manj kot v istem predlanskem obdobju. Po podatkih statistične izmenjave med članicami mednarodne železniške zveze UIC so Slovenske železnice tako na evropski ravni dosegle nadpovprečno dober rezultat. V zadnjem četrtletju leta 2008 je namreč tovarni promet drugih evropskih

železnic upadel bistveno bolj. Španske železnice so prepeljale kar za 22,4 odstotka manj blaga kot v istem obdobju leta 2007, francoske železnice za 15,5 odstotka, belgijske železnice za 21,9 odstotka manj blaga in še bi lahko naštevali. Tudi železniški prevozniki Srednje in Vzhodne Evrope so zaznali precej večje padce količine blaga. Hrvaške železnice so tako v zadnjem lanskem četrtletju prepeljale za 8,2 odstotka manj blaga kot leto prej, bolgarske železnice za skoraj 15 odstotkov manj, poljske in češke železnice za dobrih 16 odstotkov

manj, slovaške železnice pa kar za 22 odstotkov manj tovara. Podobna je slika pri podatku o opravljenem delu v netotonskih kilometrih, ki odraža tudi dolžino prevožene poti tovara.

Tovorni vlaki Slovenskih železnic so oktobra, novembra in decembra lani opravili za 3,6 odstotka manj netotonskih kilometrov kot v istih mesecih leta 2007. Med primerljivimi evropskimi prevozniki so boljši rezultat z 2,4-odstotnim padcem dosegle le hrvaške železnice, vse druge železnice pa so zaznale večino dvomestne padce opravljenih netotonskih kilometrov. Tako je opravljeno delo francoskih železnic padlo za skoraj 17 odstotkov, delo španskih železnic za slabih 21 odstotkov, delo čeških železnic za 12,3 odstotka, delo slovaških železnic za 13,6 odstotka, delo bolgarskih železnic pa za 19,5 odstotka.

Recesija na največjih izvoznih in uvoznih trgih se tudi pri delu Slovenskih železnic kaže v zmanjšanju naročil in v negotovosti pri napovedi glavnih kupcev. Kljub slabim poslovnim možnostim si bodo Slovenske železnice letos prizadevale ohraniti finančno strukturo in zmogljivosti na taki ravni, da bi v prihodnjih letih lahko še naprej uresničevali strateške cilje do leta 2015. V času krize pa so za slovensko gospodarstvo ključne investicije, zlasti v železniško infrastrukturo. Pričakujemo, da bodo zagotovljena sredstva tudi za načrtovani obseg vzdrževanja javne železniške infrastrukture, železniških postaj ter postajališč za vodenje prometa.



foto: Žan Kofof



## Brezplačnik za potnike na vlakih – Ekspres novice

Devetega februarja je izšla prva številka brezplačnika, namenjenega potnikom, ki potujejo z vlaki Slovenskih železnic. Ekspres novice obveščajo o dogodkih na Slovenskih železnicah, poslovnih rezultatih, možnostih potovanja z vlakom na aktualne dogodke v Sloveniji in tujini ter o drugih zanimivostih iz poslovnega sveta, sveta zabave in športa.

Izhajajo v nakladi 15.000 izvodov, vsakih 14 dni. Dobite jih na potniških vlakih in na izbranih dvajsetih največjih železniških postajah. Ekspres novice so vam v formatu pdf (Acrobat reader) redno dosegljive tudi v e-obliki na spletni strani [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si).



## Fotografski pogled skozi okno vlaka SŽ prinesel nagrado



Pogled skozi okno vlaka (foto: Blaž Zupančič).

Na letošnjem petnajstem Emzinovem natečaju za najboljšo slovensko fotografijo, na katerem je sodelovalo 497 avtorjev, je drugo mesto doseglo sedem fotografij, posnetih skozi okno vlaka Slovenskih železnic, fotografa Blaža Zupančiča. »Kupe vlaka je avtorju postal nekaka premikajoča se camera obscura«. Tako so po besedah komisije nastale »izrazito likovne podobe časa, s prelivanjem barv pa raziskava arhetipske fotografske situacije potovanja nenehno prehaja od osebnega do abstraktnega in nazaj.« Nagrajene fotografije in fotografije ožjega izbora z natečaja, so bile do 8. marca na ogled v predzdverju Cankarjevega doma. Vlaki in železniška motivika so med fotografi priljubljena tematika, saj se ji občasno ali redno posveča kar lepo število poklicnih in ljubiteljskih fotografov. Še posebej smo zato veseli njihovih dosežkov na odmevnih domačih in tujih natečajih.

## Razstava slik in risb Miroslava Jelaske na Slovenskih železnicah

V avli poslovne stavbe Slovenskih železnic na Kolodvorski 11 v Ljubljani razstavlja svoje slikarske in risarske izdelke Miroslav Jelaska, upokojenec, nekdanji informatik, raziskovalec in proti koncu 24-letnega obdobja na Slovenskih železnicah tudi vodja raziskovalne dejavnosti v Prometnem institutu SŽ.

Po odhodu s Slovenskih železnic je kot konzultant sodeloval na področju informacijske tehnologije, avtomatizacije železniškega prometa in raziskav v transportu. Ima več kakor sto objav in projektov, ki so ga promovirali med drugim do članstva v Svetovnem kongresu za raziskave v transportu in v Evropski komisiji do evalvatorja pri razpisih in revizijskih postopkih raziskovalnih projektov v petem in šestem okvirnem programu EU.

Potem ko so delovne obveznosti prenehale, je v slikarstvu vzljubil nov svet, ki



ga spoznava v šoli akademskega slikarja Petra Beusa v Ljubljani. Res, da je že v sedemdesetih letih upošteval uporabne napotke v risanju ob mentorstvu akademskega slikarja Albina Roglja v uredništvu Pavlihe, pa vendar danes meni, da so barve večji izziv. Slikarstvo razume kot zapleten svet, ob slikanju rad posega po znanju iz domačih in tujih slikarskih priročnikov, tehnologije slikarstva, knjigah o barvah, tehnikah olja in akrila, ter ne nazadnje iz knjig o likovni teoriji in zgodovini umetnosti.

Vabi na svojo razstavo in zagotavlja, da so slike izdelane z veliko ljubezni. Izbor slik je, ob nasvetih Petra Beusa, takšen, da bo obiskovalcem čim bolj zanimiv. Razstavo si je mogoče ogledati do 20. marca.

# Koridor D: uspešno sodelovanje z evropskimi skladi

**Koridor D: odličen zgled sodelovanja Evropske komisije, Slovenije - Ministrstva za promet in Slovenskih železnic - ter drugih evropskih držav ob koridorju.**

Za ministrstvo za promet, Direkcijo za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo in Slovenske železnice je projekt koridorja D brez dvoma zelo uspešen primer pridobivanja sredstev iz evropskih skladov. Slovenija je od decembra 2006, ko je bil na ministrski ravni podpisan sporazum, del vseevropskega železniškega koridorja D, ki iz španske Valencije poteka čez Francijo, Italijo in Slovenijo do Budimpešte na Madžarskem. V prihodnje naj bi se koridor D podaljšal do Kijeva v Ukrajini. Namen koridorja je zagotoviti večje zmogljivosti za tovarni promet z uvedbo enotnega evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Gre za eno od ključnih tehnologij, ki bo zaznamovala železnice v prihodnjih desetletjih. Evropska komisija je z odločbo z dne 10. decembra 2008 odobrila sofinanciranje projekta ERTMS na koridorju D. V projekt koridorja D so poleg Slovenije vključene še Španija, Francija, Italija. To ni prvi tovrstni koridor v Evropi, na katerem se udeleženci sistem ERTMS in za katerega se sredstva zagotavljajo iz evropskih skladov TEN-T. Evropska komisija ima tako že bogate izkušnje pri urejanju odnosov z državami, ki so vključene v koridorje, in ima izoblikovan model, ki zagotavlja najučinkovitejše delo. Države, vključene v koridor, so tako na predlog Evropske komisije ustanovile skupno telo, Evropsko ekonomsko interesno skupino - EEIG, ki v njihovem imenu in zanje opravlja vse potrebne komunikacije v odnosu do Evropske komisije, vključno z vlogami za sofinanciranje iz skladov.

Slovenske železnice, kot upravljavec javne železniške infrastrukture in član EEIG-ja že od leta 2007 (julija tega leta je bil podpisan sporazum o ustanovitvi EEIG za koridor D), sodelujejo v vseh dejavnostih. Na strokovni ravni se usklajujejo vsi ključni parametri, ki so potrebni za enotnost sistema in za doseg ključnih ciljev: ustvarjanje interoperabilnega železniškega omrežja v Evropi in dvig ravni storitev v tovarnem prometu. Dejavnosti na koridorju D so podrobneje predstavljene na spletni strani [www.corridord.eu](http://www.corridord.eu). Da bi zagotovili popolno skladnost z aktualno zakonodajo v Sloveniji in nemoteno delovanje v okviru EEIG, so Ministrstvo za promet, Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo (DŽI) in Slovenske železnice (SŽ) oktobra lani podpisali sporazum, ki jasno določa medsebojna razmerja v zvezi z izvajanjem projekta, zagotavljanjem in porabo sredstev ter nadzorom nad izvajanjem in porabo sredstev tega projekta: V skladu z EU in nacionalno zakonodajo DŽI, kot investitor v javno železniško infrastrukturo (JŽI), opravlja delo naročnika in zagotavlja potrebna sredstva v proračunu Republike Slovenije. SŽ, kot upravljavec JŽI ter izvajalec obvezne gospodarske javne službe izvajanja oziroma organiziranja vzdrževalnih del v javno korist, opravlja naloge v zvezi z vodenjem projekta, administracijo in poročanjem na projektu.

Za izvedbo potrebnih javnih naročil sta DŽI in SŽ imenovali skupno komisijo, ki vodi vse postopke. Z izbranimi izvajalci nato DŽI in SŽ skleneta tripartitne pogodbe, v katerih DŽI do izvajalca nastopa kot naročnik in SŽ kot upravljavec JŽI in izvajalec nalog.

Pogodba z izbranim izvajalcem bo sklenjena tako, da bo obveznost financiranja izvedbe del usklajena z zagotovljenimi viri financiranja ter da bo mogoče stroške projekta spremljati skladno z odobrenim EU sofinanciranjem projekta s sredstvi TEN-T.

MZP nadzira izvajanje projekta ter porabo sredstev, kot je to določeno z obveznostmi države članice, skladno s finančno TEN Uredbo ter določili Odločbe EK o sofinanciranju tega projekta s sredstvi TEN-T.

Štirinajstega januarja 2009 je bil na portalu javnih naročil - <http://www.enarocanje.si>

[www.enarocanje.si](http://www.enarocanje.si)/pregledobjav.asp - objavljen razpis za: Razvoj ERTMS/ETCS na infrastrukturi koridorja D. Iz razpisne dokumentacije, ki je dostopna na [http://www.enarocanje.si/Dokumentacija/2009/1/2157-95510491907520/Razpis\\_ERTMS.zip](http://www.enarocanje.si/Dokumentacija/2009/1/2157-95510491907520/Razpis_ERTMS.zip), je jasno razvidno, da je naročnik DŽI, kot investitor, SŽ pa kot upravljavec in izvajalec obvezne gospodarske javne službe izvajanja oziroma organiziranja vzdrževalnih del v javno korist, kot je to določeno v Sporazumu.

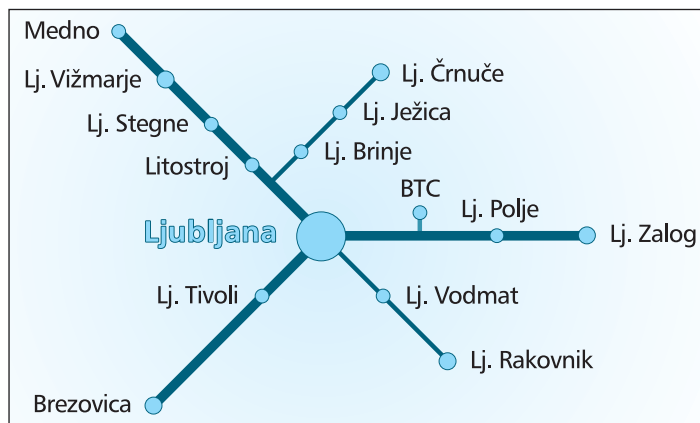
Navajanje enega izmed slovenskih medijev, da naj bi se s pogoji, ki so navedeni v razpisni dokumentaciji, favoriziralo eno izmed hčerinskih podjetij SŽ, je povsem neutemeljeno in zavajajoče. Nobeno od hčerinskih podjetij Slovenskih železnic namreč ne opravlja tovrstnih del s področja signalarnostnih naprav. Kot je navedeno v besedilu zgoraj, je bil razpis objavljen v skladu z zakonsko podlago. Tako omenjeni razpis nikakor ni sporen in s tem tudi ni ogroženo črpanje evropskih sredstev. Gre za zgled sodelovanja Evropske komisije, Slovenije - Ministrstva za promet in Slovenskih železnic - ter drugih evropskih držav ob koridorju.





# Novost: dnevna mestna vozovnica za le 2 evra med vsemi ljubljanskimi postajališči

V Ljubljano se vsak dan pripelje okrog 120.000 ljudi, približno polovica z osebnimi avtomobili. Več kot 20 tisoč potnikov vsak dan vstopi oziroma izstopi na železniški postaji v Ljubljani, njihovo število pa se iz leta v leto povečuje. Med letoma 2002 in 2007 se je v Ljubljani število potnikov Slovenskih železnic v jutranjih in popoldanskih konicah povečalo kar za tretjino. V istem obdobju se je tudi povečal delež železnic v javnem potniškem prevozu z 10 na 30 odstotkov. Po prvih podatkih za leto 2008 pa so potniški vlaki Slovenskih železnic lani skupaj prepeljali kar 16,65 milijona potnikov, kar je za 3,3 odstotka več kot leto prej. Slovenske železnice vidijo žele-



zniški promet kot hrbtnico integriranega javnega potniškega prometa, Ljubljano pa kot osrednje prestopno in povezovalno središče. Zato si prizadevajo čim

bolj izboljšati svojo ponudbo tako znotraj samega mesta kot v primestnem prometu. V zadnjih letih so Slovenske železnice širile mrežo ljubljanskih mestnih postajališč, ki

jih od 1. marca naprej povezuje enotna dnevna vozovnica.

Mestna vozovnica Ljubljana potnikom omogoča, da cel dan neomejeno potujejo z vlaki znotraj ljubljanskega mestnega območja med postajami Ljubljana, Litostroj, Ljubljana Stegne, Ljubljana Vižmarje, Medno, Ljubljana Brinje, Ljubljana Ježica, Ljubljana Črnuče, Ljubljana Polje, Ljubljana Zalog, Ljubljana Vodmat, Ljubljana Rakovnik, Ljubljana Tivoli, Brezovica in BTC. Cena Mestne vozovnice Ljubljana je za odrasle le 2 evra, za otroke od 6. do 12. leta 1 evro, otroci, mlajši od 6 let, pa potujejo brezplačno. Vozovnice so na prodaj na postajah, postajališčih ali na vlakih.

## Grafiti na vlakih

Grafiti so velik problem na vlakih v Evropi in jih je v resnici vsako leto več, na žalost tudi na novih železniških vozilih. Grafitiranje nihče ne »dovoljuje«, saj se tudi na Slovenskih železnica zavemo, da porisane garniture v potnikih spodbujajo negativne občutke.

Odstranjevanje grafitov s potniških garnitur je povezano z velikimi stroški in izpadom že tako premajhnega števila vozil iz uporabe. Čiščenje ene garniture sodobnega elektromotornega vlaka Desiro in zaščita pred novimi grafiti stane okrog 2.500 evrov. Ob čiščenju pa pogosto prihaja tudi do poškodoval, kar pomeni še dodatne stroške in dodaten izpad vozil. Da ne bi s čiščenjem dodatno poškodovali vozil, večkrat očistimo predvsem oznake na vlakih in vagonih, ki morajo biti zaradi predpisov vidne - identifikacijska številka vozila, osnovni tehnični podatki in podatki o zadnjem

večjem pregledu ali popravilu. S tem poskrbimo, da varnost prometa ni ogrožena. Vsako odstranjevanje grafitov je seveda povezano z večdnim izpadom vozila iz uporabe.

Varovanje železniških vozil na postajah, kjer se zadržujejo ponoči, bi bilo povezano z zelo visokimi stroški, saj bi za učinkovit nadzor morali zgraditi ograje okrog postajnih površin, namestiti kamere in zaposliti varnostnike. Nekatere železnice so zaradi velikih stroškov v boju proti grafitarjem »obupale«, in jih jemljejo kot del subkulture. Na Slovenskih železnica o tem ne razmišljamo in bomo grafiti v okviru naših možnosti še naprej dosledno odstranjevali.

V zadnjem času tudi večje število zunanjih potniških vlakov tržimo kot reklamni prostor. Vlaki, ki so pokriti z reklamami za posamezna podjetja, so za grafitarje manj zanimivi in privlačni kot tisti, ki so v običajnih barvah.



# AŽP se pripravlja na liberalizacijo potniškega prometa

Vodstvo Javne agencije za železniški promet RS (AŽP), ki se po predlanski delitvi na dva dela, ukvarja z izvajanjem varnostnih nalog in dodeljevanjem uporabnin železniškega omrežja, investicije pa je prepustila novonastali direkciji za železniški promet, je 27. februarja v Mariboru predstavilo doslej storjeno in načrtovane dejavnosti v letošnjem letu.

Direktor AŽP Boris Živec, ki je vodenje agencije prevzel sredi lanskega leta, je povedal, da so med drugim lani končno na vladi uspeli dobiti soglasje za sistematizacijo, saj so dotlej praktično eno leto delali brez takšnega akta, opravili pa so tudi preverjanje novega plačnega sistema in popravljalne ukrepe po mnenju računskega sodišča izvedli zadovoljivo. Ukvarjali so se tudi z nalogami varnostnega organa in dodeljevalnega organa. V letu 2009 se po Živčevih besedah AŽP namerava ukvarjati zlasti s programom omrežja in uporabnine za voznoredno obdobje 2009/10, ki trenutno znaša 2,23 evra na vlakovni kilometer. Prilagajanje uporabnin je po njegovem potrebno zaradi priprav na liberalizacijo medna-

rodnega železniškega potniškega prometa, ob tem pa bodo na agenciji posodabljali tudi regulativni varnostni okvir in se strokovno prilagajali novim zahtevam.

V tovornem prometu so že izdali dovoljenja za uporabo vlakovnih poti trem prevoznikom in še enemu prosilcu. V zadnjem tednu februarja so izdali tudi varnostno spričevalo Slovenskim železnicam, ki je že prilagojeno novi evropski zakonodaji.

Vodja sektorja za izvajanje nalog dodeljevalnega organa Zdenko Zemljič je poudaril, da so v preteklem letu Slovenskim železnicam dodelili 723 vlakovnih poti v potniškem in 643 v tovornem prometu, ob tem pa za področje tovornega prometa še 12 vlakovnih poti avstrijskemu prevozniku Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (GKBB), štiri vlakovne poti podjetju Rail Cargo Austria ter dve vlakovni poti družbi Adria Transport iz Kopra.

Med omenjenimi tujimi prevozniki graška družba GKBB za zdaj še ne izvaja lastnega prevoza po slovenskih železnicah. Rail Cargo Austria je začel lastne prevoze opravljati

1. marca, Adria Transport pa od 14. decembra izvaja prevoze v sodelovanju s Slovenskimi železnicami.

Vodja sektorja za varnost Zdenko Seme je povedal, da so doslej izdali prevozniki licenci Slovenskim železnicam in Adrii Transport, varnostna spričevala Slovenskim železnicam in obema omenjenima avstrijski-

ma družbama, varnostno pooblastilo pa so kot upravljavec železniške infrastrukture prejele Slovenske železnice. Agencija je opravila nadzor in ugotovila, da prevozniki izpolnjujejo pogoje, le GKBB naj bi za zdaj ostal brez spričevala, a je bila zaradi pritožbe in postopka ponovnega odločanja odložena izvršitev odločbe. (STA)



**Rail Cargo Austria**  
Ein Unternehmen der ÖBB

## RCA na slovenskih tirih

Avstrijski operater tovornega železniškega prometa, družba RCA (Rail Cargo Austria), je 19. februarja opravil poskusno vožnjo tovornega vlaka po slovenskih tirih. RCA, hčerinska družba avstrijskih železnic (ÖBB), je varnostno spričevalo za vožnjo po slovenskih tirih dobila v začetku lanskega poletja. Njihovi vlaki od 1. marca vozijo enkrat na dan na relaciji Beljak-Koper, od 1. aprila pa bodo vozili dvakrat na dan.



# Varnost na cestnih prehodih čez železniške tire

Nivojski prehodi so križanja cest in prog v istem nivoju in **pomenijo šibko točko v prometno varnostnem pogledu**. Pomenijo veliko nevarnost za uporabnike – cestni promet – in veliko težav za upravljavce – železnico. Veliko nivojskih prehodov je bilo v preteklosti zgrajenih glede na potrebe uporabnikov cestnega prometa predvsem za dostop do njihovih nepremičnin, ki pa se zdaj ne uporabljajo, zato jih je treba ukiniti.



D r u g e nivojske prehode, ki se uporabljajo, pa je treba zavarovati z avtomatskimi napravami oziroma zgraditi nadvoze ali podvoze. Ob tem se upoštevajo zakonske omejitve o zavarovanju in postavitvi nivojskih prehodov (brez vidnega kota, znotraj postaje, prepogosto postavljeni ...), tako da je treba nekatere nivojske prehode združiti z ureditvijo povezovalnih cest. Čeprav pomeni prečkanje železnice prek novih nadomestnih prehodov z uporabo povezovalnih cest nekaj več stroškov in je potrebno več časa, pa tega ni mogoče primerjati z varnostjo, ki jo omogočajo zavarovani prehodi z zapornicami ali celo nadvozi oziroma podvozi.

Na nivojskih prehodih ceste čez železniške tire se dogajajo prometne nesreče z najhujšimi posledicami, kar je v prvi vrsti najbolj boleče s človeškega vidika. Poleg smrtnih žrtev in hudih poškodb pride do materialne škode, širših posledic

vseh udeležencev v železniškem prometu in tudi velike posredne poslovne škode.

**Varnost na nivojskih prehodih brez zapornic je zagotovljena** z upoštevanjem cestno prometnih predpisov za označevanje cestnega prehoda čez železniško progo – znak za nevarnost, znaki za približevanje in cestni svetlobni znak – in je izključno na uporabnikih samih. Zaradi neupoštevanju cestnih prometnih znakov pride do smrtnih žrtev in poškodb.

**Minimalni standard novih investicij so nivojski prehodi, zavarovani z zapornicami, ki zagotavljajo večjo varnost cestnega prometa**, saj jih v primerjavi z polzapornicami ni mogoče obvoziti tik pred prihajajočim vlakom, povzročajo pa večje ovire v cestnem prometu zara-

di daljšega časa zaprtja zapornic. Žal zaradi nizke stopnje prometne kulture voznikov cestnih vozil prav tako prihaja do smrtnih žrtev in poškodb na takšnih prehodih. Slovenske železnice so leta 2005 v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS izdale brošuro **Varna srečanja** z informacijami in napotki za upoštevanje pri prečkanju železniških tirov.

Ministrstvo za promet je septembra in oktobra lani pripravilo oglaševalsko akcijo, s katero naj bi prispevali k varnosti železniških prehodov, s sloganom **Stop, prednost ima življenje!** Letos od 8. do 22. februarja pa je organiziralo akcijo o uporabi varnostnega pasu s sloganom **Pripni svoje življenje.**

K usposabljanju za voznike motornih vozil v avtošolah sodi praktična vaja **približevanje železniškemu prehodu in prečkanje**, s katero nove voznike usposobijo za varno prečkanje železniških tirov prek



nivojskih prehodov brez zapornic in z zapornicami.

Vsaka nesreča s poškodbami ali s smrtnim izidom ima dramatične razsežnosti. Najprej za vse neposredno udeležene in njihove bližnje, hkrati pa tudi za udeleženo železniško osebje in potnike na vlaku.

Zaradi preiskave je treba ustaviti promet. Na enotirni kot dvotirni progi to pomeni zamude in negotovanja uporabnikov storitev v potniškem in tovrnem prometu. Nesreča ne pomeni le zamude za udeleženi vlak, temveč veržno zamudo vseh vlakov, ki tisti trenutek vozijo po določeni progi, v najslabšem primeru pa za tovrni promet tudi lahko celodnevno veržno zamudo, predvsem zato, ker imajo potniški vlaki ob odstopanjih od voznega reda prednost. **Vsaka tragična zgodba ima vedno dve plati**, v katero so ujete človeške usode tudi železničarjev, predvsem strojevodij, zato je treba prisluhniti tudi tej.

O nivojskih prehodih brez zapornic je javnost prepričana, da so najbolj nevarna točka v prometu. Vendar se na cestnih križiščih zgodi veliko več nesreč s tragičnim izidom, kot na nivojskih prehodih z železnico brez zapornic. Cestna križišča imajo kljub temu samo prometne znake in semaforje kot sredstva varovanja, nikjer ni nobenih zapornic, ki bi preprečevale promet iz nasprotnih smereh.

Uporabnike ceste v največji meri bremenijo ovire zaradi zaprtja

zapornic in dodatni čas, ki je potreben, **vendar pa je treba poudariti varnost, ki jo zagotavljajo z zapornicami zavarovani prehodi oziroma podvozi in nadvozi**. Zmanjšanje števila nivojskih prehodov – z ukinitvijo nefrekvenčnih nivojskih prehodov, z zavarovanjem le minimalnega števila nivojskih prehodov z zapornicami, ki jih v primerjavi z polzapornicami ni mogoče obvoziti tik pred prihajajočim vlakom, oziroma z gradnjo nadvozov ali podvozov – pomeni najbolj učinkovito **zmanjšanje tragičnih posledic na nivojskih prehodih**.

## Zavarovanje nivojskih prehodov

V sklopu projekta Modernizacija signalnovarnostnih naprav na progi Ljubljana–Sežana je bila 12. februarja predana v poskusno obratovanje naprava za avtomatsko zavarovanje prometa na nivojskem prehodu Npr 578.2 (Notranje Gorice) med postajama Brezovica in Preserje. Isti dan je bilo na tem mestu delovno mesto čuvaja nivojskega prehoda ukinjeno, uvedeno pa na progi Jesenice–Sežana, na postajališču Volčja Draga. Na ta način se je skrajšala čakalna doba pred nivojskim prehodom.





Lokomotiva Slovenskih železnic serije 541 v barvah Alpske konvencije.

# Oglaševalski mediji Slovenskih železnic čedalje bolj zanimivi za oglaševalce

Vlak Desiro v Si.mobilovi preobleki.



Povpraševanje po oglaševanju na zunanjih površinah je v Sloveniji zelo aktualno. Gospodarska kriza je še povečala potrebe po inovativnejših in udarnejših oglaševalskih prijemih. Oglaševalci želijo in pričakujejo večje, predvsem pa hitrejše oglaševalske učinke, in železnica kot oglasni prostor jim s svojimi posebnostmi to omogoča.

Oglaševanje na železnicah je v tujini uveljavljeno že vrsto let. Zaradi svoje odmevnosti in preverjene učinkovitosti je to zelo priljubljeno sredstvo komunicira-

nja z javnostjo. Zdaj je na voljo tudi domačim oglaševalcem.

S Slovenskimi železnicami se vsako leto vozi več potnikov, lanska številka dosega že okrog 17 milijonov prepeljanih potnikov in trend kaže na nadaljnje povečevanje. Večina potnikov na vlakih je starih med 15 in 50 let, med njimi pa so najbolj številčno zastopani dijaki in študentje, zaposleni in poslovni potniki. Kot kažejo rezultati raziskav, so železniške postaje po svoji obiskavnosti, tako po pogostosti obiska kot po raznolikosti obiskovalcev,

primerljive samo še z nakupovalnimi središči. Zato ni naključje, da postajajo Slovenske železnice kot oglaševalski prostor čedalje bolj zanimive in aktualne za oglaševalce.

Oglaševalci lahko na Slovenskih železnicah izbirajo med različnimi oblikami oglaševanja: na vozniških sredstvih, železniških postajah, nadvozih, podvozih in drugih objektih. Na voljo je tudi oglaševanje v tiskovinah Slovenskih železnic – v revijah Sopotnik, Nova proga, v časopisu Ekspres novice, v vozno redni publikaciji Kurir –, oglaševanje na plakatih, karticah, talno oglaševanje, osvetljeni plakati na železniških postajah in podobno. Hkrati pa imajo oglaševalci možnost, na primer na vlakih, izvajati ankete, pripravljati degustacije.

Oglaševalski trendi namreč narekujejo izbiro novih, atraktivnih oglasnih medijev, ki nosijo sporočila z osebno noto oglaševalca. Obleka naredi človeka, pravi pregovor – in vlak dobi »osebnost«, ko ga »oblečemo« po meri.

Vlaki in lokomotive, okrašeni z dizajnersko podobo oglaševalcev, so najbolj atraktiven oglaševalski medij Slovenskih železnic. Ti velikanski potujoči oglasi vsak

dan obiskujejo slovenska središča in prihajajo v stik z najširšim krogom ljudi. Z oglasi poslikani vlak pa ni edino oglaševalsko orodje, ki ga Slovenske železnice ponujajo oglaševalcem. Poleg reklamnih zaslonov, nameščenih na železniških postajah, je čedalje bolj zanimiv oglaševalski prostor tudi notranjost vlaka. Vožnja z vlakom je prijetnejša, če se med njo kratkočasimo z opazovanjem in s prebiranjem zanimivih vsebin, ki nam morebiti porajajo nove zamisli. Vlak je pot. In z njim na pot tako krene tudi oglaševalčevo sporočilo. Nanj se nato prenese pozitivna predstava, ki jo ljudje v sebi nosimo o vlakih.

Marca je na enoletno pot po tirih Slovenskih železnic krenil vlak Desiro v Si.mobilovi preobleki. V tem času ga bodo imeli potniki, obiskovalci železniških postaj in drugi mimoidoči priložnost vsak dan videvati po vsej Sloveniji: v Ljubljani, Celju, Mariboru, Sežani, Pivki, Divači, Ilirski Bistrici, Dobovi ... Si.mobil se je tako pridružil skupini najprodornejših oglaševalcev - BTC-ju, Thermani iz Laškega in Alpski konvenciji -, ki so prvi posegli po novemu mediju.

Vlak Desiro poslikan z oglasom družbe Thermana iz Laškega.





# Slavnostni koncert ob 60. obletnici Folklorne skupine Tine Rožanc in 60 let delovanja dr. Bruna Ravnikarja

Folklorna skupina Tine Rožanc vabi v soboto, **28. marca 2009, ob 19.30** na slavnostni koncert ob 60-letnici delovanja folklorne skupine in 60-letnici delovanja dr. Bruna Ravnikarja. **Koncert bo v Gallusovi dvorani Cankarjevega doma v Ljubljani.**

Začetki delovanja folklorne skupine Tine Rožanc segajo v leto 1949, ko so v Sloveniji nastajali zametki današnje visoko razvite reproduktivne folklorne dejavnosti z namenom ohranjanja in predstavljanja ljudsko izročilo. Danes je FS Tine Rožanc ena pomembnejših slovenskih folklornih skupin, slovensko narodno izročilo pa predstavlja po vsej Sloveniji, nekdanji Jugoslaviji, Evropi ter drugod po svetu.

Za svojo umetniško vrednost je skupina prejela mnogo pohval in požela številna priznanja ter bila deležna zavirljivih strokovnih kritik. Skupino sestavljajo predvsem mladi - dijaki, študentje -, ki jih folklora veseli. Program skupine

## Dodatne informacije:

**Ana Modic**, Folklorna skupina Tine Rožanc  
**Elektronski naslov:** [dotik.trajanja@gmail.com](mailto:dotik.trajanja@gmail.com)  
**Telefon:** 031/780 045 (Ana Modic)  
Več informacij najdete na njihovi spletni strani:  
<http://www.kud-tinerozanc.si>.

**Nastopajoči:** Folklorna skupina Tine Rožanc z gosti: Jararaja, Sestre Trobec - Žagar, Volk Folk in Otroška folklorna skupina Domžale.

vključuje plesne različnih slovenskih pokrajin in tako poskuša celovito predstaviti ljudsko izročilo.

Ljudsko izročilo obstaja stoletja, folklorne skupine desetletja, folklorna skupina Tine Rožanc pa prav letos slavi okroglih 60 let. Ta visoki jubilej praznujejo vsi Rožanci, ki jih že leta združujeta ljudska glasba in ples. Šest desetletij delovanja na folklornem področju slavi letos tudi dr. Bruno Ravnikar, ki je s svojim bogatim strokovnim znanjem

prispeval levji delež k delovanju skupine.

Kako naključna združba postane velika razširjena družina, lahko pove vsak, ki je skozi ples ne samo lovil korak s časom, temveč ujel ritem trajanja. Prav tisto vmes, to ravnesje med dotiki in objemi, med razdaljo in bližino, gibanjem in mirovanjem, z eno besedo ples, nam omogoča, da si postanemo bližji in ostanemo bližnji.

Zavrtite se še vi, da se vam od vsega tega ne vrtili. Vrtavka se umiri, ko se najbolj vrtili. Doživite ples! Dotik

trajanja, v bistvu rajanja ...

Člani Folklorne skupine Tine Rožanc se bodo predstavili s šestimi odrskimi postavitevami, ki zajemajo skoraj vsa večja področja slovenskega folklornega prostora (štajersko, belokranjsko, prekmursko, bloško, koroško in osrednjeslovensko). Te so sicer prvotno napisane za posamezno starostno skupino, za koncert pa jih bodo priredili tako, da bosta na odru hkrati vsaj dve starostni skupini. S tem bodo izrabili edinstveno možnost, ki jo ima skupina kot ena redkih folklornih skupin s tremi generacijami. Spontano pri tem prihaja do predaje izročila starejšim mlajšim, prav tako pa bodo na koncertu prikazali tudi predajo iz drugih virov - iskanje navdih v terenskih zvočnih in vizualnih zapisih. V vseh starostnih skupinah se bo na odru pokazalo krepko čez sto plesalcev in plesalk. Koncert bo trajal uro in dvajset minut.



 **cankarjev dom**

**28. marec 2009  
v Gallusovi dvorani**

# Začetek sodelovanja upravljalcev javne železniške infrastrukture iz Slovenije in Hrvaške

Liberalizacija železniškega prometa in določila novih podzakonskih aktov zahtevajo, da se prilagodijo pravni akti, ki urejajo vodenje prometa na mejnih progah in postajah. Leta 2008 so bili s sosednjimi upravljalci javne železniške infrastrukture pripravljeni, usklajeni in uveljavljeni novi priročniki, ki predpisujejo vodenje prometa na mejnih progah Slovenije z Italijo, Madžarsko in Avstrijo. Prav tako so bili na podlagi novih železniških predpisov za delo na postajah izmenjav prometa izdelani priročniki, namenjeni za delavce prevoznih podjetij.

Da bi na podoben način uredili vodenje prometa in primopredajo vlakov na železniških mejnih prehodih s Hrvaško, smo se 11. februarja v Ljubljani sestali s predstavniki upravljalca javne železniške infrastrukture Republike Hrvaške. Sestanka



Predstavniki Hrvaških železnic (z leve): Božo Cerovečki, Miljenko Belančič, Luja Jaković in Miroslav Strugar.

so se s Hrvaških železnic (HŽ) udeležili član uprave HŽ infrastrukture Božo Cerovečki, izvršni direktor prometnih poslov Miljenko Belančič, vodja službe za prometno tehnično regulativo Luja Jaković in vodja službe za mejne zadeve Miroslav Strugar, s Slovenskih železnic pa

direktor vodenja prometa Janko Pavlič, vodja centralne transportne operative Franc Pavlič, vodja prometno planske službe Matjaž Kranjc, vodja oddelka za prometno tehnologijo in mejne zadeve Dževad Ibrahimović in vodja oddelka za vlakovne poti Peter Pšenica.

Kolegom s Hrvaških železnic je bil predstavljen predlog oblikovanja novih pravnih aktov, ki bodo v prihodnje nadomestili začasna izvršilna določila za opravljanje železniškega obmejnega prometa na mejnih progah med Hrvaško in Slovenijo. Dogovorjeno je bilo, da je treba pripraviti tudi novo pogodbo med upravljalci javnih železniških infrastruktur obeh držav, ki bo nadomestila sedanji začasni sporazum o mejnem železniškem prometu med SŽ in HŽ.

Za pripravo nove pogodbe in priročnikov so bile oblikovane mešane delovne skupine in dogovorjen terminski načrt za pripravo in uveljavitev novih dokumentov. Usklajena so bila tudi temeljna načela glede uporabe službenega jezika, poučevanja osebja, kritja stroškov izdelave priročnikov, prevodov, skrbništva nad predpisi ipd.

## Slovenske železnice dejavne v Črni Gori

Šestega marca je tedanji generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara s sodelavci obiskal družbo Železniški prevoz Črne gore, kjer ga je sprejel direktor podjetja, Rešad Nuhodžić, s sodelavci. Na sestanku je sodelovalo tudi vodstvo Luke Bar, saj med skupne tržne priložnosti Slovenskih železnic in Železniškega prevoza Črne gore sodijo potencialni prometni tokovi preko Luke Bar. V Baru pričakujejo, da bo njihov pretevor v nekaj letih ponovno dosegel vsaj 5 milijonov ton, kar bo pomenilo tudi možnost povečanja prevozov po desetem koridorju ali razvoj tako imenova-

nih pomorskih avtocest z vključevanjem Luke Koper ter Slovenskih železnic in Železniškega prevoza Črne gore v transportno verigo. Na sestanku so se najvišji predstavniki obeh podjetij dogovorili, da bodo skupaj proučili možnost povečanja prevozov preko Luke Koper in prevozov med Barom in zaledjem.

Rešitve s področja informatike in storitve Centralnih delavnic, ki jih je dosedanje enovito podjetje Železnice Črne že koristilo, je mogoče še nadalje širiti, zanimive pa so tudi storitve Prometnega instituta.

Potencialni skupni izziv za železniški

družbi, so tudi blagovni tokovi razvijajoče se industrijske proizvodnje v Albaniji. Črna Gora je s svojimi naravnimi lepotami privlačen turistični cilj, ki bi ga bilo mogoče doseči tudi z vlaki. Vodstvi sta se dogovorili, da bodo strokovni sodelavci obeh družb skupaj raziskali potencialne možnosti ter pripravili tržno sprejemljivo ponudbo.

Nekdanji generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je poudaril: »Na Slovenskih železnicah si želimo tesnejšega poslovnega sodelovanja, s katerim bi lahko izkoristili velike še neizkoriščene potencialne na tem področju.«



# Sodelovanje Slovenskih železnic z železniškimi podjetji z območja Zahodnega Balkana

26. februarja so Slovenske železnice v Ljubljani gostile predstavnike železniških podjetij z območja Zahodnega Balkana. Sestanka so se udeležili tedanji generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara, generalni direktor Železnic Federacije Bosne in Hercegovine Narcis Džumhur, generalni direktor Železnic Srbije Milovan Marković, izvršni direktor prevoza Železnic Republike Srbske Slobodan Lazarević in član uprave Hrvaških železnic Predrag Zekić.

Slovenske železnice so aktivne v mednarodnem delovanju,

in tako so se s predstavniki železniških podjetij z območja Zahodnega Balkana pogovarjale o sodelovanju v regiji s poudarkom na priložnostih, ki so v skupnem interesu. Med njimi: vzpostavljanje interoperabilne železniške infrastrukture, razvoj produktov v tovornem in potniškem prometu, razvoj terminalov, prost dostop do železniške infrastrukture. Izmenjali so informacije o strategiji podjetij, o težavah, s katerimi se soočajo v času globalne ekonomske krize ter poudarili, da so še posebej v globalni krizi potrebni

skupni ukrepi s katerimi bi železnice povečale svoj tržni delež na petem in desetem koridorju ter prihodke.

Pogovori so stekli tudi v smeri potencialnih možnosti za oblikovanje politično strokovne organizacije za jugovzhodno prometno os, katere del je koridor X. Govorili so tudi o tem, kako izrabi članstvo v mednarodnih organizacijah – zlasti v CER-u (Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture je eno najpomembnejših mednarodnih nedobičkonosnih zdru-

ženj, ki s svojo močjo in članstvom sodeluje pri oblikovanju politike železniškega prometa v Evropski uniji in zunaj njenih meja) v prid subjektov v regiji –, o skupnih pobudah ali podporah idejam, o projektih in rešitvah, za katere je mogoče pridobiti financiranje znotraj UIC. V teku je izdelava projekta UIC–študije o marketinškem konceptu razvoja mednarodnega tovarnega prometa v Jugovzhodni Evropi, katere koordinator so Slovenske železnice. Letos se bo pod okriljem UIC izpeljalo izobraževanje delavcev Železnic Srbije, ki ponujajo storitve potniškega prometa.

Pozornost so usmerili tudi na projekt »25 ur Ljubljana–Halkali«. Več o uspešni izvedbi testne vožnje vlaka Bosphorus Europe Express lahko preberete v novi progi na straneh 26 in 27. Slovenske železnice so na podlagi pobude poslovnega sveta Pakta stabilnosti za Balkan organizirale testno vožnjo kontejnerskega vlaka Bosphorus Europe Express iz Ljubljane do Halkalija (Istanbul) v Turčiji, z namenom, da bi vožni čas vlaka na tej relaciji skrajšali z dosedanjih potrebnih 57 do 64 ur na 37 ur. Testni vlak je krenil z železniške postaje Ljubljana 16. marca, ob 8.30, na končno postajo Halkali v Turčiji pa je prispel v rekordnih 35 urah. Pri projektu sodelujejo predstavniki železniških podjetij in upravljavcev infrastrukture iz Slovenije, Nemčije, Avstrije, Hrvaške, Srbije, Bolgarije in Turčije ter operaterja Adria Kombi in Kombiverkehr.



Udeleženci dogodka od leve proti desni: Slobodan Lazarević, izvršni direktor prevoza Železnic Republike Srbske, Predrag Zekić, član uprave Hrvaških železnic, Tomaž Schara, tedanji generalni direktor Slovenskih železnic, Milovan Marković, generalni direktor Srbskih železnic, Narcis Džumhur, predsednik uprave Železnic federacije Bosne in Hercegovine, Dušan Premo, svetovalec generalnega direktorja Železnic Republike Srbske.

## Bogdan Krevs

## Z železnico že od malih nog

Koliko poznate ljudi, ki so si drznili imeti sanje in jih tudi uresničiti? Ki jim je dejansko uspelo v življenju početi tisto, kar jih zares veseli in jih navdihuje s srečo? O katerih smo vedno mislili, da bi nam utegnili biti vzor, če bi tudi mi imeli dovolj prostega časa, da bi lahko počeli tisto, kar nas veseli, če bi imeli dovolj sredstev, če bi imeli ... Raje se vprašajmo, česa ne potrebujemo, namesto, da si ubijamo glavo z neproduktivnih razmišljanjem, kaj za božjo voljo potrebujemo. Zagotovo je edina stvar, ki je ne potrebujemo, kup izgovorov, da pač ne počnemo tistega, kar si želimo. Vidite, to nas ločuje od ljudi, ki so si upali izživet svoje, pa čeprav otroške sanje. Eden takih ljudi je Bogdan Krevs iz Mirne Peči na Dolenjskem. Bogdan je v svoji hiši postavil železniško maketo, ki je zagotovo vredna veliko več, kot bo ta kratek prikaz lahko povedal. Zakaj, lahko uganete sami. V to maketo je preprosto vložil sebe, svoje sanje, svojo vizijo, ki je z leti oživila in še kar raste, prav tako pa raste tudi maketa sama.

**Predajmo besedo gospodu Bogdanu.**

Lep pozdrav! Sem Bogdan Krevs in sem, kot sva že v uvodu povedala, iz Mirne Peči, to je kraj med Trebnjem in Novim mestom, če se peljete po stari cesti. Z železnico sem povezan že od malih nog, saj je bil moj oče kurjač in pozneje strojevodja. Od tod moja ljubezen do te panoge. Tudi sam sem hotel postati strojevodja, vendar mi zaradi zdravstvenih razlogov to ni uspelo. Pa nisem vrgel puške v koruzo. Sam pri sebi sem se odločil, da, če ne morem voziti pravega vlaka, bom pa vozil majhne vlake, kar je meni pomenilo eno in isto. Tako sem začel sestavljati svojo prvo maketo. Ta je imela na začetku okrog 1 krat 2 metra, nato pa sem jo vztrajno širil in dograjeval. Tako sedaj maketa obsega pribli-

žno sto metrov tirov, gradim in dograjujem pa jo že trideset let.

**In kako maketa deluje oziroma kako je opremljena?**

Vse vodenje je mehansko, saj se v elektroniko nikoli nisem pretirano poglobljal. Konec koncev sem jo gradil za svojo dušo in tako mi je bolj pri srcu – da kretnice postavljam ročno. No, po vseh tirih lahko naenkrat vozim dvanajst vlakov, vsak ima svoj tir, lokomotiv imam okrog 30, jih pa vedno izmenjujem na vlakih, tako da je bolj zanimivo. Zamisli za signalizacijo sem dobil v starem Signalnem pravilniku, tako da sem kopiral stanje, ki je bilo tedaj na progah v realnosti. Kar pa se materialov za gradnjo tiče, naj povem, da sem večidel uporabil les, gips in pa žakljevinu. Maketa je izdelana v sistemu velikosti HO, lokomotive pa sem včasih nabavljal v našem Mehanu, ki je izdeloval zelo kakovostne makete, danes pa nabava poteka predvsem prek podjetja Rocco, ki se tudi lahko pohvali z

vrhunsko kakovostjo, žal pa temu sledijo tudi cene.

**Verjetno ni treba vprašati, koliko dela je bilo vloženega v gradnjo.**

Preprosto povedano – ogromno! Vendar pa vedno delam po nekem sistemu. Najprej v mislih obdelam novo zamisel, jo poskušam nekako smiselno uvrstiti v celoto, ki že fizično obstaja, nato sledi dograjevanje, ki je zelo zahtevno, saj mora biti trasa enakomerna, povsod enako v vzponu, padcu, ne sme viseti na stran, in seveda na koncu sledi postavitve lokomotive za krstno vožnjo, drugo pa je čisti užitek, ko se človek za nekaj časa spet spremeni v otroka. Priporočam, da kdaj preizkusite. Ne bo vam žal.

**Ko se malo ozrem okrog, vidim, da imate kar lepo zbirko železniških eksponatov.**

Seveda. Zbiram tudi vse, kar je na kakršen koli način povezano z

železnico: kape, uniforme, stare vozne rede, imam tudi star Božičev zaviralnik, ki se je včasih uporabljal na lokomotivah, kup knjig in še kaj bi se našlo. Vesel sem vsake stvari ali predmeta, ki ga lahko dobim in uvrstim v zbirko.

**Gradnja pa verjetno ne poteka vedno po načrtih.**

Tudi to se dogaja. Sicer nič hudo pretresljivega, smešnega pa zagotovo. Ko sem nekoč dograjeval spiralni del proge, sem moral cel zlesti za maketo (kar je velik podvig, verjemite, ko sem to videl ... op. avtorja). In seveda sem kot po nekem pravilu pozabil orodje, ven pa tudi ni bilo tako preprosto priti. Tako sem začel domače klicati, naj mi pridejo na pomoč oziroma podat orodje. Pa spet, kot po pravilu, nisem priklical žive duše. In tako je »agonija« trajala dobre pol ure, nekako se mi je vendarle uspelo priklopiti do nesrečnega vrtljnika, ko vstopi žena in povsem mirno reče – Se mi je zdelo, da si klical! Saj bi se človek jezil,







pa je bilo preprosto premalo prostora za kaj takega, ha, ha.

### **Pa imate kot modelar kakšno zamisel oziroma željo, povezano z našim podjetjem?**

Ker zelo rad tudi fotografiram, veliko časa preživim ob železnih tirih in na postajah, kjer lovim motive, vlake in lokomotive. Zavedam se, da je lahko takšno početje ob morebitnem neupoštevanju varnostnih pravil zelo nevarno. Pa tudi strojevodje verjetno nimate ravno dobrega občutka, če nekdo hodi ali teče

proti tiru, po katerem vozite, pa čeprav bo samo fotografiral. Verjetno je situacija iz lokomotive videti drugače, kot s tal. Zato morda ne bi bilo slabo, če bi Slovenske železnice sledile zgledu nekaterih tujih evropskih železnih uprav, in objavile koledar s fotografijami lokomotiv, njihovih upravljalnih pultov, dodali nekaj glavnih tehničnih podatkov ... Konec koncev, železnica se začne in konča pri lokomotivah, kakor koli gledamo. Koledar pa tudi morate imeti, tako da ena plus ena, pa smo tam.

### **Ker vem, da ste strasten ljubitelj lokomotiv, me zanima, ali imate svojo ljubljenko in pa kakšno posebno željo.**

Moja posebna ljubljenska je električna lokomotiva serije 541 »Živa«, v barvah Slovenskih železnic. Njo postavim na tire samo, če imam kakšen obisk. Drugače pa stoji na posebnem mestu, kjer jo vedno lahko vidim. Imam tudi Dispolokovo lokomotivo, ki so jo Slovenske železnice imele v najemu. Posebna želja pa mi je dobiti električno lokomotivo

serije 363, popularno »Brižito«, kar pa ne bo lahka naloga, saj izdelujejo predvsem štiriosne modele, lokomotiva Slovenskih železnic pa je šestosna.

### **Gospod Bogdan, hvala za zanimivo predstavitev.**

Malenkost. Če pa bodo bralci revije kaj hodili po Dolenjski in skozi Mirno Peč, pa naj se le oglasijo in pogledajo, kako je maketa videti. Našli me bodo z lahkoto, saj sem hišnik v tamkajšnji osnovni šoli, pa naj vprašajo zame.

## Muzejski vlak je ogledalo dežel in ljudi

Jelko Kacin, poslanec evropskega parlamenta, je na Bledu v začetku marca gostil srečanje poslanske skupine Evropskega parlamenta Zavezništvo liberalcev in demokratov za Evropo (ALDE). Na srečanje so bili povabljeni politični voditelji držav Zahodnega Balkana, posebni gost je bil Olli Rehn, evropski komisar za širitev. Gostitelji so v svoj program vključili tudi vožnjo z muzejskim vlakom od Bleda do Mosta na Soči in ogled Muzeja prve svetovne vojne v Kobaridu.

Po besedah gostiteljev je bila odločitev za vožnjo z muzejskim vlakom zelo posrečena izbira, saj se je pokazala za resnično dobro kombinacijo prijetnega in koristnega. Muzejski vlak je požel veliko zanimanja, saj v večini držav takšni vlaki ne vozijo več, in jih zato sploh ne poznajo. Vlakovno kompozicijo so sestavljali potniški vagon brez oddelkov, potniški vagon z oddelki in jedilni vagon.

Dr. Jože Pirjevec in dr. Božo Repe sta med vožnjo predstavila zgodovino Slovenije. Njuna predstavitev je sprožila živahno in zanimivo razpravo. Na vlaku so, ob dobri volji, potekali tudi pogovori za zaprtimi vrati. Evropski komisar za širitev Olli Rehn se je sestel s predstavniki držav Zahodnega Balkana. V pogo-



Komisar za širitev Evropske unije Olli Rehn z gostiteljem, evropskim poslancem Jelkom Kacinom na postaji Bled Jezero.

vorih se seveda niso mogli izogniti aktualnim slovensko-hrvaškim odnosom.

Bohinjska proga, po kateri vozi muzejski vlak, je vsekakor vredna ogleda, saj so ob njej nekateri najlepši slovenski kotički. Muzejski vlak je ponovno upravičil sloves dragulja slovenske turistične ponudbe, kajti lahko ga ponudimo tako najzahtevnejšim gostom kot tudi za protokolarna

srečanja na najvišji ravni.

Muzejski vlak pomeni tudi osebno izkaznico Slovenije, s katero oživljamo našo tehnično in kulturno dediščino. Odnos do lastne zgodovine in kulture je zrcalo odnosa do nas samih. Muzejski vlak je vsekakor naše ogledalo, podoba v njem pa je prijazna in vabljiva.

Tadeja Novak

## Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (12)

## Partnerstvo in viri

Partnerstvo in viri so naslednje merilo oziroma dejavnik modela odličnosti EFQM, ki ga bomo opisali. Njegova opredelitev je:

Odlične organizacije načrtujejo in upravljajo svoja zunanja partnerstva, dobavitelje in notranje vire v podporo politiki in strategiji ter za uspešno delovanje procesov. Medtem ko načrtujejo in upravljajo partnerstva in vire, uravnotežijo sprotne in prihodnje potrebe organizacije, skupnosti in okolja.

## Deli meril:

- 4. a Upravljanje zunanjih partnerstev
- 4. b Upravljanje financ
- 4. c Upravljanje zgradb, opreme in materiala
- 4. d Upravljanje tehnologije
- 4. e Upravljanje informacij in znanja

Ta dejavnik je usmerjen na zunanje in notranje okolje podjetja. Gre za to, kako vključujemo partnerske povezave in dobavitelje ter kako zagotavljamo in upravljamo potrebne vire. Partnerstvo je tukaj mišljeno v širšem pomenu.

V nadaljevanju na kratko opišemo posamezni dejavnik s pristopi, ki smo jih v osnutku opredelili na Slovenskih železnica.

#### 4a: Upravljanje zunanjih partnerjev

##### Prepoznavanje in sklepanje partnerstev

Prepoznavanje zahtev uporabnikov prevoznih storitev in drugih zainteresiranih ter napodlagi tega iskanje partnerjev, s katerimi imamo skupne interese (vlada, ministrstva, lokalne skupnosti, drugi prevozniki in upravljavci, dobavitelji, izobraževalne in znanstvene institucije, finančne institucije ...)

##### Pogajanja in sklepanje pogodb

Pogajanja, sklepanje pogodb, nadzor nad izvajanjem pogodb, obvladovanje tveganj glede zavarovanja plačil in drugih elementov pogodb.

##### Partnerstvo z železniškimi podjetji

Razvijanje partnerstev z železniškimi prevoznimi podjetji (interoperabilnost lokomotiv, vožnja vlakov na tehnično zaupanje, poslovno sodelovanje ...).

##### Lokalne skupnosti in javno zasebno partnerstvo

Sodelovanje z lokalnimi skupnostmi, javno zasebno partnerstva (JZP) - (na kakšen način - sinergija ...)

##### Partnerstvo z izobraževalnimi institucijami

Sodelovanje z izobraževalnimi ustanovami pri izobraževanju, zlasti strokovnih in vodilnih kadrov, za boljšo učinkovitost delovanja družbe, za razvijanje novih tehnologij na področju izvajanja prometa, transporta ipd.

#### 4b: Upravljanje financ

##### Načrtovanje in spremljanje denarnih tokov

Načrtujemo in spremljamo denarne tokove iz tekočega poslovanja, od prodaje sredstev in naložb itd.

##### Upravljanje prilivov iz tekočega poslovanja

Upravljanje tekočice izterjava kupcev blaga in storitev.

##### Upravljanje s finančnimi naložbami

Upravljanje prodajo in nakupe naložb na finančnem trgu. Spremljamo stanje in se primeroma odločamo.

##### Obvladovanje finančnih tveganj

Obvladovati je treba valutna in obrestna tveganja, plačilne navedbe strank ipd.

##### Razvijanje odnosov s finančnimi institucijami

Pridobivanje in plasiranje denarnih sredstev, varovanje pred valutnimi, obrestnim tveganji ...

#### 4 c: Upravljanje zgradb, opreme in materiala

##### Upravljanje investicij v osnovna sredstva

Načrtovanje, postopki nabave, izvedba nabave in gradnje.

##### Material in rezervni deli

Upravljanje procesa v zvezi z nabavo materiala in rezervnih delov na podlagi planirane nabave za doseganje optimalnega stanja zalog.

##### Trženje razpoložljivih osnovnih sredstev

Poslovnih in stanovanjskih prostorov, opreme, zemljišč idr., v pomenu učinkovite rabe sredstev. Upravljanje odtujitev sredstev (prodaja, razrezi, uničenje ...).

##### Upravljanje vzdrževanja osnovnih sredstev

Tekočega in investicijskega vzdrževanja tirnih vozil, opreme, infrastrukture, objektov ...

##### Zemljiško knjižne zadeve in dokumentacija

Urejanje zemljiško-knjižnih zadev in upravne dokumentacije.

#### 4 d: Upravljanje tehnologije

##### Tehnološki menedžment

Kakšne tehnologije bodo uporabljene v glavnih, podpornih in menedžerskih procesih dela, kako jih bomo uvajali in uporabljali?

#### 4 e: Upravljanje informacij in znanja

##### Upravljanje predpisov

Izdelovanje, ažuriranje, hramba, dostopnost zunanjih in notranjih predpisov (direktive EU, zakoni, predpisi, uredbe, pravilniki, navodila, organizacijski predpisi, službeni obvestila ...).

##### Poenotenje baz podatkov

Zajem vseh podatkov različnih področij v enotne in povezane baze.

##### Menedžment znanja

Sistemska prepoznavanje potrebne znanja, načrtovanje izobraževanja in usposabljanja, izvedba usposabljanja, izboljšave in gospodarjenje z znanjem (intelektualnim kapitalom).

(Nadaljevanje prihodnjič)

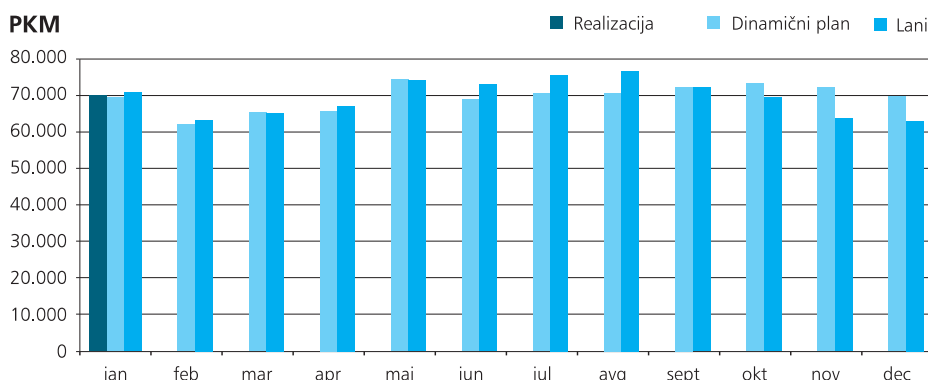
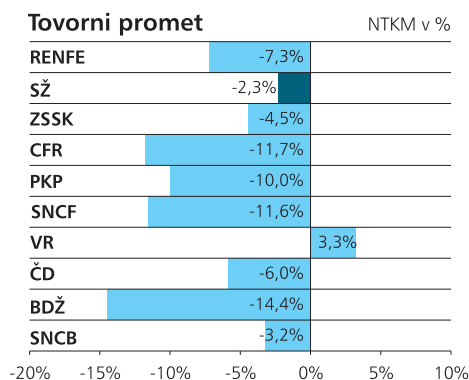
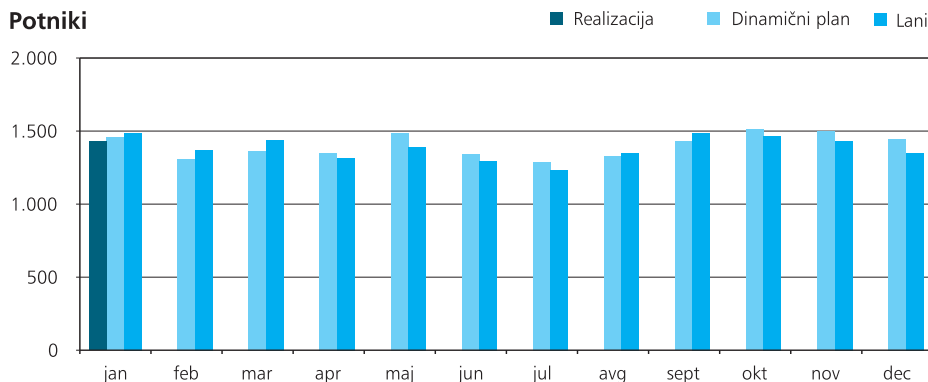
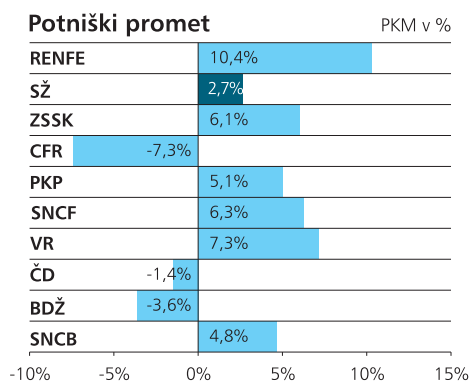




## Obseg dela evropskih železnic

Januar-december 2008/2007

## Potniški promet Slovenskih železnic



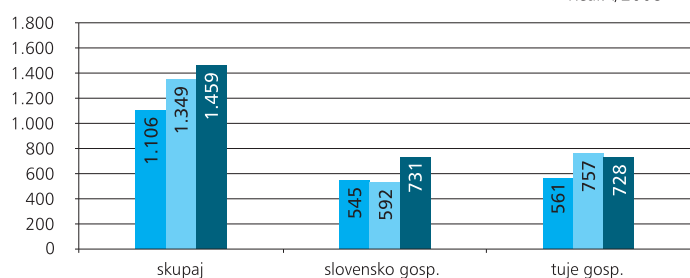
Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Januar 2009 - ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

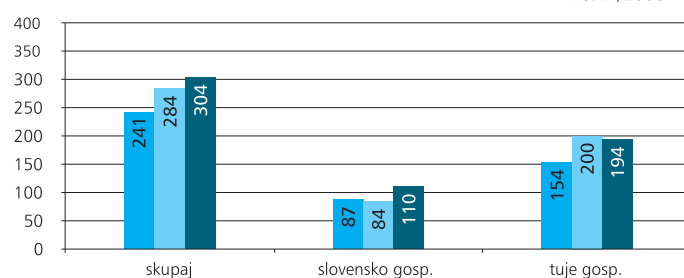
### Prepeljano blago

v 000 ton



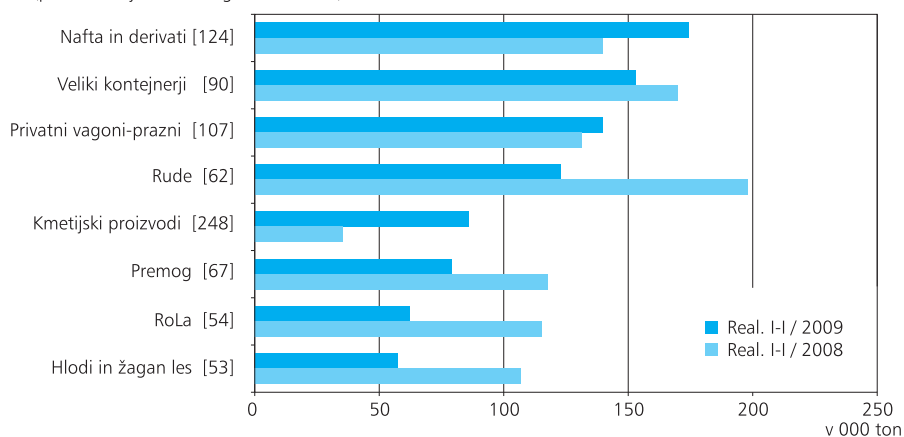
### Opravljenost dela

v mio NTKM



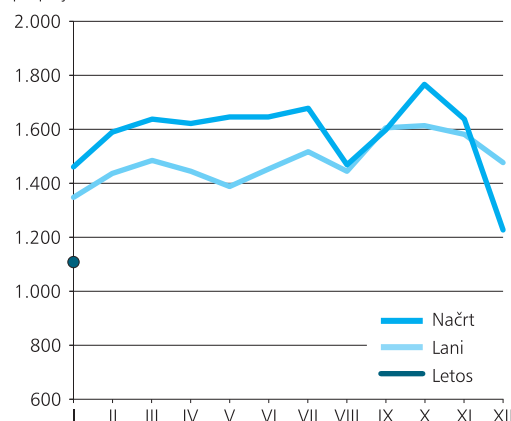
### Prepeljani tovar

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



# Depresijo je mogoče premagati

Človek, ki je vsak dan dejaven na najrazličnejših področjih svojega življenja - telesnem, psihičnem, čustvenem, duhovnem, strokovnem, kulturnem ... -, s tem ohranja in krepi svoje telesno in duševno ravnesje. Prav od tega pa so precej odvisni njegovo zadovoljstvo, dobro počutje, medsebojni odnosi, ki jih gradi in delovna uspešnost. Telesna kondicija vpliva predvsem na naše dobro počutje, še posebno zdravje. Skrb za zdravje je izkazovanje ljubezni samemu sebi. Če prisluhnemo svojemu telesu, lahko zaznamo odzive in prve znake nastajanja morebitne bolezni ter potrebo po krepitvi odpornosti. Na nekaterih področjih lahko

v določenem obdobju življenja pretiravamo in s tem zanemarjamo druga, prav tako pomembna področja. Posledice tega se slej ko prej poznajo na drugih področjih. Zato je skrb za uravnotežen razvoj in ohranjanje stabilnosti na vseh področjih pomembna.

## Nenadni občutki praznine in izguba energije

Kaj se zgodi s človekom, ki nenadoma zdrsne v čudno tesnobno razpoloženje, polno sivine, brezupa in praznine, v katerem se počuti energetske izčrpanega, potrtega in iz kate-

rega v določenem trenutku ne vidi izhoda? Človek v takšnem stanju nemalokrat izgubi motivacijo, smisel za humor in občutek lastne vrednosti. Ob tem se lahko pojavijo čudne misli samoobtoževanja in včasih celo misli na samomor. Včasih človek izgubi tudi stik s stvarnostjo. Preprosto se vda v usodo, vse se mu zdi brez pomena. Paleta energetskih stanj se v takšnem stanju spreminja od občutka radoživosti do depresivnega obupa.

## Kaj je depresija?

Depresija je ena izmed najbolj pogostih duševnih motenj, ki zajema precej več kot le

občutek žalosti. Oseba zboli za depresijo, ko se poruši ravnesje kemičnih prenašalcev impulzov (nevrotansmitterjev) v tistem delu njenih možganov, ki uravnavajo razpoloženje. Gre torej za motnje v biokemičnem prenosu informacij med celicami možganov.

## Vzroki dovzetnosti za depresijo

Za depresijo lahko zboli vsakdo: mlajši, starejši, moški, ženske, predvsem pa tisti, ki so živeli ali živijo v stresnem in obremenilnem okolju. Zato je napačno mišljenje, da za depresijo zbolijo le šibki ljudje. Ne moremo reči, da obstaja samo en vzrok, temveč se pri osebi prepletajo različni dejavniki, ki vplivajo na **razvoj, pojav in ohranjanje** depresije.

Prvi resen dejavnik za možen razvoj depresije je človekova *dedna nagnjenost* k depresiji (eden od staršev in starih staršev je trpel za depresijo) in neugodno družinsko okolje v najzgodnejšem obdobju njegovega življenja (huda vzgojna zanemarjenost, pomanjkanje toplote in ljubezni, morda celo zlorabe). Delež nagnjenosti posameznika k depresiji lahko primerjamo s količino tekočine v kozarcu. Več kot je tekočine v kozarcu, večja je nagnjenost ali podvrženost posameznika k depresiji. To je hkrati tudi *prag tolerantnosti* ali odpornost proti dejavnikom, ki lahko vplivajo na razvoj depresije. *Sprožilni dejavniki* ali *kaplja čez rob*, so različni travmatični in/ali stresni dogodki v okolju, ki obremenjujejo posameznika. To so lahko dolgotrajne obremenitve npr. zaradi brezposelnosti, finančnih težav, osamljenosti, težav v medsebojnih odnosih (npr. prepir s partnerjem, pri čemer ta ne pokaže jeze navzven, ampak jo potlači vase), nenadne izgube službe, smrti





Ijubljene osebe, ločitve, kakor tudi zaradi vremenskih vplivov (večednevno deževje) ipd. Med te dejavnike lahko vključimo tudi dolgočasje zaradi premajhnega dogajanja v življenju posameznika ipd. Dejavniki, ki *vzdržujejo* stanje depresije so največkrat tisti dejavniki, ki onemogočajo oziroma ovirajo popolno ozdravitev depresivne osebe. To pa so lahko že vsi prej omenjeni dejavniki.

## Simptomi (znaki) depresije

Bolezniški znaki so številni in raznoliki, od telesnih, psiholoških do družbenih. Razvijajo se počasi in zlasti na začetku neopazno. V lažji obliki se kažejo v motnji razpoloženja, volje in čustvovanja, pri čemer prihaja tudi do sprememb človekovega mišljenja, vedenja in celo fizičnega izgleda.

Vsak človek se kdaj znajde v stanju potrtosti in otožnosti, brezvoljnosti in nemoči ter se s težavo pripravi, da bi naredil nekaj, kar sicer po navadi z veseljem počne. Za blažjimi oblikami depresije zbolijo od 10 do 15 odstotkov ljudi. Pri blažjih oblikah depresije lahko težave po nekem času izginejo same od sebe. Pri *hujših oblikah* pa se stanje pogloblja in simptomi depresije podpirajo drug drugega, kakor v začaranem krogu. Bolnik s hujšo depresijo pa lahko izgubi tek, ima težave s spanjem, izgubi zanimanje in uživanje pri družbenih dejavnostih, ima občutek utrujenosti ter težave s koncentracijo. Gibanje in misli se upočasnijo. Pri *hudo depresivnih* se lahko pojavi tudi misel na samomor in občutek lastne nevrednosti.

Depresija ovira posameznika pri vsakdanjih dejavnostih in vpliva na poslabšanje kakovosti njegovega življenja. Zaradi tega je oteženo tako njegovo življenje kot življenje njegovih bližnjih. Ob izgubi zanimanja za druge se povečajo težave v komunikaciji in posledično v medsebojnih odnosih. Zmanjša se učinkovitost na delovnem

mestu. Depresija predstavlja breme tako posamezniku, njegovi družini kot celotni družbi.

## Depresija in delovno okolje

Velik del svojega življenja večina ljudi preživi na delovnem mestu. Zato jim ravno poklicna dejavnost v veliki meri osmišlja življenje. Tako so tudi s poklicno dejavnostjo povezane mnoge situacije, ki lahko vplivajo na razvoj, pojav ali ohranjanje depresije. Zamenjava službe, napredovanje na delovnem mestu in s tem prevzemanje večje odgovornosti, pretirana vestnost, postavljanje nerealnih ciljev itd., lahko povzročijo, da postaja človek pri svojem delu neuspešen, kar lahko zamaje ali naruši njegovo samopodobo in samozavest. Izguba službe ali položaja, finančna stiska, v kateri se lahko posameznik znajde še zaradi najetih posojil, lahko človeka pripeljejo v hudo duševno stisko in trenutno brezizhoden položaj. Človek ob tem nemalokrat doživlja veliko nezadovoljstvo in osebni poraz. Vse to so lahko vzroki, ki posameznika potegnejo v stanje depresije.

## Depresija – spregledana in zanemarjena bolezen

Po mnenju doktorja Andreja Marušiča, »ostaja veliko posameznikov z duševno motnjo nepravilno zdravljenih ali sploh spregledanih, zaradi nepoznavanja ozadja duševnih motenj, vzrokov in povodov ter samih procesov, ki se v telesu odvijajo med duševno motnjo«. Zato je zgodnje odkrivanje in prepoznavanje depresije zelo pomembno, s tem pa tudi pravilno zdravljenje. S pravočasnim prepoznavanjem in zdravljenjem so posledice depresije manjše, zdravljenje pa hitrejše in uspešnejše. Tudi stigma duševnih motenj, ki je pri nas še vedno zelo občutena, je eden od razlogov za podcenjevanje

resnosti depresije v sodobni družbi in zanemarjanje te bolezni. Postopoma moramo ozavešiti dejstvo, da je depresija kot duševna motnja bolezen kot vsaka druga bolezen, in poiskati pomoč ni sramota.

## Zdravljenje depresije

Življenje z depresivnim človekom ni preprosto. V veliko pomoč mu je lahko pogovor o njegovem počutju, skupno razmišljanje o tem, kaj ga teži in česa se boji. Pomembno ga je potrpežljivo spodbujati k izražanju njegovih misli in občutkov, k različnim, čeprav drobnim dejavnostim. Šibkost depresivne osebe je po eni strani lahko velika moč, ker je včasih tudi sredstvo za manipulacijo. V takšnih primerih osebi nemalokrat strežemo in zanjo počnemo stvari, ki bi jih sicer lahko opravila sama. Da do tega ne bi prihajalo, je dobro poznati depresijo, njen potek in pravilno zdravljenje. Prvi pomemben korak pri zdravljenju depresije je njeno prepoznavanje, na podlagi katerega si lahko pomagamo tudi sami. Problem depresije je namreč tudi v tem, da si oseba običajno ni pripravljena pomagati sama. Najprej si mora človek priznati težavo bolezni in izraziti željo po pomoči. Pri tem imajo pomembno vlogo njegovi najbližji, in sicer da ga spodbujajo k iskanju rešitve oziroma k zdravljenju. Posameznik si lahko pomaga tako, da se sooči s tem, kar se mu dogaja v življenju, se osvešča o vzrokih depresije ali pa se spoprijeti s simptomi in jih skuša odpravljati. Seveda pa je ravnanje v primeru depresije v veliki meri odvisno od njene stopnje.

Pri globlji depresiji je potrebna zdravniška pomoč. Zdravnik predpiše zdravila /antidepresive/, ki so učinkovita pri zdravljenju depresije. Antidepresivi pomagajo pri obnovi »iztrošenih« živčnih vlaken in stikov. Pomirjevala pri tem niso v pomoč, ker težav ne odpravljajo, temveč jih le odlagajo. Druga slabost pomirjeval je, da osebe

od njih postajajo čedalje bolj odvisne. Nekatere osebe imajo odklonilno stališče do uživanja zdravil. Kemično ravnanje v možganih pri globlji depresiji se lahko vzpostavi le z zdravljenjem. Ob tem pa je hkrati, z vzpostavljanjem kemičnega ravnanja, potrebna tudi psihoterapija. Psihoterapija je bistveni del zdravljenja depresije. Cilj psihoterapije je soočanje bolnika z vzroki bolezni in njenimi posledicami ter čustvena »predelava« teh vzrokov. Pomemben del psihoterapije je aktiviranje bolnikovih trenutnih sposobnosti za opravljanje njegovih temeljnih življenjskih potreb ter pomoč pri čim bolj dejavni vključitvi v vsakdanje delo in življenje.

## Preprečevanje depresije

Osebi, ki je nagnjena k depresiji, je v veliko pomoč, če zna pravočasno prepoznavati prve simptome depresije. Običajno so to *negativne avtomatske misli* (npr. ni mi pomoči, nima smisla ipd.) oziroma negativno razmišljanje, ki sprožijo *čustva* žalosti in tesnobe, ta pa vplivajo na *telesno* slabo počutje (utrujenost in nemoč), kar posledično vpliva na njeno *vedenje* (umikanje v samoto, poležavanje). To vedenje spet vpliva na potrjevanje negativnih misli. Tako se začarani krog sklene in samo pogloblja.

Pomoč pri premagovanju depresije, hitrejšemu okrevanju in izboljšanju počutja so spodbudne in prijetne dejavnosti. To so tiste dejavnosti, ki jih je imela oseba rada in v katerih se je udeleževala že pred boleznijo. Prav udeleževanje v teh dejavnostih (npr. kratki sprehodi, obisk kina, pogovor ipd.) je kljub začetnemu naporu za osebo zelo koristno. Pri tem so osebi v veliko pomoč spodbude svojcev. Depresiji se oseba postavlja po robu z vztrajnimi, čeprav majhnimi koraki, ki morajo biti čim bolj načrtni in dosledni. Tudi tu velja znani pregovor, da »se počasi daleč pride«.

# Razvoj naprave CL-E1 za mazanje tirnic

Začetek razvoja mazalne naprave CL-E1 sega v leto 1996. Do začetnih razmišljanj je prišlo zaradi nenehnih težav z obstoječimi mazalnimi napravami, vgrajenimi v proge Slovenskih železnic, na trgu pa takrat tudi ni bilo naprav, ki bi bile boljše od obstoječih. Podjetje Elpa, d. o. o., je bilo že takrat dobavitelj posebnih, do okolja prijaznih maziv za Slovenske železnice, obenem pa

Poznejše analize nesreče in ekspertna mnenja so dokazali, da se nesreča ne bi zgodila, če bi bili tiri primerno vzdrževani, predvsem pa je bilo izpostavljenost mazanje in brušenje. Stroka se je osredotočila na problem RCF-a (kotalno kontaktnega utrujanja materiala) in GCC-a (pokanja notranjega roba tirnic) in prišla do ugotovitve, da ta dva pojava bistveno reducira-

Zaradi vseh navedenih razlogov se je vodstvo SŽ na svoji 11. seji 26. februarja 2001 odločilo za pripravo in podpis pisma o nameri o poslovnem sodelovanju med podjetjema SŽ in ELPA. Podpisu pisma o nameri je leta 2001 sledil podpis pogodbe za testiranje CL-E1. Testna naprava, ki se je nato leta 2001 tudi vgradila na SŽ, do danes deluje brezhibno.

vlak preko dozirnega polja CL-E1 popolnoma saniran izredno velik problem hrupa v krivini. Pred tem so STA nekaj let preizkušale različne možnosti sanacije hrupa v krivinah, ki so jim jih ponujala evropska uveljavljena in ugledna podjetja s področja mazalne tehnike in proizvodnje maziv, vendar neuspešno.

Naprave CL-E1 so se pokazale kot zelo učinkovite pri sanaciji hrupa



CL-E1 dozirna polja in sled materiala na progi Celje-Maribor.



CL-E1 dozirno polje in sled materiala na progi Celje-Maribor.

so se ukvarjali z mazalno tehniko. Leta 2000 je Elpa takratnemu vodstvu infrastrukture v svojih poslovnih prostorih pokazala konceptualno popolnoma novo prototipno mazalno napravo. Ocena strokovnjakov infrastrukture Slovenskih železnic glede dizajna in delovanja naprave je bila pozitivna, in naprava je bila primerna za nadaljnjo razvojno pot.

Slovenske železnice so bile v tistem času hkrati dobro seznanjene z iztirjenjem – nesrečo s smrtnimi žrtvami v Hattfieldu v Angliji leta 2000, ko je tirnici v krivini dobesedno razneslo na več kakor tristo kosov.

ta mazanje in brušenje tirnic. Mazanje in brušenje močno zmanjšata stroške življenjskega cikla (LCC), povečujeta pa zanesljivost, razpoložljivost, vzdržljivost in varnost (RAMS) v železniškem prometu.

CL-E1 je že v fazi prototipa prekašala tehnološke rešitve, ki jih je ponujala konkurenca, kot na primer brezkontaktno tipanje koles, tipanje smeri vožnje, neodvisno oskrbo z energijo, z uporabo sončnih celic, uporabo do okolja prijaznih in za distribucijo zelo zapletenih HCF maziv, naprava je bila montirana zunaj nevarnega območja proge, kar je omogočalo enostavno ravnanje z njo.

Razvoj naprave se je nadaljeval še z nekaj izboljšavami, in pozneje je bilo na slovenskih progah vgrajenih še 16 naprav. Uporaba mazalne naprave CL-E1 je pokazala zelo dobre rezultate, tako v svoji primarni funkciji (mazanje kontakta kolo – tirnica), kot tudi v tem, da v osmih letih praktično ni bilo vzdrževanja naprave, sama poraba maziva pa je nadzorovana in racionalna (pet kilogramov na mesec na obremenjenih glavnih progah).

Visoko uporabno vrednost je naprava dokazala v Italiji na železnicah Südtiroler Transportstrukturen AG (STA), ko je bil že samo po dveh vožnjah

in zmanjšanju obrabe tirnic, zato jih v Italiji še naprej vgrajujejo. Sledile pa so še vgradnje v Iranu, na Madžarskem in na Češkem, povsod zelo uspešno.

Leta 2007 je Elpa za CL-E1 pridobila tudi pozitivno poročilo preiskovalnega in certifikacijskega organa TÜV SÜD Rail in certifikat o ustreznosti od Slovenskega instituta za kakovost in mero-slovje. Elpa patentirane rešitve, ki so bile plod sodelovanja s SŽ, CL-E1 uvrščajo v sam vrh svetovne konkurence. Glede naše izkušnje z drugimi napravami za mazanje tirov, ki so bile vgrajene na SŽ, lahko ugotovimo, da je CL-E1 dokazala neprimerno bolj-

še rezultate. Ne nazadnje smo bili zaradi različnih težav prisiljeni druge naprave tudi zgraditi. CL-E1 omogoča uporabo zelo zahtevnih mazalnih medijev (težko fluidne zmesi - HFC), ki med drugim vsebujejo tudi Al, ta pa je dokazano najboljši material za preprečevanje RCF (kotalno kontaktnega utrujanja materiala) in GCC (pokanje notranjega roba tirnice), česar konkurenčne naprave ne omogočajo.

Na splošno sta v vseh relevantnih LCC (Life Cycle Cost) modelih kot najučinkovitejše orodje za vzdrževanje tirnic omenjena brušenje in mazanje tirnic. Problem brušenja pa je v tem, da z njim intenzivno tanjšamo debelino tirnične glave, kar kmalu privede do potrebe po zamenjavi

odpadnega olja na mesec, sedaj pa osem kilogramov kakovostnih maziv na deset tisoč prevoženih kilometrov, kar pa nikakor ni dovolj za ekonomično vzdrževanje tirnic. To nedvoumno potrjujejo tudi vsi tovrstni tuji strokovni članki s tega področja.

Pri vsakem skupnem projektu je treba najprej opredeliti problem, določiti cilj, določiti naloge in postopke, potrebne vloške in na koncu ovrednotiti rezultate. V našem primeru:

**Cilj Slovenskih železnic:** zamenjati stare, preživete in za vzdrževanje drage naprave z modernimi, učinkovitimi in zanesljivimi napravami, ki pa jih v tem času na trgu enostavno ni bilo. Na drugi strani je podjetje Elpa vide- lo izziv in poslovno priložnost,

od 5 do 15 evrov prihranka, kar potrjuje staro modrost:

## Kdor maže, ta vozi!

Prav to omogoča multi aktivna oskrbovalna naprava CL-E1. Minimalni prihranek, z uporabo CL-E1 mazalnih naprav zgolj na najbolj obremenjenih delih prog, izračunan na podlagi relevantnih podatkov, bi na Slovenskih železnicah znašal petsto tisoč evrov na leto. Nezanemarljiv pa je tudi okoljski vidik zaradi velikega zmanjšanja emisije jeklenih opil- kov v naravno okolje (za okrog tisoč petsto kilogramov zmanjšana emisija jeklenih opilkov na eno samo oskrbovano krivino na leto v območje proge). Gre torej za velike ekonomske in ekološke

## Sklep

ELPA je s tehničnimi idejami sledila vsem zahtevam in predlogom naših strokovnjakov in izdelala izredno kakovostno, učinkovito in preizkušeno mazalno napravo, t.j. multi aktivni oskrbovalec tirnic CL-E1. Naprava omogoča velike prihranke in povečuje stopnjo varnosti v železniškem prometu.

S tem projektom smo Slovenske železnice pokazale, da lahko podobno kot v drugih državah omogočimo domačemu podjetju s specifičnim znanjem možnost razvoja ciljnega produkta, ki ni pomemben samo za nas, temveč tudi v tujini. Obenem pa smo lahko ponosni, da se je nova naprava tudi z



CL-E1 mazalna naprava na Slovaškem z vidim panelom s sončnimi celicami za napajanje.



CL-E1 na progi Celje-Maribor.

tirnic zaradi preseženih toleranc. Ravno s kakovostnim mazanjem pa čas med brusilnimi cikli bistveno podaljšamo in prav za toliko- krat tudi življenjsko dobo tirnice, poleg tega pa so ekvivalentni učinki tudi na strani koles.

Pomisliki nekaterih o smiselnosti vgradnje stacionarnih naprav, če so vgrajene na lokomotive tudi naprave za mazanje kolesnih vencev, so neutemeljeni in škodljivi za infrastrukturo. Tako imenovani »on board« mazalni sistemi vzdržujejo predvsem kolesa lokomotiv in so se na lokomotive vgrajevali že pred več kakor štiridesetimi leti, s tem, da so takrat porabili približno 80 litrov

saj je razpolagalo z znanjem in izkušnjami s področja ekstremnih razmer mazanja.

**Financiranje razvojnega projekta** je bilo prepuščeno podjetju Elpa, d. o. o., medtem ko smo se SŽ obvezale dajati Elpi podporo, kot na primer: naše izkušnje, testni poligon, predlaganje modifikacij na razvojni poti naprave, sledenje delovanja naprave po vgradnji na progi, vse z namenom pripeljati napravo do za nas čim večje uporabne vrednosti.

**Rezultat:** vsak vložen evro v mazivo, ki ga naneseemo na pravo mesto in ob pravem trenutku, pomeni v sistemu železnic

učinke na dolgi rok. Seveda pa ob tem nikakor ne smemo pozabiti omeniti tudi prednosti, ki jih prinese unifikacija naprav, kot na primer dosegljiv in hiter servis, nizki vzdrževalni stroški, podpora domačemu znanju, itn.

Glede kakovosti naprave ni nobenih dvomov, saj smo Slovenske železnice napravo spremljale skozi vso razvojno pot in nato tudi v rednem obratovanju. Naprava CL-E1 je dobila dovoljenje za vgradnjo po enajstih letih razvoja ter preizkušanja in se sedaj tudi redno vgrajuje v infrastrukturo na SŽ. Torej natančno vemo, za kakšno napravo gre in kaj lahko od nje pričakujemo.

našo pomočjo zelo uspešno plasirala na tuje trge za reševanje najzahtevnejših težav v tirni tehniki, kar je seveda dobra izkušnja za SŽ in bi to lahko postal zgled dobre poslovne prakse v Sloveniji.

Na ta način tudi Slovenske železnice dejavno pripomoremo k uveljavljanju domačega znanja in naših podjetij v tujini, trajnostnemu razvoju, prizadevanjem EU za zmanjševanje škodljivih emisij v okolje, varovanju oziroma zmanjšanju izrabe omejenih naravnih surovinskih virov in h kakovosti bivanja. Ne nazadnje to od nas zahteva tudi evropska in slovenska zakonodaja.



## VISOKE TURE

Ankogel 3.252 m

Pogled z vrha Stubnerkogla (2.246 m) na severni vhod v predor pod Visokimi Turami pri železniški postaji Böckstein – vhod je viden pod gondolama žičnice!



Hostinski Dvor (Bad Hofgastein) in Hostinska dolina z vrha Stubnerkogla.



Avtovlak na železniški postaji Malence-Gornja Bela (Mallnitz-Obervellach).

Vhod k Turški predor s severa pri žel. postaji Böckstein.

## Tržni most Alpe–Adria

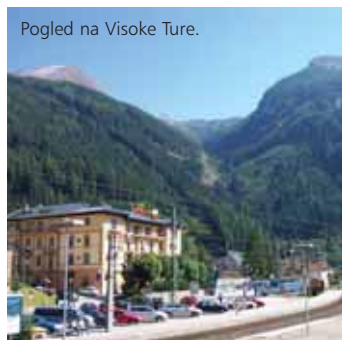
Nemške železnice (DB) letos razširjajo svojo ponudbo avtovlakov. Z njihove spletne strani v angleščini (<http://www.dbautozug.de/site/dbautozug/en/start.html>) si lahko prekopiramo katalog za poletno sezono 2009, na katerem na straneh od 50-54 najdemo tudi za Slovenske železnice in za slovenski turizem nasploh zelo zanimive in aktualne informacije. Tam namreč izvemo, da so v naši neposredni sosesčini, v Trstu, zgradili nov terminal za avtovlake. Tako bodo v letošnji poletni sezoni od aprila naprej vozili iz Nemčije (Berlin-Wannsee, Hamburg-Altona, Düsseldorf) skozi bavarsko prestolnico München (München-Ost) in koroški Beljak ter po Tabelskem koridorju (Trbiž-Videm-Trst) avtovlaki DB. Zanimiva je utemeljitev te nove povezave Nemčije z nam sosednjo italijansko avtonomno deželo Furlanijo-Juljsko krajino. Navajajo, da dežela ponuja številne turistične zanimivosti od Karnijskih in Julijskih Alp na severu, do Trsta in peščenih plaž Lignana ob obali Jadranskega morja na jugu. Prvovrstni izdelki dežele naj bi bili med drugimi tudi domača vina, šunka iz San Daniela in sir izpod Montaža (s planine Police/Pecol). Menijo, da sta terminala v Beljaku in v Trstu tudi idealni izhodišči za potovanja z osebnimi avtomobili naprej po Sloveniji in Hrvaški. Sklenejo, da je na primer istrski mesti Poreč in Rovinj iz Trsta mogoče doseči hitreje in enostavneje kot pa z Reke.

Tudi SŽ bodo med junijem in avgustom letos z avtovlaki na relaciji Dunaj-Koper ([http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni\\_promet/prevoz\\_avtomobilov/](http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/prevoz_avtomobilov/)) vzpostavile **tržni most Donava-Jadran**, pri

čemur bo postal Koper tržni most za Avstrijske železnice, Slovenskim železnicam pa bo pripadel del zasluga. Lahko pa premislamo še o eni možnosti. **Železniška postaja Böckstein** leži na koncu Hostinske doline (Gastaintal) pri severnem vhodu železniške proge v predor pod Visokimi Turami, na nekda-



Pogled na Visoke Ture.



njem (v 9. stoletju) slovenskem poselitvenem območju, v današnji avstrijski zvezni deželi Salzburg. Hostinska dolina je zelo znano zdraviliško, smučarsko in gorniško središče, ki ga množično obiskujejo gostje iz srednjeevropskih držav, pa tudi iz Slovenije in iz Hrvaške. Več o tem turističnem središču si lahko preberemo v članku Z vlakom na planino Bellevue v tej

številki revije. Med železniškima postajama Böckstein (1.172 m) na Salzburškem in Malence-Gornja Bela (Mallnitz-Obervellach, 1.191 m) v dolini reke Bele (Möll) na Koroškem redno vozi skozi 8.371 metrov dolg Turski predor avtovlak, saj cestne povezave v bližini ni: [http://www.oebb.at/pv/de/Reisen\\_](http://www.oebb.at/pv/de/Reisen_)



Planina Police in Špik nad Policami (Montaž, 2.753 m).

in [den\\_Bundeslaendern/Kaernten/Autoschleuse\\_Tauernbahn/index.jsp](http://www.oebb.at/pv/de/Reisen_). Ker torej terminala že obstajata in se redno uporabljata, bi se morda lahko Slovenske in Avstrijske železnice vsaj za čas poizkusnega obdobja dogovorile o uvedbi avtovlaka na relaciji Böckstein-Koper v poletni sezoni. S tem bi vzpostavili tržni most Visoke Ture-Slovenska Obala, ki bi ga lahko imenovali

**Tržni most Alpe-Adria**. Marsikateri severnoevropski in srednjeevropski turist, ki je nameraval dopustovati samo na avstrijskem Salzburškem in Koroškem, bi se ob taki ponujeni priložnosti lahko odločil, da vsaj del svojega dopusta preživi v slovenski in/ali hrvaški Istri. Najbližji terminal Nemških železnic za avtovlake je 35 kilometrov severneje, na železniški postaji Črna-Št. Vid (Schwartzach-St. Veit) v dolini reke Salice (Salzach), do koder pozimi vozijo smučarski avtovlaki iz Nemčije. V zimski sezoni pa bi morda lahko tudi Slovenske železnice uvedle smučarski avtovlak na relaciji Zagreb-Böckstein. Tako številnim turistom iz Hrvaške, ki običajno smučajo na katerem izmed 28-ih smučarskih območjih mreže »Ski Amadé« ([http://en.wikipedia.org/wiki/Ski\\_Amade](http://en.wikipedia.org/wiki/Ski_Amade)) v avstrijskih deželah Salzburška, Tirolska in severna Štajerska, ne bi bilo treba plačevati avtocestnih vinjet ter cestnin za predore Karavanke, Katschberg in Visoke Ture, zmanjšala pa bi se tudi nevarna gneča na nedokončani dolenski in gorenjski avtocesti.

Tudi Ljubljana kot slovenska prestolnica bi potrebovala svoj terminal za avtovlake. Koper za Nemške železnice morda res ni zanimiv kot tržni most, morda pa bi se bilo mogoče z DB dogovoriti o uvedbi avtovlakov iz Nemčije do Ljubljane in zgraditvi pripadajočega terminala za avtovlake v Ljubljani ali pa v njeni najbližji okolici? Spomnimo se besed Theodorja Roosevelta, 26. predsednika ZDA: »V trenutku odločitve je najboljša stvar, ki jo lahko naredite, prava stvar. Najslabša stvar, ki jo lahko naredite, pa je, da ne storite ničesar.«

## Taborniki uživali na izletu z vlakom

# Na posebne izlete z vlakom lani kar 56.000 potnikov

Mateja Košak, starešina skupine tabornikov rodu Belega sokola iz Ljubljane, nam je pisala: »Bilo nas je 39, vse je potekalo po načrtu. Zelo prijeten občutek je, ko zaposleni vedo za napovedano akcijo in so prijazni ter zelo ustrežljivi – od prodajnega osebjaja v potniškem prometu, vodje na blagajni železniške postaje v Ljubljani, sprevodnice na poti iz Ljubljane do Laškega, sprevodnika na poti nazaj v Ljubljano do vseh železničarjev, s katerimi smo imeli opravka. V treh letih je bila to naša tretja akcija Z vlakom v toplice Laško. Hvala vam za vaš trud in sodelovanje! Skupinska fotografija vseh zadovoljnih izletnikov ob muzejski lokomotivi v Laškem pa je najbolj zgovoren dokaz za naše zadovoljstvo.«

Ponudba za prevoze skupin na Slovenskih železnicah je pestra in zanjo se odloča veliko ciljnih skupin - predšolski otroci, osnovnošolski otroci, srednješolci, študentje ter odrasli in upokojenci. Za potovanje večjih skupin in za potovanja po prilagojenem voznem redu je mogoče naro-



čiti tudi prevoze s posebnimi vlaki. Poskrbimo lahko tudi za gostinske storitve, animacije na vlaku, glasbo, prevoz koles. Organiziramo lahko dodatne avtobusne prevoze z železniških postaj do izbranih ciljev in celovit turistični program po želji naročnika.

Takšni izleti so organizirani za skupine dvajset ali več oseb. Trudimo se čim bolj ustreči pričakovanjem potnikov, in jim zato ponujamo celovito ponudbo, prevoz z vlakom in izletniški aranžma. Ponudba je predstavljena v

katalogu Gremo z vlakom. Po tej ponudbi in s posebej naročenimi izleti smo lani prepeljali kot skupine po dogovoru 56.000 potnikov.

Poleg rednih vlakov smo na Slovenskih železnicah pripravljeni uvesti tudi posebne vlake za večje skupine. Dodatne vlake vpeljemo tudi ob večjih dogodkih ali pa jim dodamo vagone. Lani smo tako s posebnimi vlaki prepeljali 19.566 potnikov. Zgled dobre prakse je dogodek Pivo in cvetje v Laškem. Lani smo na omenjeno prireditev prepeljali 18.120 potnikov.

## Brezplačni avtobus v Škocjanske jame, kmalu tudi v Lipico

Škocjanske jame vas vabijo, da si ogledate čudovito kraško podzemlje. Ponudba je še posebej zanimiva prav v počitniških dneh, saj tedaj veljajo posebni popusti. Tako so za vas pripravili družinski popust, s katerim je v petek in soboto družinski ogled cenejši za deset odstotkov. Še nekoliko večji popust pri nakupu vstopnice – 16 odstotkov – so namenili skupinam osnovnošolcev.

In kako priti do Škocjanskih jam? Najbolje kar z vlakom, saj vas bo na železniški postaji v Divači pričakal avtobus in vas brezplačno popeljal prav do vstopa v jame.

Naj, mimogrede, omenimo še to, da se boste lahko maja tisti, ki boste z vlakom pripotovali v Divačo, brezplačno peljali tudi do kobilarne Lipica.

### Avtobusni prevoz Divača-Škocjanske jame

|           |                 |       |
|-----------|-----------------|-------|
| 1. vožnja | Divača          | 11.05 |
|           | Škocjanske jame | 11.12 |
|           | Divača          | 11.25 |
| 2. vožnja | Divača          | 14.38 |
|           | Škocjanske jame | 14.46 |
|           | Divača          | 15.06 |

Vozni red velja do 12. decembra 2009. Avtobus vozi vsak dan.

## Osem tisoč mladih z vlakom na informativne dneve

Slovenske železnice so tudi letos uspešno organizirale prevoze na informativne dneve. Po pričakovanjih se je največ mladih peljalo v šolska središča z vlakom prvi dan, v petek, 13. februarja. Slovenske železnice so zato tega dne podaljšale garniture rednih vlakov in vpeljale dva dodatna jutranja vlaka, ki sta vozila iz Celja oziroma iz Litije v Ljubljano. Naslednji dan, v soboto, so poleg rednih vlakov vozili podaljšani vlaki v obe smeri na relacijah: od Murske Sobote do Ljubljane, od Kopra do Ljubljane in iz Nove Gorice do Ljubljane s prestopanjem na Jesenicah. Mladi, ki so potovali z vlakom iz smeri Kopra in Postojne, so lahko v Ljubljani izjemoma izstopili tudi na postajališču Ljubljana Tivoli, ki je bližje ulicam, ob katerih je veliko fakultet.

**Miloš Rovšnik**, vodja prodaje v potniškem prometu, je povedal, da so se Slovenske železnice na informativne dneve posebej pripravile ter da so v petek in soboto dale v promet vse razpoložljive kapacitete. V info centru na železniški postaji Ljubljana so lahko dijaki oziroma mladi, ki so se odpravljali na fakultete, dobili tudi brošure in zemljevid mesta Ljubljana.



Pogled na Velenje izpred gradu

Izlet z vlakom

## V Velenje

Mesto v zavetnem objemu roba Šaleške doline privlači s številnimi zanimivostmi, ki so vse na dosegu koraka z železniške postaje. Čeprav je prvi vtis Velenja, kot mislimo, da ga poznamo, zaradi premogovnika in tovarne Gorenje bolj industrijske narave, je to le del njegove podobe. Mesto spoznamo še z drugega zornega kota, ko se skozi novi del sprehodimo v Staro Velenje, si ogledamo Muzej Velenje, ki domuje v vzorno obnovljenem Velenjskem gradu, se vzpnemo na Jakec in si vsekakor privoščimo krepčilni postanek v eni od gostiln v Starem Velenju ali v novem delu mesta. Na izletu spoznamo še, da je v mestu in v neposredni okolici še nemalo drugih zanimivosti, ki vabijo na vnovično srečanje. Tu sta Velenjsko jezero in Škalsko jezero – ob slednjem drži krožna sprehajalna pot –, gozdna učna pot Debrca, razvaline gradu Šalek, ki je botroval imenu doline, in še kaj. Nadvse zanimiva zgodba zase je obisk Muzeja premogovništva Slovenije.

Z železniške postaje se napotimo levo na Cesto talcev. Za obisk Muzeja premogovništva Slovenije zavijemo levo, gremo po Koroški cesti do križišča in zatem po Kidričevi cesti pa spet po Koroški cesti do muzeja. Odprt je vsak dan, razen ponedeljka od 9.30 do 17.00. Za ogled se najavimo po telefonu 03/587 09 97 oziroma se o tem prej pozanimamo na spletnem naslovu [www.rlv.si/muzej/](http://www.rlv.si/muzej/). Če ne gremo v muzej, na Cesti Talcev zavijemo desno. Prečkamo Pako, na križišču s Prešernovo cesto zavijemo levo ter pridemo v



Velenjski grad obiščemo ne le zaradi razgleda, ampak tudi zaradi ogleda Muzeja Velenje, ki domuje v njem.

osrednji »kvadrat« mesta, kjer Titov trg objemajo Prešernova, Kidričeva, Šaleška in Rudarska cesta. Iz središča Velenja se napotimo na Šaleško cesto in gremo po njej desno proti semaforiziranemu križišču. Pred njim zavijemo levo in mimo avtobusne postaje pridemo do Rdeče dvorane, kjer je turistično informacijski in promocijski center (TIC) Velenje. V njem so na voljo najrazličnejše zloženke o izletniških znamenitostih in kulinarčnih vabljenostih območja. Vnaprej se lahko dogovorimo (tel. 03/896 18 60, email [tic@velenje.si](mailto:tic@velenje.si)) za vodene izlete po Velenju in okolici. Med tednom je odprt od 7.00

do 18.00, ob sobotah, nedeljah in praznikih od 9.00 do 13.00 in od 14.00 do 18.00. Obiščemo ga lahko že doma na spletnem naslovu [www.velenje-tourism.si](http://www.velenje-tourism.si). Nato se vrnemo na Šaleško cesto in gremo do semaforiziranega križišča, onstran katerega nadaljujemo desno do parkirišča pod Velenjskim gradom na začetku Starega trga. S parkirišča se po stopnicah vzpnemo do gradu. Vrh stopnic zavijemo desno in se po cesti znotraj grajskega obzidja vzpnemo po razgled na Velenje in okolico, nadaljujemo do vhoda v grad. Velenjski grad je za obisk odprt vsak dan od 10.00 do 18.00,

razen ponedeljka. V njem je Muzej Velenje, v katerem si poleg občasnih razstav ogledamo stalne zbirke, ki prikazujejo preteklost Velenja in okolice. Na svetovnem spletu ga obiščemo na naslovu [www.muzej-velenje.si](http://www.muzej-velenje.si).

Ko po ogledu muzeja stopimo iz gradu, zavijemo levo, gremo po leseni galeriji in zatem sestopimo desno po poti pod obzidjem do cerkve. Na cesti zavijemo desno in gremo po Ljubljanski cesti do Starega trga. Nadaljujemo do glavne ceste, jo prečkamo ter gremo po Cesti talcev na železniško postajo.

A ni odveč, če si pred tem privoščimo še vzpon na 528 metrov visoko razgledno vzpetino s cerkvijo sv. Jakoba, ki je znana kot Jakec. V tem primeru na Starem trgu zavijemo levo in nadaljujemo čez parkirišče med hotelom in trgovinami do začetka označene poti, na katero usmerjata kačipota za Jakec in Goro Oljko. Po poti pod Malim Gradiščem se vzpnemo na Jakec, nato pa se vrnemo do znamenja, za katerim zavijemo desno in se po stezi vzpnemo na Malo Gradišče, 532 m. Z vrha se po poti po južni in vzhodni strani vzpetine spustimo do označene poti, kjer zavijemo desno in se spustimo v Staro Velenje in na Stari trg. Na Jakec in nazaj hodimo dobro uro, medtem ko krožna pot skozi Velenje in Staro Velenje, vključno z vzponom na grad, traja manj kot uro.

Za orientacijo na izletu pride prav mestni načrt Velenje v merilu 1 : 8.000 ali turistična karta mesta Velenja z okolico, ki je na voljo v TIC-u.



Velenjsko jezero



Zgornja postaja žičnice na Stubnerkogel z restavracijo.

# Z vlakom na Bellevue (1.266 m)



Zastekljeni nadhod: levo k spodnji postaji žičnice, desno v termalno kopališče.



Planina Bellevue.



Planina Bellevue in Gamskarkogel (2.467 m).



Smučarska sedežnica pripelje pod vrh Graukogla (2.492 m, levo).



Planina Bellevue



Stubnerkogel (2.246 m).



Zittrauer Tisch (2.463 m) in Visoke Ture z vrha Stubnerkogla.

Železniška postaja Hostinske Toplice (nemško Bad Gastein) leži ob železniški progi Beljak (Villach)–Salzburg, v Hostinski dolini (Gastainertal), severno od izhoda železniške proge iz 8.552 m dolgega predora pod Visokimi Turami (Hohe Tauern) na nadmorski višini 1.083 m, kar je višje od na primer naslednjih slovenskih vrhov: Slavník (1.028 m), Lubnik (1.025 m), Boč (978 m) in Lisca (948 m). Po grebenu Visokih Tur danes poteka deželna meja med avstrijskima zveznima deželama Koroško na jugu in Salzburško na severu, do 12. stoletja pa je tam potekala severna meja slovenske vojvodine Karantanije.

Stari Slovenci so v 9. stoletju živeli tudi severneje od Visokih Tur, na ozemlju takratne vojvodine Bavarske in seveda tudi v Hostinski dolini. Z zgraditvijo žele-

zniške proge v začetku 20. stoletja je postala ta dežela naših »davnih dedov« (kot bi rekel pisatelj Fran Saleški Finžgar) lahko dostopna, in razcvetel se je turizem.

Hostinska dolina je danes množično obiskano zdravilišče, smučarsko in planinsko središče. Železniška postaja Hostinske Toplice ima idealno lego za enodnevne izlete z vlakom iz Slovenije, saj traja vožnja iz Ljubljane z direktnimi vlaki Inter City in Euro City samo slabe tri ure, povratne vozovnice do tja pa lahko kupimo kar pri mednarodnih potniških blagajnah Slovenskih železnic. Čisto zraven železniške postaje so namreč hoteli z naravno zdravilno termalno vodo, spodnja postaja gondolske žičnice na 2.246 metrov visoki razgledni in smučarski vrh Stubnerkogel ter smučišče s sedežnico. Avtomobila za ta izlet torej

sploh ne potrebujemo! Na peronu postaje pogosto vidimo, kako se turisti-upokoenci kar z vlakom pripeljejo iz Nemčije na večdnevne počitnice v to znano termalno zdravilišče za zdravljenje revmatičnih bolezni. Zgled, ki je vreden posnemanja!

Severozahodno nad železniško postajo se dviga Planina Bellevue (nemško Bellevuealm, 1.266 m), katere uradna spletna stran je na <http://www.bellevue-alm.com>. Njeno ime v francoščini pomeni lep razgled, kar brez dvoma drži. Na postaji skozi zastekljeni nadhod prečkamo železniške tire, nato pa imamo za pot do planine dve možnosti. Lahko zavijemo na levo, kjer se pri spodnji postaji gondolske žičnice na Stubnerkogel prične llsina pot (Ilse-Weg). Če pa zavijemo na desno, se do planine povzpemo po nekoliko slabši maka-

damski cesti. V obeh primerih je hoje za približno pol ure. Najbolj zanimivo pa bo, če naredimo kar krožno pot.

Izlet je zaradi nezahtevnosti še posebno primeren za družine z majhnimi otroki ter za upokoence. Na planini so na voljo prenočišča, pozimi lastno smučišče z vlečnico, v poletni sezoni živa glasba s plesom, pohvalijo pa se tudi z domačimi kulinaricnimi specialitetami. Planino Bellevue in druge turistično zanimive lokacije v Hostinski dolini si lahko ogledamo »v živo«, prek spletnih kamer na <http://www.gasteinertal.com/en/webcam/>, seznam trenutno delujočih žičnic pa je na <http://www.skiamade.com/de/winter/skiregionen/gastein/schlossalm-angertal-stubnerkogel/>.

Prijetno potovanje!



Lokomotivi je za promocijsko vožnjo dalo na razpolago podjetje MRCE Dispolok.

# Tovorni vlak od Ljubljane do Carigrada na poti le 35 ur

Povezava med Turčijo in Slovenijo ter drugimi državami Evropske unije je del pomembnega 10. vseevropskega koridorja, zato je kakovost prevoznih storitev še toliko pomembnejša. Železnice imajo veliko možnosti za povečanje svojih prevozov tovornih vlakov do Turčije. Prometni tokovi med Turčijo in državami EU so priložnost in izziv, ki ga morajo železnice izrabi.

Po statističnih podatkih o blagovni menjavi Turčije z nekaterimi državami EU – s Francijo, Nemčijo, Avstrijo in Italijo –, ki je leta 2006 dosegla 20 milijonov ton, je bil tržni delež železnice pri prevozih tega blaga le okrog dva odstotka. Med dejavniki, ki pomembno vplivajo na privlačnost transporta blaga, je čas eden najpomemb-

nejših. Zato si Slovenske železnice prizadevajo čim bolj skrajšati vozne čase v tovarnem prometu, kar pa ni mogoče brez dobrega sodelovanja z drugimi železniškimi prevozniki in upravljavci infrastrukture.

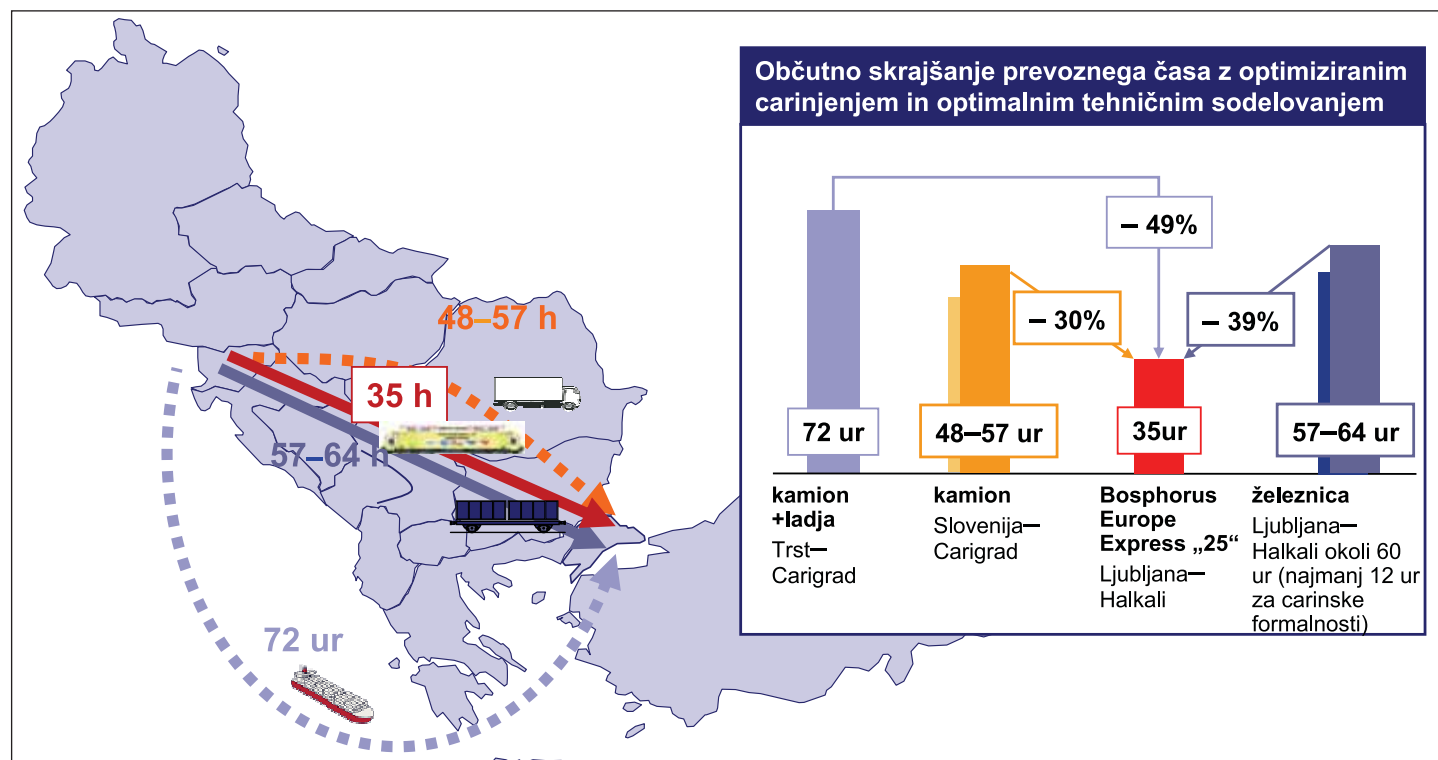
Slovenske železnice so na podlagi pobude poslovnega sveta Pakta stabilnosti za Balkan organizirale promocijsko vožnjo kontejnerskega vlaka Bosphorus Europe Express iz Ljubljane do Carigrada – Halkalija v Turčiji, z namenom, da bi vozni čas vlaka na tej relaciji skrajšali z dosedanjih več kakor 60 ur na 37 ur. Pri tem so se osredotočile predvsem na povečanje hitrosti na odprti progi, kolikor pač dopušča stanje infrastrukture, in optimizacijo dela na mejnih postajah. K skrajšanju časa potovanja sta prispevali tudi interoperabilna večsistemska

in dizelska lokomotiva, ki ju bo za promocijsko vožnjo dal na razpolago MRCE Dispolok. Siemensova večsistemska lokomotiva »vprežni konj« je najsodobnejša lokomotiva z oznako EuroSprinter ES 64 F4. Ta tip lokomotive ima že obratovalno dovoljenje za deset evropskih držav. Opremljena je z novim evropskim sistemom ETCS. Za neelektrificirana odseka v Srbiji in Bolgariji je bila uporabljena Siemensova tiha lokomotiva EuroRunner ER 20.

Bosphorus Europe Express za pot od Ljubljane do carigrskega kontejnerskega terminala Halkali, ki je dolga okrog 1.577 kilometrov, sicer potrebuje več kot 60 ur. Na svoji poti prečka pet držav, zaradi različnih napajalnih sistemov (3 kV DC, 25 kV/50 Hz) in nacionalno zaprtih železniških sistemov – le

dve državi sta namreč članici EU – pa je treba kar osemkrat zamenjati lokomotivo. Vozne čase pa podaljšujejo tudi mejni postanki zaradi administrativnih in tehničnih del železnic in državnih organov. Poleg tega se mora hitrost vlaka prilagajati stanju infrastrukturnim »ozkim grlom« na infrastrukturi. Dvesto šestdeset kilometrov je neelektrificirane, dvesto kilometrov enotirne proge, nagib na nekaterih odsekih pa je do 29 promilov.

S slovensko, hrvaško, srbsko, bolgarsko in turško obarvanim programom so Slovenske železnice organizirale slavnostno odpremo vlaka 16. marca na glavni železniški postaji v Ljubljani. Ob pogostitvi s slovensko potico, čajem, turško kavo in baklavo je vlak s postaje odpeljal ob 8. uri in 30 minut, na



Končni cilj trga projekta je skrajšanje voznega časa vlaka, ki vozi na tej relaciji, na 25 ur. S tem bo vožnja z vlakom bistveno konkurirala prevozu tovora po cesti, ki potrebuje za to pot 48 do 57 ur in prevozu tovora z ladjo, ki potrebuje za to pot približno 72 ur.



## Tovorni promet

Marko Tancar



Hostese v uniformah Slovenskih železnic. V rokah držijo smerne table vlaka BEEx.



Vlak je prispel na cilj le v 35 urah.

cilj pa je prispel naslednji dan ob 19.30. Končni rezultat je tako celo presegel načrte, saj je vlak prispel do Carigrada le v 35 urah. Zaradi uspešne organizacije tega projekta so Slovenske železnice dobile tudi pobudo, da prevzamejo koordinacijo tega projekta tudi v prihodnje. Promocijska vožnja

vlaka, ki mu je bila na celotni trasi dana prednost (kot izredni prevoz), je dokazala, da lahko tvorno sodelovanje in skupna volja različnih subjektov rodita uspeh, pokazala je tudi naloge, za katere bo treba najti skupne rešitve. Pri projektu sodelujejo železniški prevozniki in upravljavci infrastrukture

iz Slovenije, Hrvaške, Srbije, Bolgarije in Turčije. Predvidoma bo skupni poslovni model za produkt »Ljubljana-Carigrad/ Halkali 25« usklajen že do sredine maja letos. Prevoz tovora do Carigrada - Halkali, operaterjev Adria Kombi in Kombiverkehr, ki storitev ponujata končnim uporabnikom iz

Slovenije, Nemčije in Turčije, poteka na tej relaciji dobro leto dni, in sicer enkrat na teden. Promocijska vožnja vlaka, je dokazala, da lahko tvorno sodelovanje in skupna volja različnih subjektov rodi uspeh, pokazala pa bo tudi naloge, za katere bo treba najti skupne rešitve. Predvsem je treba uresničiti cilj



Odhod vlaka iz Ljubljane.



Vlaka BEEx na končni postaji Halkali v Turčiji.



**Nekdanji generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara:** »Prepričan sem, da je dosedanj letni potencial turške blagovne menjave s trgi Evropske unije, 20 milijonov ton, priložnost, ki je Slovenske železnice ne smejo izpustiti. Potreben je posluš državnih organov pri optimizaciji njihovih postopkov na mejah in tudi pri uresničevanju programov za posodobitev železniške infrastrukture na desetem koridorju.«



**Državni sekretar na Ministrstvu za promet dr. Igor Jakomin:** »Slovenija je posodobitev proge med Ljubljano in Dobovo že vnesla v svoje razvojne načrte in bo na ta način prispevala k desetodstotnemu prihranku transportnega časa.«



**Predsednik poslovnega sosveta za JV Evropo Goran Radman:** »Skrajšanje voznih časov s 60 do 70 ur na le 25 ur bo železniški tovorni promet naredilo spet privlačnega za špediterje in podjetja. Železnica bo postala konkurenčna cestnemu transportu, ki za pot med Ljubljano in Carigradom potrebuje vsaj dva do tri dni, in morskemu transportu, ki na istem koridorju potrebuje do 70 ur.«

mednarodnih sporazumov AGC, AGTC - evropska sporazuma o glavnih mednarodnih progah za konvencionalni in kombinirani promet – po katerih naj bi vlak na mejnih postajah stal največ trideset minut. To pomeni urejanje skupnih mejnih postaj, na katerih sočasno potekajo mejne formalnosti železnic in državnih organov, prevzem vlakov na zaupanje, razvoj elektronskega tovornega lista in elektronski prenos podatkov - najava pošiljk - med železnicami in carino, ki zdaj poteka po faksu in elektronski pošti, ter vpeljava interoperabilnosti z lokomotivami. Prihranek pri času potovanja bo dolgoročno dosežen tudi s predvidenimi obnovami železniške infrastrukture na vseh poti od Ljubljane do Halkali, s katerimi bi bilo mogoče predvidoma prihraniti nekaj več kakor šest ur.



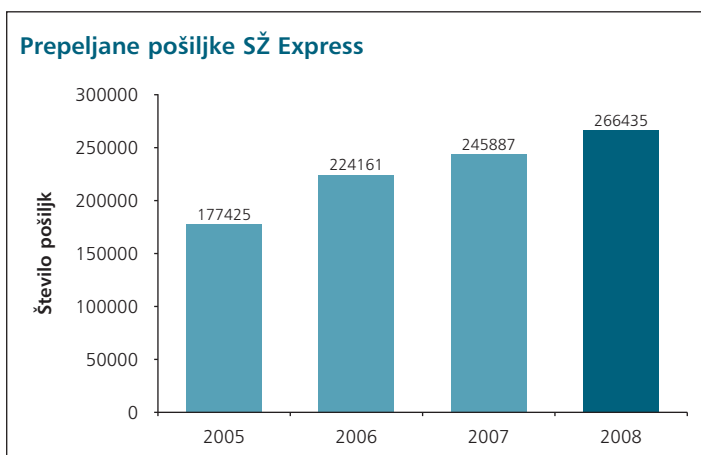
Cestna vozila za dostavo malih pošilk SŽ Express.

# SŽ Express čedalje uspešnejši

## V enem dnevu od vrat do vrat

Železniški promet je bil dolga leta sopomenka za težke množične tovore manjših vrednosti, za katere dostava v točno določenem času ni nujna. Da lahko železnica ponudi tudi hiter in prilagodljiv prevoz manjših pošilk, pa dokazujemo tudi na Slovenskih železnica – v Sekciji za male pošiljke.

S storitvijo prevoza malih pošilk SŽ Express v Sekciji za male pošiljke vsako leto od vrat do vrat dostavimo



## Brez težav do tisoč kilogramov

Največ pošilk, ki jih prepeljejo, je težkih do 200 kilogramov. Glede na vrsto blaga so na prvih mestih tehnično blago, avtomobilske gume, rezervni deli ter blago za agrokulturo, sadjarstvo ter vrtničarstvo. Sodelujejo z različnimi strankami. S številnimi podjetji in trgovskimi verigami imajo podpisane dolgoročne pogodbe, seveda pa svoje storitve z veseljem opravijo tudi za druge uporabnike, ki pokličejo sredi dneva in si želijo hitre dostave pošiljke na drug konec Slovenije.

»Pogodbenih partnerjev je trenutno okrog 1.700 in delo z njimi poteka v obojestransko zadovoljstvo. Poznamo potrebe komitentov in stranka pozna naše pogoje,«

pravi Županc. Ena izmed prednosti Slovenskih železnice je, da lahko prepeljejo pošiljke zelo različnih dimenzij – od takšnih v kartonski embalaži, težkih od enega kilograma naprej, do pošilk na paletah ali v drugačnih pakiranjih. »Brez posebne najave sprejemamo pošiljke, težke do tisoč kilogramov v enem kosu in do šestih metrov dolžine. Količinsko prevzema blaga nikoli ne omejemo, če je prevoz najavljen pravočasno,« pravi sogovornik.

## Možno tudi skladiščenje za daljše obdobje

Pošiljko Slovenske železnice prevzamejo in predajo s cestnim vozilom. Stranke pa lahko pošilj-

ke tudi same pripeljejo ali prevzamejo v logističnem centru, kar storitev še poceni. »Pošiljke, tudi carinske, po posebnem dogovoru skladiščimo tudi za daljše obdobje v katerem koli od naših logističnih centrov,« pravi sogovornik in dodaja, da poslujejo v Ljubljani (Moste), Mariboru, Celju, Novi Gorici in Novem mestu.

Jože Županc še poudari, da je SŽ Express lahko odličen partner vsem malim in velikim podjetjem ter podjetnikom, ki ne želijo že v začetku svojega poslovanja vlagati v lasten vozni park in transportno logistiko ali pa se želijo v tem delu poslovanja dezinvestirati. »Glede na naše razvojne cilje ocenjujemo, da bomo rast prometa zaradi zanesljive, prilagodljive in kakovostne ponudbe zadržali in še povečevali,« pravi sogovornik.

Kako pa na delo SŽ Expressa vpliva recesija? Kot pove vodja Sekcije za male pošiljke Jože Županc, so pri SŽ Expressu januarja zaznali padec števila prepeljanih pošilk na lansko raven. »Kljub temu ostajamo zmerni optimisti. Pričakujemo namreč, da se bo v času recesije zaradi zmanjšanja obsega poslovanja marsikatero podjetje, ki je do sedaj transporte opravljalo samo, odločilo za našo ponudbo.« Kot odločilni prednosti storitve SŽ Express Jože Županc poudari prilagodljivost poslovanja, ki združuje cestni in železniški transport, ter dodatno ponudbo skladiščenja na petih lokacijah po Sloveniji. Svoje storitve pa si želijo še nadgraditi s popolno logistično storitvijo, ki jo bo podpirala tudi predvidena gradnja novega logističnega centra v ljubljanskih Mostah. »Za nas je pomembna vsaka stranka, pa naj želi prepeljati kilogramsko pošiljko v kartonski embalaži ali pa pošiljko, težko do tisoč kilogramov. Hkrati pa se zavedamo, da z našimi storitvami lahko prispevamo tudi k preživetju marsikaterega od podjetij, ki bodo v času recesije potrebovala solidnega partnerja v logistiki.



Jože Županc, vodja Sekcije za male pošiljke.

približno 250 tisoč pošilk, število pa se vsako leto poveča za kar okrog 20 odstotkov.

SŽ Express pomeni dostavo pošilk v Sloveniji najpozneje v 24. urah, mednarodne pošiljke pa so vključene v transport pogodbenih partnerjev. »V vsakem primeru tudi v mednarodnem prometu zagotavljamo prevzem oziroma predajo pošilk po sistemu od vrat do vrat,« pravi Jože Županc, vodja Sekcije za male pošiljke. Hkrati pa še poudari, da si želijo transport pošilk celovito nadgraditi s popolno logistično storitvijo, ki bo zajemala tudi hranjenje, komisioniranje in odpremo blaga za zahtevnejše stranke. Zato se pripravljajo na gradnjo večjega logističnega centra v Mostah v Ljubljani.

## Nov logistični center v Mostah

Slovenske železnice se pripravljajo na gradnjo logističnega centra v Mostah v Ljubljani, na križišču petega in desetega železniškega koridorja. Center se bo razprostiral na 13 tisoč kvadratnih metrih pokritih površin. Predvidena je postavitve distribucijsko-logističnega transportnega centra s povezavo z železnico in cesto ter z možnostjo preтовarjanja kontejnerskih pošilk. Omogočeno pa bo tudi regalno skladiščenje in priprava komisij. Center bo posloval 24 ur na dan in bo omogočal zanesljivo ter hitro dostavo pošilk po vsej Sloveniji, saj bo neposredno povezan z drugimi logističnimi centri. Z novim logističnim centrom bodo Slovenske železnice Ljubljani lahko ponudile zanesljiv način oskrbe brez novogradenj, le z nadgradnjo obstoječe infrastrukture.





Nemška parna lokomotiva s posebnim zalogovnikom DB 39 bo izdelana v merilu 1:87 (H0) za člane Märklin Insider kluba, ki so tudi iz Slovenije. Model bo v celoti kovinski in opremljen z najsodobnejšo elektroniko. Ker bodo modeli količinsko izdelani samo po prednaročilih morajo člani oddati naročila do 31. marca.

# Novosti iz sveta malih železnic

Letos je od 5. do 10. februarja v Nürnbergu potekal že 60. sejem igrač. Sejem je bil kljub svetovni recesiji vreden ogleda, saj je bil napovedan zajeten kup novosti za prihajajoče leto. Med letošnjimi novostmi je bilo skoraj pri vseh proizvajalcih opaziti katerega od modelov, ki je bil napovedan že lani, pa bo luč sveta ugledal šele letos. Nekateri modeli so resnične novosti, drugi samo variante ali tehnično izboljšani stari modeli. Po novem vsi proizvajalci malih

železnic uvajajo izdelavo števila modelov v seriji. To pomeni, kolikor modelov bodo v prednaročilu pri vsakem proizvajalcu posebej naročili trgovci ali njihovi distributerji, toliko modelov bo v seriji. Za takšen ukrep so se proizvajalci odločili, ker želijo zmanjšati stroške zaloga ali pa jih celo odpraviti, po drugi strani pa želijo ustaviti padanje cen modelom. Nekateri ponudniki namreč za lastno promocijo prodajajo modele po cenah, ki so nižje od nabavnih.



Znani izdelovalec cestnih miniaturn Brekina bo imel od aprila naprej v merilu 1:87 (H0) zanimivo samovozno tirno vozilo (drezina) Klv-20, na podlagi Volkswagrovega transporterja (imenovanega tudi »Bulli2«).



Aprila bo firma A.C.M.E. ponudila nove potniške vagonce v merilu 1:87 (H0) z oznakami JŽ iz II. železniškega obdobja.



Nemška parna lokomotiva s posebnim zalogovnikom DB 39 bo izdelana v merilu 1:87 (H0) za člane Märklin Insider kluba, ki so tudi iz Slovenije. Model bo v celoti kovinski in opremljen z najsodobnejšo elektroniko. Ker bodo modeli količinsko izdelani samo po prednaročilih, morajo člani oddati naročila do 31. marca.



V kraljevskem razredu (1) v merilu 1:32 bo Märklin od sredine poletja naprej izdelal iz kovine in opremlil s šestnajstimi različnimi svetlobnimi in zvočnimi funkcijami nemško parno zalogovniško lokomotivo DB 064.



Kljub temu, da je Mehano v likvidaciji, je v Nürnbergu predstavil svoje izdelke. Med njimi je bil tudi model dizel električne lokomotive Vossloh 333.3 v merilu 1:87 (H0) v barvi španske družbe Acciona. Model je uvrščen v serijo Prestige in ga odlikuje natančna izdelava in kovinski detajli, ki jih je na modelu veliko.



Za ljubitelje modelov švicarskih železnic bo Märklin izdelal kovinski model RABe, ali tako imenovani model luksuznega šestdelnega elektromotornika »Siva miš« v merilu 1:87 (H0).



Piko bo v drugi polovici leta izdeloval v merilu 1:87 (H0) hobby model dizel lokomotive SNCF BB 663695, ki je podobna lokomotivi SŽ 643 in bo izziv za predelavo v model SŽ lokomotive.



Liliputov model dizel lokomotive V11 v merilu 1:22,5 (G) je prvi iz serije modelov istega proizvajalca za vrtno železnico.



V merilu 1:87 (H0) bo Märklin izdelal v poletni enkratni seriji avstrijski krokodil, električno lokomotivo ÖBB 1020.



Komplet dveh lokomotiv švicarskih zveznih železnic (SBB), sestavljen iz električne lokomotive Re 6 / 6 z grbom mesta »Bischofszell« in električne lokomotive Re 4 / 4 II, ki se večinoma uporablja na progi Gotthard za vleko dolgih in težkih tovornih vlakov. Modela sta v merilu 1:87 (H0)

# Razpis Marco Polo

Evropska komisija je 11. februarja objavila tretji razpis za zbiranje predlogov za vzpostavitev in posodobitev storitev prevoza blaga v okviru drugega programa Marco Polo. Izbrani projekti se bodo morali spopasti s problemom preobremenjenosti evropskih cest in narediti prevoz blaga okolju prijaznejši, kar sta tudi dva glavna cilja prometne politike EU. Komisija vabi podjetja iz EU in drugih držav, da do 8. maja 2009 pošljejo svoje predloge projektov. Proračun letošnjega razpisa znaša 62 milijonov evrov, kar je za 2 milijona več kot leta 2008.

Razpis je odprt za projekte v petih kategorijah:

- **Preusmerjanje tovora** – preusmeritev tovora s cest na kratke ladijske prevoze, železnico, celinske plovne poti ali kombinacijo načinov prevoza;
- **Visokoinovativni pospeševalni ukrepi** – premagovanje strukturnih ovir na trgu tovornega prometa v Evropski uniji, kot so nizka hitrost tovornih vlakov ali tehnične težave glede interoperabilnosti med različnimi načini prevoza;
- **Izobraževanje in krepitev sodelovanja** – izboljšanje

sodelovanja in optimizacija delovnih metod in postopkov med udeleženci v verigi prevoza tovora;

- **Vzpostavitev pomorskih avtocest** – ukrepi za preusmerjanje tovornega prometa s ceste na kratke ladijske prevoze ali na kombinacijo kratkega ladijskega prevoza z drugimi načini prevoza, ki omogočajo zelo zmogljiv in zgoščen način transporta prek intermodalnih pomorskih prometnih storitev;
- **Omejevanje prometa** – vključevanje prevoza v proizvodno

logistiko z namenom zmanjševanja povpraševanja po prevozu tovora po cesti.

## Razpisna dokumentacija

Podrobnosti o razpisu in razpisna dokumentacija v angleškem jeziku so na voljo na spletni strani: [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2009\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2009_en.htm)

## Stični podatki

### E-pošta:

eaci-marco-polo-helpdesk@ec.europa.eu

Tel: +32 2 29 50924

Faks: +32 2 29 79506

## CER in UNIFE se zavzemata za ponovno presojo načrta EU za oživitev gospodarstva



*The Voice of European Railways*



Skupnost evropskih železniških prevoznikov in infrastrukturnih podjetij (CER) in Združenje evropske železniške industrije (UNIFE) sta v pismu Josému Manuelu Barroso, evropskemu komisarju, in Mireku Topolánek, sedanjemu predsedniku Sveta EU ter predsedniku vlade Republike Češke, izrazili zaskrbljenost glede projektov v vrednosti 5 milijard evrov, ki jih je predlagala Evropska komisija za oživitev gospodarstva. Pismu sta priložila seznam železniških projektov vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) iz obdobja 2007-2008, vrednih več kot 27 milijard evrov. Projekti so bili dogovorjeni na evropski ravni, vendar s pomanjkljivim financiranjem.

Predsednik CER-a, Mauro Moretti, je ob tem izjavil: »Prometna infrastruktura, še posebej železniška, je lahko kratkoročno močan vzvod za povečanje gospodarske rasti in števila delovnih

mest. Bistveno lahko prispeva k premagovanju gospodarske upočasnitve in ustvari možnosti za gospodarsko okrevanje«. Predsednik UNIFE, Hans-Jörg Grundmann, pa je povedal: »Evropski načrt bi lahko sedanjo gospodarsko krizo spremenil v priložnost za preoblikovanje evropskega prometnega sistema in ga dolgoročno naredil trajnostnega.«

Vlaganja v železniško infrastrukturo so nujna, če želi EU doseči svoje trajnostne cilje. V EU povzroča transport 27 odstotkov emisij CO<sub>2</sub>, od teh jih 70 odstotkov povzroča cestni promet. Emisije, ki jih povzroča promet, se povečujejo in ovirajo uresničevanje evropskega cilja za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 20 odstotkov do leta 2020. Preusmeritev prevoza s cest na železnico bi lahko zmanjšala ta vpliv, a za to so potrebna večja vlaganja v železniško infrastrukturo.

## Prerazporeditev strojevodij na Švicarskih železnicah

Na Švicarskih železnicah (SBB) se je z novim voznim redom, ki je začel veljati 14. decembra, povečal obseg vlakovnih kilometrov za 5,5 odstotka, zaradi česar SBB potrebujejo več strojevodij. Hkrati je gospodarska kriza zmanjšala povpraševanje po tovornih vlakih. Poleg tega je bilo organiziranih 240 dodatnih vlakov za zimske športne dogodke. Posledica tega je, da so prerazporedili 25 (v kratkem 30) strojevodij iz tovornega v potniški promet, kjer so se pridružili 2.200 strojevodjem. Prva takšna prerazporeditev strojevodij je bila lani med evropskim prvenstvom v nogometu Euro 2008, ki se je odvijalo v Švici in Avstriji. SBB usposablja še dodatnih 140 strojevodij.

Ronald Smith



# Gospodarska kriza upočasnjuje kombinirani prevoz

Švicarska družba za kombinirani prevoz Hupac poroča, da čeprav rezultati leta 2008 kažejo na rast prevozov tovora za 1,8 odstotka, so se ti vse leto zmanjševali. Dvomesna rast v prvem četrtletju je postala negativna v zadnjem četrtletju. Vsako zmanjšanje gospodarske dejavnosti nemudoma vpliva na dejavnost prevoza tovora. Vplivi krize so bili različni. Nespremljani kombinirani prevoz Shuttle Net se je povečal za 2,5 odstotka, promet prek Alp v Švici je padel za 2,3 odstotka, promet prek Alp skozi Avstrijo se je povečal za 6,3 odstotka in v prometu vzhod-zahod se je obseg prevozov povečal za 14,1 odstotka, kar kaže na spreminjajoče se prometne tokove v Evropi. Največ, za 20,3 odstotka, se je zmanjšala storitev Rola (prevoz tovornjakov).

Kljub slabim rezultatom in ocenam, da se bo negativno gibanje nadaljevalo tudi leta 2009, Hupac izvaja svoje širitvene načrte, ki vključujejo gradnjo terminala v Antwerpnu in nadaljnjo širitev na terminalu Busto Arsizio - Gallarate, blizu Milana v Italiji. Hupac pozorno spremlja spreminjajoče se prometne tokove. Decembra 2008 je začel opravljati storitve med Duisburgom v Nemčiji in Dunajem, Ennsom, Kremsom in Budimpešto. V sodelovanju z uveljavljeno italijansko družbo za kombinirani prevoz Cemat je v začetku leta 2009 začel opravljati prevoze s štirimi vlaki na teden med Taulovom (Danska) in Verono (Italija) prek Brennerja. Hupac načrtuje nove storitve tudi v prometu z jugovzhodno in jugozahodno Evropo.

Ni dvoma, da bo leto 2009 težko za železniški tovorni promet, zlasti kar zadeva dvig stroškov energije, tako na primer namerava DB Energie povišati cene električne energije za 23 odstotkov. Hupac, ustanovljeno leta 1967, je bilo vedno vodilno podjetje v intermodalnem prevozu in vozi več kakor 110 vlakov na dan. Podjetje je v dobrem položaju, da se lahko

sooči s težkimi gospodarskimi razmerami, vendar je njegova donosnost odvisna od količnika obremenitve. Zanimivo bo videti, ali se bodo z oživitvijo gospodarstva po krizi še nadaljevali tradicionalni tokovi blaga med severom in jugom v EU ali pa bo kriza bolj pospešila tokove blaga med vzhodom in zahodom, katerim se Hupac s svojimi storitvami prilagaja.



# Revizija evrovinjete v ospredju interesov mednarodne železniške javnosti

Odbor Evropskega parlamenta za transport in turizem je 11. februarja obravnaval predlog revizije Direktive o evrovinjeti, ki naj bi začel veljati najpozneje leta 2012. Večina članov odbora je izrazila veliko podporo načelu zaračunavanja stroškov, ki jih težka cestna vozila povzročajo družbi in okolju, oziroma tako imenovani internalizaciji eksternih stroškov, le člani Evropskega parlamenta iz konzervativne skupine so glasovali proti temu predlogu.

V skupni izjavi za tisk so Skupnost evropskih železnic in upravljavcev infrastrukture (CER), Evropsko

združenje upravljavcev infrastrukture (EIM) in Združenje evropske železniške industrije (UNIFE) odlično ocenili delo poročevalca Saïda El Khadraoui, ki je za obravnavo predloga v Odboru skrbno pripravil kompromisni predlog amandmajev na ključna vprašanja. Toda omenjena mednarodna železniška javnost opozarja, da je predlog še vedno pomanjkljiv, saj ne vključuje vseh eksternih stroškov, kar bi prispevalo k razvoju trajnostnega transporta v Evropi.

Eksterni stroški niso le onesnaževanje zraka, hrup in zastoji, temveč tudi emisije CO2 in nesre-

če. Študija CE Delft napoveduje do leta 2020 celo 50-odstotno povečanje emisij CO2, ki jih povzroča cestni promet, medtem ko generalni sekretar EIM Michael Robinson tudi trdi, da 20 odstotkov vseh cestnih zastojev povzročajo težka cestna vozila, čeprav nekateri govorijo le o treh odstotkih. Izvršni direktor CER Johannes Ludewig je poudaril, da je izid glasovanja v evropskem parlamentarnem odboru prvi korak k uresničevanju načela internalizacije eksternih stroškov, toda še vedno ostaja možnost za izboljšanje zakonodajnega predloga pred plenarnim glasovanjem v Evropskem parlamentu.

Zadovoljstvo nad predlogom poročevalca, da se revizija te direktive uveljavi veliko prej kot leta 2012, je izrazil v imenu železniške skupnosti generalni direktor UNIFE-ja Michael Clausecker. El Khadraoui je na tiskovni konferenci tudi povedal, da je stališče parlamenta še vedno daleč od tega, da bi zbrane prihodke iz naslova internalizacije eksternih stroškov uporabili za investiranje v okolju prijazen promet. Evropski parlament bo o reviziji direktive glasoval na svoji plenarni seji marca 2009.

Mirjam Kastelič



Zabojniki v luki Rotterdam.



# Rotterdam – največja evropska luka se širi

Pristanišče Rotterdam je eden večjih igralcev v evropskem gospodarstvu. Začetki pristanišča segajo stoletja nazaj, toda pristaniška uprava obstaja šele 77 let. Lastnika pristanišča sta mesto Rotterdam, 75-odstotno, in Kraljevina Nizozemska, 25-odstotno. Leta 2007 so prihodki pristanišča, s tisoč dvesto zaposlenimi, znašali petsto milijonov evrov, dobiček je znašal 120 milijonov evrov, vrednost premoženja pa je bila 2.500 milijonov evrov. Rotterdam je po obsegu pretovorjenega blaga tretja luka na svetu, po Šanghaju in Singapurju. Leta 2007 so pretovorili 406,8 milijona ton blaga in za leto 2009 samozavestno ocenjujejo, da bodo pretovorili 434 milijonov ton blaga. Podatki so občudovanja vredni.

Skozi Rotterdam vozi največje število barž na svetu, zahvaljujoč izlivu reke Ren, ki omogoča neposreden dostop v Nemčijo in Švico, ter preko kanala Maina–

Donava v Avstrijo, na Madžarsko, v Bolgarijo in Romunijo. Razsuti tovor, na primer železova ruda za nemške plavže, se vozi na ogromnih 15.000 ton težkih baržah, ki so najbolj gospo-

daren in okoljsko sprejemljiv način prevoza. Barže povezujejo z morjem prek petdesetih terminalov v notranjosti. Obalna plovba je prav tako pomembna, zlasti z Združenim kraljestvom in

Irsko ter več kot dvesto drugimi evropskimi pristanišči. Na rotterdamških pomolih, ki so dolgi 74.000 metrov, je leta 2007 bilo privezanih 35 tisoč ladij, od tega 22 tisoč ladij obalne plovbe.



Dvigala.





Pretovor razsutega tovora.



Hamburg je prva evropska luka po številu pretovorjenih zabojnikov po železnici – 1,5 milijona TEU leta 2007 – Rotterdam pa na drugem mestu z 905.000 TEU. V Evropski uniji znaša delež železnice v prometu s pristanišči 15 do 20 odstotkov. Najmanjši delež ima železnica v prometu z luko Le Havre (4 odstotki), z Rotterdamom (9,6 odstotka), najvišji delež pa v prometu z luko Koper (65 odstotkov).

Pomemben je tudi pretovor nafnih derivatov, največ jih pretovorijo prav prek cevovodov v luki Rotterdam.

Modalni razcep je pomemben tako za pristanišče Rotterdam kot za nizozemsko državo. 75 odstotkov blaga, ki gre skozi Rotterdam, je namenjeno za druge države in ustvarja ogromne tranzitne tokove. Železniška proga **Betuweroute** je odgovor na te tokove, hkrati pa povzroča bojazen, da se sosednje države morebiti ne bodo odzvale dovolj hitro oziroma da ne bodo dovolj povečale zmogljivosti na

svojih omrežjih, da bi lahko uspešno obvladovale tokove blaga, ki se bodo stalno povečevali. Pričakujejo namreč veliko rast: 406,8 milijona ton iz leta 2007 naj bi do leta 2030 zraslo na 800 milijonov ton na leto. Pretovor zabojnikov je leta 2006 znašal 9,7 milijona TEU, leta 2007 so pretovorili 10,8 milijona TEU, napoved za leto 2009 je 13 milijonov TEU, za leto 2020 pa 27 milijonov TEU.

Da bi obvladali takšne tokove blaga, bi se moral povečati delež prevoza na železnici. Izračuni za progo Betuweroute kažejo, da bi se obseg prevozov 500.000 TEU iz leta 2002 moral do leta 2033 povečati za desetkrat. Železnice bi morale povečati tudi delež prevozov razsutega tovora. Največja ladja, ki vozi v Rotterdam (leta 2008 je to bila ladja Bergstahl), prepelje naenkrat neverjetnih 475 tisoč ton argentinskega premoga za nemške elektrarne. Takšna ladja potrebuje globino priveza 30 metrov in za raztovarjanje skoraj tri tedne. Premog je nato treba iz luke odpeljati enakomerno in hitro. Železnica je edini prevoznik, ki lahko prepelje take količine blaga v kratkem času.

Načrtovanih stopenj rasti prometa ne bi bilo mogoče obvladati z obstoječo pristaniško infrastrukturo. Leta 2008 so zato s širitvijo na severni strani, kjer je začel delovati terminal **Maasvlakte 1**, povečali zmogljivosti pristanišča Rotterdam

za 2,3 milijona TEU. Leta 2014 bo z dodatno širitvijo mogoče pretovoriti 17 milijonov TEU, kolikor znašajo napovedi za leto 2014. Terminal **Maasvlakte 2**, s katerim se bo pristaniško območje povečalo za 20 odstotkov, bo omogočil pretovor dodatnih 17 milijonov TEU.

Veliko pozornosti namenjajo za zmanjšanje vplivov na okolje, vplivov plimovanja, valove in severnomorskih tokov. Na obali so nasuli 35 hektarjev sipin. V načrtu je tudi zaščita 25 tisoč hektarjev morskga dna. Uredili so območje za počivališča za ptice in posebno območje za vetrne turbine.

Pristanišče Rotterdam ustvarja 71 tisoč delovnih mest s polnim delovnim časom, razvoj terminala Maasvlakte 2 pa bo ustvaril še

dodatnih 6.200 delovnih mest s polnim delovnim časom. To bo Nizozemcem omogočilo, da bo Rotterdam še naprej prvo v Evropi in da bodo lahko sprejeli največje ladje. Zaveza pristanišča Rotterdam in nizozemske vlade je dolgoročna, vizionarska in odločna. Kljub trenutnim finančnim pretresom in gospodarski negotovosti je trgovina nepreklicno globalna in tokovi blaga po svetu se ne bodo ustavili. Z načrti do leta 2030, kot to počenjajo Nizozemci, in z zagotovitvijo nujne infrastrukture, zato da bi ostali v središču evropskih trgovskih tokov, ustvarjajo podlago za svojo gospodarsko prihodnost. Izziv za železnice je v tem, da sledili pričakovanjem, da poveča svoj relativni in absolutni delež na trgu.



Maasvlakte 1 in 2.



## Generalni direktorji iz novih članic EU pri DGTREN

Generalni direktorji železniških podjetij iz novih članic EU so se v Bruslju, 24. februarja, srečali z generalnim direktorjem Generalnega direktorata za transport in energijo (DGTREN) pri Evropski komisiji.

Matthias Ruete, generalni direktor DGTREN, je bil tudi letos pripravljen prisluhniti težavam, ki bremenijo članice Skupnosti evropskih železnic in upravljavcev infrastrukture (CER) iz novih članic Evropske unije. Generalni direktorji železniških podjetij so Matthiasa Rueteja in njegove sodelavce seznanili z vplivi globalne finančne krize na poslovanje podjetij, ki jih vodijo. Matthias Ruete je na podlagi informacij lahko le ugotovil, da je se je prevoz blaga po železnici dramatično zmanjšal, na Čeških železnicah celo za 34 odstotkov in na Poljskih železnicah za 38 odstotkov. Obseg prevoza potnikov je dokaj stabilen, ponekod tudi dosegajo rast, le pri Romunskih železnicah 20-odstotni padec. Vsi se soočajo z veliko manjšimi prilivi iz proračuna, ki jih nove članice EU namenjajo izvajanju obveznih javnih gospodarskih služb ter za posodobitev železniške infrastrukture. Poudaril je, da ni seznanjen, da bi nove članice doslej obelodanile programe za izhod iz krize, katerih del bi bili tudi železniški sistemi. V nekaterih starih članicah EU že obstajajo programi za mobilizacijo sredstev, ki bi spodbudila trajnostni razvoj gospodarstva, investiranje v železniški sistem, proizvodnjo energije. Menil je, da je sedanja situacija za železnice resnično težavna, vendar pa lahko tudi njihova priložnost.

V nadaljevanju je tekla diskusija o izpolnjevanju obveznosti držav pri vzdrževanju in razvoju železniške infrastrukture, vzpostavljanju zdrave finančne strukture železniških podjetij in zagotavljanju nadomestil za izvajanje obve-

znih javnih gospodarskih storitev, kot jih narekujejo direktive Evropskih skupnosti (ES) in sporočila Evropske komisije. Analize, ki jih je izdelal CER, kažejo na velik razkorak pri vlaganjih v železniško infrastrukturo med starimi in novimi članicami EU. Povprečni letni izdatki na dolžino prog so za 60 odstotkov višji v petnajstih starih državah EU v primerjavi z dvanajstimi novimi članicami EU, vlaganja v obstoječo železniško infrastrukturo so v povprečju sko-

ni. Tomaž Schara, tedanji generalni direktor Slovenskih železnic, je v imenu železnic - upravljavcev infrastrukture iz novih članic EU, poudaril pomen sklepanja večletnih pogodb. K temu je Matthias Ruete dodal, da bo Evropska komisija še naprej spodbujala države članice k sklepanju večletnih pogodb ter hkrati od držav zahtevala, da poročajo o uresničitvi cilja.

Generalni direktorji so opozorili DGTREN, da zaradi nezadostnih

tov (na primer javno-zasebno partnerstvo, razvoj skladov ali lizinga) za nakup vozil in olajša dostop do evropskih sredstev za ta namen.

Pogovor je tekel tudi o dolgovih železnic iz preteklosti, ki obremenjujejo tekoče poslovanje, ter možnostih izrabe evropskih sredstev za posodobitev – avtomatizacijo tehnoloških procesov. Generalni direktorji so apelirali, da nove članice EU obnovijo Operativni program uporabe kohezijskih in strukturnih skladov za obdobje 2007–2013, kajti takšen, kot je, daje prednost razvoju cestnega transporta, kljub temu da transportna politika EU podpira investiranje v trajnostni razvoj železniškega sistema. Poudarili so problem financiranja ERTMS, predvsem vgradnje na vozilih.

Razpravo s sestanka sta povzela gospod Johannes Ludewig, izvršni direktor CER-a, ki je predlagal, da Evropska komisija lansira študijo. V njej bi se podrobneje obdelala problematika v zvezi s tako imenovano »finančno arhitekturo« železnic iz novih članic EU. Gospod Ruete je poudaril, da so vsakoletni sestanki z generalnimi direktorji železnic zelo koristni, kajti pomembno je, da se Komisija seznani s težavami neposredno. Obljubil je, da bodo proučili, kako razviti srednjeročno politiko do železniške infrastrukture, neodvisno od evropskih sredstev. Poudaril je, da se bodo v okviru revizije uresničevanja transevropskega omrežja (TEN-T) osredotočili tudi na razvoj koncepta koridorja v smeri sever-jug (na primer od Poljske do Slovenije), z namenom vzpostaviti vseevropski konkurenčni železniški sistem. Sklenil je, da kljub globalni finančni krizi države članice ne bi smele zanemariti srednjeročne vizije za razvoj trajnostnega transporta, v katerem ima železnica glavno vlogo.



raj za 80 odstotkov večja v starih članicah EU, medtem ko so stare članice EU namenile za gradnjo nove infrastrukture povprečno za 53-krat več sredstev kot nove članice. Evropska komisija je pred dobrim letom dni objavila sporočilo o večletnih pogodbah, s katerimi je želela spodbuditi ter z usmeritvami olajšati sklepanje pogodb med državo in upravljavci infrastrukture. Ugotavlja se, da so do danes tovrstne pogodbe sklenili le v Nemčiji in Franciji, ter tudi v Švici, na Nizozemskem in v Veliki Britaniji obstaja pravni okvir za večletne pogodbe, medtem ko v nobeni drugi državi teh pogodb

nadomestil za pokrivanje stroškov izvajanja javnega potniškega prometa, v večini novih članic, železniški prevozniki ne morejo ponujati potnikom zanesljive in kakovostne storitve. Analiza CER-a kaže, da se je v obdobju 2003–2008, gibal razkorak med stroški in prihodki od prodaje vozovnic med 57 in 75 odstotki. Apelirali so, da Evropska komisija spremlja v državah članicah izpolnjevanje obveznosti, ki jih nalaga uredba ES 1370/2007 o obveznih javnih storitvah v potniškem prometu, ter še posebej poudarili, da naj Komisija podpre razvoj finančnih instrumen-



Patrick Castan,  
direktor koridorja D.



# Konferenca o evropskih koridorjih ERTMS

V Pragi je 18. februarja potekala evropska konferenca o koridorjih ERTMS (Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa). Organizacijo je prevzela Češka, ki je trenutno tudi predsedujoča država Evropske skupnosti. Za kraj dogodka so izbrali češki senat (skupščino), kar že na prvi pogled kaže na pomen, ki ga koridorjem ERTMS in železniškemu sektorju daje Češka.

»Parlament je hrbtenica demokracije, železnice pa so hrbtenica transporta«, je povedal namestnik češkega ministra za promet Zdenek Žan. Omejevalni dejavniki pri prizadevanju, da bi železnice zopet postale hrbtenica transporta, so nacionalne specifičnosti (različne tirne širine, različni sistemi električne vleke, različne varnostne naprave – opomba avtorja).

Trenutno je šest evropskih koridorjev ERTMS in označeni so s črkami A do F. Koridorji ERTMS so nadaljevanje dejavnosti evropske skupnosti, ki je pred časom opredelila vseevropske železniške koridorje za tovorni promet, s katerimi je želela spodbuditi, tudi s pomočjo evropskih finančnih virov, razvoj železnic. Raznolikost železniških sistemov se je s pomočjo evropskih finančnih virov še povečala, zato je bila sprejeta odločitev, da se oblikujejo t.i. koridorji ERTMS. Poglavitni cilj je ostal enak, razvoj železnic kot nosilnega transportnega sistema v Evropi, ob pomembni spremembi: udejanjiti se mora ERTMS. ERTMS sestavljata ETCS in GSM-R, ki temeljita na enotnih tehničnih specifikacijah, kar dolgoročno zagotavlja odpravo raznolikosti.

Omembe vreden je odziv proizvajalcev železniških sistemov in naprav, ki so združeni v Unisig. Predsednik združenja Klaus Mindel je poudaril, da je za celotno železniško skupnost, (železnice, uporabniki in proizvajalci) zelo pomembno, da se zapleteni nacionalni signalnovarnostni sistemi tehnično poenotijo, poenostavijo itd. Uvedba sistema ETCS je korak v tej smeri, ne sme pa se osredotočiti samo na tehnične vidike sistema, pomembni so tudi operativni vidiki. Prepričan je, da

je to edina pot, da bi se železnice lahko usposobile za uspešno nastopanje na transportnem trgu.

Sistem ETCS je splošno pripoznan kot »prava pot«. Marcel Verslype, izvršni direktor ERA (Evropska železniška agencija), je poudaril, da so glavni cilji agencije: delo na enotnih varnostnih pristopih in enotnih tehničnih standardih, usmerjenost na kakovost ter enotne metode preverjanja in priznavanja. In pri tehničnih standardih so spet ključne enotne tehnične specifikacije za sistem ETCS.

In če se na evropski ravni za ta namen porablja veliko virov (človeških in finančnih) naj bi bilo primerljivo zagotovljeno tudi na nacionalnih ravneh. Na nacionalni ravni mora biti dobro podprto tudi delovanje nacionalnega varnostnega in priglasičenega organa, ker se šele na tak način zagotovijo pogoji za uspešno uresničitev sistema ERTMS in vseh pozitivnih učinkov, ki jih omogoča.

Johannes Ludewig, izvršni direktor CER-a, je bil dobronamerno kritičen do udejanjitve sistema ERTMS. Poudaril je, da samo udejanjitev tega sistema ne bo rešila težav, ampak morajo koordinirano s tem teči tudi dejavnosti pri odpravi ozkih grl na železniških trasah in pa spreminjanje operativnih pravil pri opravljanju železniškega prometa. To pomeni, da dosežemo z udejanjitvijo ERTMS res povečan obseg prometa, ki pa trči ob infrastrukturno omejitev – recimo za naše razmere na enotirno progo Koper–Divaja. Ali pa, če tehnični interoperabilnosti, doseženi z udejanjitvijo sistema ERTMS, ne sledijo spremembe pravil pri recimo prevzemu vlakov na mejah, potem učinka udejanjitve ravno tako ni. Ludewig je mnenja, da sta za konkurenčnost železnice potrebna vzpostavitev trga in konkurence, nikakor pa nista zadostna pogoja. Zagotovljena mora biti še poštena cena med različnimi transportnimi oblikami (železnica, cesta) in moderna železniška infrastruktura. In pri slednji je navedel kot indikator, po katerem se da natančno

oceniti odnos posamezne države do železnic, (ne)uravnoveženost finančnih virov za ceste in železnice v državnih proračunih. V zadnjih 35 letih se je obseg avtocest v EU povečal za 3,5-krat, obseg železniških prog pa zmanjšal za 14 odstotkov. Izsledki študije DG Tren nesporno kažejo, da primerjava stroškov med cestnim in železniškim prometom govori v prid slednjega, potem ...

**Koridor A, Rotterdam–Genoa:** glavni projekti so odprava ozkih grl, povečanje zmogljivosti in uresničitev ERTMS. Do načrta investicij so prišli na podlagi izdelanih simulacij, ki so pokazale, kaj se bo na koridorju zgodilo, če ne bo urejeno to in to na infrastrukturi. Ocenjujejo, da bodo za večino investicij v letih 2006 do 2020 pridobili sredstva iz naslova zmanjšanja eksternih stroškov!

**Koridor B, Stocholm–Napoli:** treba je najti največjo mogočo mero skladnosti (kompromisa) med željami posamezne države in celotnim koridorjem (železe so pogosto razhajajoče). Ocenjujejo, da pomeni uresničitev sistema ERTMS, v celotni vsoti investicij na koridorju, okrog pet odstotkov.

**Koridor C, Antwerpen–Lyon:** koridor razumejo kot logistični koridor. Naslednja zelo zanimiva je odločitev, ki je unikum, da bodo udejanjili enotno raven sistema ETCS (2.3.0d). Prav tako je unikum, da so na koridorju trije redno zaposleni delavci. Se pa to opazi, saj je na tem koridorju precej več dejavnosti in učinkov, kar je morda povezano tudi z relativno homogeno nacionalno sestavo.

**Koridor D, Valencia–Budimpešta:** (naš koridor) Slika v nadaljevanju ga prikazuje. Dobro poteka sodelovanje s koridorjem B in C, ravno tako se sodelovanje navezuje z RNE (Rail Net Europe).

**Koridor E, Dresden–Bukarešta:** z vlaganji v ERTMS naj bi v obdobju 2008 do 2015 zmanjšali potovalni čas za 14 odstotkov. Tehnično je projekt »prijazen«, saj na celotni trasi obstajajo samo trije različni signalnovarnostni sistemi, ki se jih

da na isto raven pretvoriti z zamenjavo SW na vozil.

**Koridor F, Aachen–ruska meja:** prve inštalacije se bodo začele v tem letu. Načrtujejo razširitev koridorja tudi do ukrajinske meje. Nekaj ugotovitev, ki so skupne za vse koridorje, pa je:

- brez tesnega sodelovanja upravljalcev infrastrukture in prevoznikov je dejavnosti nemogoče učinkovito uresničevati,
- tehnične težave se preveč pojavljajo in premalo se upošteva problematičnost operativnih pravil,
- poleg uresnitve ERTMS so nujne tudi druge investicije na infrastrukturi,
- smiselno je upoštevati izkušnje z drugih koridorjev, ki so naredili že korak naprej, in se s tem izogniti ponavljanju istih napak,
- uporaba ključnih kazalnikov kakovosti storitev (KPI) je smiselna, ker daje informacijo o učinkih, ki je nato uporabna tudi pri poročanju do evropskih virov sredstev,
- postopki za dostop do sredstev in nasploh obseg administriranja so večinoma zapleteni,
- učinke povečanja zmogljivosti se da ustvariti tudi z daljšimi vlaki.

Če strnem slišano in videno v Pragi še v nekaj svojih pogledov, potem lahko zapišem naslednje:

- če udejanjimo samo sistem ERTMS na SŽ in temu ne bodo sledile že dolgo načrtovane druge investicije v infrastrukturo, potem se nam zna dogoditi bumerang – ob povečanju prometa se nam bodo ustvarila ozka grla,
- v veliki večini koridorskih držav imajo železnice svoje mesto (kazalnik proračunska sredstva, namenjena investicijam),
- za zdaj se pri nas premalo truda usmerja v spremljanje (še le temu lahko sledi obvladovanje) evropskih tehničnih specifikacij in na implementacijo, ki iz njih sledijo na področju operativnih nalog,
- razdelitev med upravljavcem in prevoznikom ne sme pomeniti prekinjenega sodelovanja, saj novi sistemi zahtevajo ravno nasprotno – tesno sodelovanje.

# Resničnostni šov na lokomotivi



Veliki brat – ASN I – 60 R na EMG 310 Pendolino.

Bo že držalo! Kot pribito! Orwell je bil res vizionar, ko je napisal svoje preroško delo z naslovom »1984«. Big brother – veliki brat – te opazuje, nadzoruje vsak tvoj korak, v vsakem trenutku ve, kje si, kaj počneš in običajno ti tudi določa, kaj in kje boš počel. Smola pač, živimo namreč v svetu, kjer brez raznoraznih kontrol in nadzorov ne gre. Tehnološki razvoj civilizacije nujno terja davek, kajti čedalje hitrejša uvajanje novih tehnologij zahteva tudi nadzor nad njihovo uporabo. Sicer pa se ljudje prav radi prepustimo raznim vrstam nadzora, še posebej, če takrat ni treba misliti oziroma če to počnejo drugi namesto nas, če pa poleg tega človek še kaj zasluži, no ja, potem se da potrpeti. Samo oglejte si kakšnega od resničnostnih šovov, pa vam bo marsikaj jasno. Kako so lahko tako ...

Je pa res, da se resničnostni šov odvija tudi v našem realnem življenju, to je v naši službi. In v njem je treba presneto dobro misliti, ker ne bo tega nihče drug počel namesto nas, pa tudi posledic morebitnih napak ne bo nihče nosil namesto nas. No, da pa ne bo koga strah, kaj se dogaja, naj povem, da je govor o varnostnih napravah na naših lokomotivah, natančneje – avtostop napravi (v nadaljevanju ASN). To je šele pravi resničnostni šov! Ves potek vožnje smo namreč dobesedno nadzirani. Določa nam režim vožnje, hitrost vožnje, nas omejuje oziroma, bolje rečeno, nadzira pri samem startu s posta-

je, pri vožnji mimo signalov in kar je še teh veselici, ki lahko človeka doletijo med vožnjo vlaka.

Seveda pa drži tudi, da je ASN kot varnostna naprava zelo koristna reč. Po definiciji je ASN naprava, ki je na lokomotivi nameščena z razlogom, da strojevodji pomaga pri varnem opravljanju dela, to je – vožnji vlaka. Njena naloga je preprečiti nezgode, nesreče ali nevarnosti, ki bi utegnile nastati, kadar strojevodja iz katerega koli razloga pred glavnimi signali ne ukrene vsega potrebnega, da bi zmanjšal hitrost oziroma ustavil vlak, če bi bilo to potrebno.

Pa dajmo v parih besedah predstaviti delovanje oziroma ravnanje z ASN. Torej ko strojevodja pelje mimo glavnega signala oziroma tirnega magneta – 1000 Hz, ki kaže signalni znak za omejitev hitrosti (razen signalnega znaka »prosto«, ko tirni magnet ni aktiven, saj ni nobene omejitve), je dolžan pritisniti tipko »potrditev«, s čimer napravo obvesti, da je zaznal oziroma opazil signalni znak. Nato je v strogo določenem času dolžan zmanjšati hitrost na predpisano vrednost, odvisno od režima vožnje (različnih režimov vožnje je pri dveh tipih ASN, ki jih uporabljamo pri nas, kar šest), kar naprava budno kontrolira. Pred glavnim signalom, ki kaže signalni znak »stoj« pa je aktiven še tirni magnet (500 Hz), ki spet zahteva dodatno previdnost – zniževanje hitrosti – pri približevanju signalu. Če ti pogoji oziroma zahteve niso



Desno spodaj – prikazovalni del ASN v kabini EMG 310.

izpolnjeni v predpisanem času, sledi prisilna ustavitev vlaka s strani ASN.

Pa ste se kdaj vprašali, kolikokrat na mesec strojevodja uporabi ASN. No, kot strojevodja in udeleženec tega resničnostnega šova sem za vas en mesec spremljal uporabo ASN in tukaj so podatki iz prve roke. Pri študiji sem upošteval uporabo ASN pri dostavi in pospravi voznih sredstev na peron in z njega ter uporabo med vožnjo. Nisem pa upošteval »statičnih« preizkusov, to je preizkusov ASN pri prevzemu in predaji voznega sredstva, ker bi bilo število še višje. Poglejmo rezultate:

| Datum izmene    | Št. uporabe ASN |
|-----------------|-----------------|
| 1. 10. 2008     | 24              |
| 2. 10. 2008     | 26              |
| 4. 10. 2008     | 18              |
| 5/6. 10. 2008   | 40              |
| 8. 10. 2008     | 17              |
| 9/10. 10. 2008  | 8               |
| 12. 10. 2008    | 18              |
| 13. 10. 2008    | 19              |
| 15. 10. 2008    | 24              |
| 16/17. 10. 2008 | 16              |
| 18/19. 10. 2008 | 18              |
| 20/21. 10. 2008 | 8               |
| 23. 10. 2008    | 27              |
| 24. 10. 2008    | 22              |
| 26. 10. 2008    | 20              |
| 27/28. 10. 2008 | 32              |
| 30. 10. 2008    | 10              |
| <b>Skupaj</b>   | <b>347</b>      |

Poudariti moram, da je število 347 relativno nizko, saj sem vožnje

opravljal v turnusu 310, to je turnus nagibnih vlakov, v katerem je malo tovornih vlakov in so vožnje več ali manj »na zeleno«. Bolj realno stanje kažeta tovarni izmeni v turnusu, 5 in 6. oktobra (40) ter 27 in 28. oktobra (32). V obeh primerih sem vozil tovorni vlak na postajo Koper tovarna in nazaj v Zalog. Tako lahko sklepamo, da je v čistem tovarnem turnusu (brez potniških vlakov) mesečno število uporabe ASN še bistveno višje (okrog 450), nato vse skupaj pomnožimo z dvanajstimi meseci (oziroma enajstimi – odštejemo letni dopust) in dobimo letno število blizu 5000 (!). Kar poštena mera, se vam ne zdi? Ko pa vsemu temu prištejemo še slabe vlečne razmere (žled, nevihte, udare strel in podobne kazni božje), pa težak vlak v vzponu, signal kaže signalni znak »previdno« ali »stoj«, pa smo tam ... Nato sledi težka in dolgotrajna izpeljava vlaka, za krmilnim pultom lokomotive pa monolog, v katerem se največkrat omenja sorodstvo do 35 kolena nazaj ... veliki brat oziroma sestra v našem primeru pa neutrudno ponavlja – »... vlakovna varnostna naprava, vlakovna varnostna naprava ...«. Vam povem, res pravi resničnostni šov na lokomotivi!

Ampak, cenjeni bralci – brez strahu. Strojvodje se zelo dobro zavedamo in tudi upoštevamo (!), da dosledno, predvsem pa pravilno ravnanje z ASN sodi v naše delo in prispeva k varnosti v železniškem prometu. In prav je tako!





## Rekordno število nastopajočih na drugem šahovskem turnirju SŽ

Na drugem turnirju cikla za pokal Slovenskih železnice se je zbralo rekordno število nastopajočih (69), tako da se zdaj za lepe nagrade poteguje že 91 igralcev in igralk. V primerjavi s prejšnjima dvema letoma, ko cikel ni imel generalnega sponzorja, je letos to postal Mobitel, d. d., ki je namenil tisoč evrov za nagradni sklad. Poleg denarja bo med igralce – ob koncu bo nagrado prejel vsak med njimi – razdeljenih za več kot pet tisoč evrov praktičnih nagrad.

Po uveljavljenem receptu je tudi na zadnjem turnirju zmagal mednarodni mojster Leon Mazi, ko je po šestih zaporednih zmagah v zadnjem krogu remiziral, to pa je bilo dovolj za prvo mesto. Neporažena sta tokrat ostala tudi drugouvrščeni Boštjan Jeran z dvema remijema in tretji Dušan Zorko, ki je zbral še en neodločen izid več. Med prvo deseterico so se uvrstili vsi višje rangirani igralci z izjemo šestindvajsetega nosilca Stanka Djurdjeviča, ki se je s petimi

zmagami uvrstil na odlično sedmo mesto. Najboljši železničar je bil tokrat aktualni prvak Slovenskih železnice Zvonko Mesojedec, ki je kot četrti nosilec turnirja zasedel osmo mesto. Kot zanimivost kaže omeniti, da je triintrideseto mesto, s tem pa komplet srečk Športne loterije Slovenije v vrednosti 20 evrov, pripadlo Vojislavu Ivelji.

**Vrstni red 2. turnirja:** 1. Leon Mazi, 6,5 točke, 2. Boštjan Jeran, 6 točk, 3. Dušan Zorko, 4. Jože Skok, 5. Blaž Debevec vsi 5,5 točke; 6.

Bernard Perič, 7. Stanko Djurdjevič, 8. Zvonko Mesojedec, 9. Sulejman Muhič, Metod Logar, vsi 5 točk.

**Skupni vrstni red:** 1. Leon Mazi, 200 točk, 2. Dušan Zorko, 188 točk, 3. Jože Skok, 164 točk, 4. Mirko Tunjič, 156 točk, 5. Zvonko Mesojedec, 154 točk, 6. Jože Percl, 147 točk, 7. Marko Ribičič, 138 točk, 8. Stanko Djurdjevič, 138 točk, 9. Aljoša Vukadin, 131 točk, 10. Tomaž Mikac, 128 točk.

Vlastimir Đurđević

## Spomladanski pohod na Štampetov most

Planinsko društvo Železničar Ljubljana organizira 30. pohod na Štampetov most, ki bo v soboto, 18. aprila. Posebni vlak bo s postaje Ljubljana odpeljal ob 8.30 do železniške postaje Verd. Od tam se bomo odpravili do prve kontrolne točke pri Štampetovem mostu. Do druge kontrolne točke TV 17 pridemo po lepi gozdni poti. Od tu bomo nadaljevali pot do tretje kontrolne točke na Trebelniku in nav-

zdol do četrte kontrolne točke – vasi Pokojišče. Po okrepčilu s toplim napitkom se pot nadaljuje do pete kontrolne točke – vasi Lašče. Nato pa veselo po dolini do železniške postaje Borovnica, kjer vas spet čaka topli napitek. Na železniški postaji se lahko spoznate z drugimi pohodniki, izmenjate mnenja, se morda dogovorite o kakšnem naslednjem podvigu ali pa se odpravite proti domu.

Pohod traja štiri do šest ur, pot je dolga, ni pa naporna. Priporočamo primerno obutev in oblačila. Pohod bo končan približno ob 17. uri. Pot je dobro označena. Vsak pohodnik na vlaku prejme kontrolni kartonček, za tri potrejne pohode pa bronasto značko. Udeležite se ga v čim večjem številu in povabite s sabo tudi prijatelje ali sorodnike! UO PD Železničar Ljubljana

## Prijateljski dvoboj med žensko ekipo Slovenije in Slovenskimi železnicami

Šahovskemu društvu Železničar, ki se v zadnjih letih čedalje bolj uveljavlja tudi kot uspešen organizator šahovskih turnirjev, so Slovenske železnice zaupale organizacijo prijateljskega srečanja med žensko ekipo Slovenije in ekipo Slovenskih železnice.

Srečanje smo pripravili od 6. do 8. marca v Termah Olimje, ki so, poleg odličnih razmer za igranje šaha, ponujale tudi možnost rekreacije v tamkajšnjih bazenih, savnah in fitness centrih. Žensko ekipo Slovenije so zastopale najboljše slovenske igralk, celo take z najvišjim, to je velemojstrskim nazivom: Ana Srebrnič, Vesna Rožič, Ksenija Novak, Simona Uršič, Miša Hrenič in Simona Orel, ekipo Slovenskih železnice pa so zastopali šahisti, ki so se najbolje uvrstili na posamičnem prvenstvu Slovenskih žele-

znice leta 2008: Zvonko Mesojedec, Franc Pešec, Marinko Pančič, Andrija Petrovič, Nenad Đekanović in Milorad Šljivič.

Namen srečanja je bil v celoti izpolnjen, saj smo poleg prijetnega druženja in igranja z vrhunskimi šahistkami, ki so sicer vse tudi

uspešne študentke oziroma absolutke, dobili zagotovilo, da se bodo udeleževale tudi naših turnirjev za pokal Slovenskih železnice, s čimer bomo še povečali njegovo pomembnost in razpoznavnost. Šahovsko društvo Železničar Jože Brežan



1949-2009

**Vabilo na redni letni občni zbor in slovesnost ob 60-letnici PD Železničar Ljubljana**

Planinsko društvo Železničar letos praznuje častitljivo obletnico – 60 let svojega delovanja. Ob tem pomembnem jubileju se bodo v soboto, 4. aprila, ob 17. uri zbrali v gostilni Štern na Ježici na občnem zboru. Pripravili pa so tudi slovesnost s pogostitvijo in planinskim plesom ob glasbi v živo.

Vabljeni vsi člani društva, železničarji in ljubitelji gora! UO PD Železničar Ljubljana

# Železnica ti zleze pod kožo – zato vztrajam

Obramba, zaščita in varnost. Besede, ki smo jih v nekdanih skupni državi uporabljali in poslušali vsak dan. Tedaj so nekaj pomenile. Dostikrat jih slišimo tudi v

današnjem času. Pravzaprav vsa-kič bolj pogosto. Samo preletite javne medije, pa boste videli. So pa to tudi besede, ki največkrat sprožijo vsesplošne debate med

ljudmi, češ, kaj nam je to sploh potrebno, kakšna je sploh korist od tega, saj nam prinaša samo stroške. Predvsem mladina rada viha nos, ko sliši te besede. No, pa mi dovolite, da kot ljubitelj in poznavalec vojaških veščin in tehnike na kratko podam svoj pogled na to temo. Torej, obramba in napad. Vsi smo polni besed o miru, nenasilju, potem pa se zgodi čudna situacija. Sosed položi dvoje drv pol metra predaleč na naš »teritorij«. In kaj storimo mi? Se odzovemo mirno, preudarno? A, seveda, kar sanjajte! Takoj se oborožimo z »jezikovnim strelivom« in gremo v napad na nesrečnika, da obranimo svoj kotiček. Napad je najboljša obramba! Vseh nas je eno samo miroljubje, dokler se »krizna« situacija ne dogodi nam, a ne? Vem, vem, zloben sem, ampak takšni smo, tako pač je. Pojdimo k resnejši temi. Službo za obrambne zadeve, zaščito in varnost imamo tudi v našem podjetju. Ker je bilo do sedaj o njih napisanega bolj malo, sem se podal v njihove prostore, da izvem kaj o njih, o njihovem delovanju in da odgrnem tančico skrivnosti, ki prekriva njihovo službo. Srečal sem se z gospo Doro Mezek – Kuček, ki je pristojna za področje obrambe oziroma za sektor civilne obrambe, in razkrila mi je določene skrivnosti delovanja službe za obrambne zadeve, zaščito in varnost.

**Gospa Dora, dober dan. Za uvod nam povejte kaj o sebi.**

Pozdravljeni! Sem Dora Mezek Kuček, rojena sem v Ljubljani v delavski družini pred XY leti ... (vojaška skrivnost, ha, ha). Otroštvo sem preživela v vaškem okolju, nato pa smo se preselili v štepanjsko naselje, ki je bilo takrat povsem novo. Po desetih letih smo se z možem in otroki preselili v Kamnik, kjer bivamo še sedaj.

Že kot deklica sem imela željo opravljati bolj moški poklic, zato me je pot vodila na informativni dan v policijsko šolo v Tacnu, vendar pa takrat deklet niso sprejemali. Zato sem po končani osnovni šoli obiskovala Vzgojiteljsko šolo v Ljubljani, kjer so mi dali izjemno veliko praktičnih vsebin za življenje in kariero. Nato sem se vpisala na FSNP – današnja FDV – smer obramboslovje. Po koncu študija sem se kot štipendistka zaposlila na železnici, v službi za obrambo. Tu delujem še danes, in sicer kot strokovni sodelavec koordinatorske. Moje delovno področje obsega obrambne priprave in načrtovanje za primer vojne in kriznih situacij. Sem tudi predstavnica Slovenskih železnic v mednarodnem združenju Colpofer.

**Kako je organizirana Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost in s čim se ukvarjate.**

Naša služba se ukvarja s tremi procesi, to je obrambo (sektor civilne obrambe), zaščito in reševanjem in varnostjo na železniškem območju. Sektor civilne obrambe obsega podporo oboroženim silam, saj smo kot sistem, ki se ukvarja s transportom, velik podporni element naši vojski in drugim vojskam v sestavi sil NATO. Predvsem je tu mišljeno organiziranje civilnih in vojaških transportov moštva in tehnike po železniških tirih. Nadalje sodelujemo v primerih kriznih situacij, v primerih operacij kriznega odzivanja, kjer je spet zelo poudarjena vloga zveze NATO. Smo tudi podporni element pri vojaških vajah, organiziranih s strani Slovenske vojske oziroma Republike Slovenije kot gostiteljice tujih vojaških sil. Tu gre za tranzit in prevoze moštva in vojaške tehnike naših in tujih oboroženih sil v sestavi zveze NATO in njihovo



## Dora Mezek Kuček

*Vodja za obrambne zadeve, zaščito in varnost*



namestitve. V tem kontekstu smo se zelo uspešno predstavili na veliki vojaški vaji CAE, ki je potekala leta 1998 na območju Dolenjske. Takrat so inšpektorji zveze Nato opravili pregled naših zmogljivosti in bili zelo zadovoljni s strokovnostjo pri izvedbi našega dela vaje. Sektor civilne obrambe pa izdeluje tudi obrambne načrte za primere kriznih situacij.

Drugi proces je zaščita in reševanje, kjer se ukvarjamo predvsem s primeri železniških nesreč, preigravanjem scenarijev za primere nesreč, najpomembnejša naloga pa je usklajevanje javnih reševalnih služb (reševalci, gasilci) v primeru železniških nesreč in drugih nerednosti, kjer te službe pomagajo oziroma sodelujejo pri odpravi posledic.

Tretji proces, s katerim se ukvarjamo, pa je varnost na železniškem območju. Ta del službe deluje od leta 1997, ko so se pojavili novi načini povzročanja škode na vozniških sredstvih, objektih in drugi lastnini Slovenskih železnic. Ti načini so predvsem grafitiranje, nastavitve predmetov na progo, povzročanje škode na zapornicah ... Leta 2008 se je začelo z organiziranjem službe za varovanje, katere nosilec je podjetje ŽIP, časovni okvir za dokončanje projekta pa je leto 2009. Ob tem bi poudarila tudi dobro sodelovanje s slovensko policijo.

### **Prej ste omenili, da ste predstavnik Slovenskih železnic v mednarodnem združenju Colpofer. Za kaj pravzaprav gre?**

Colpofer je mednarodno združenje, ki deluje v okviru in cilju zagotavljanja varnosti na območjih železniških uprav držav članic. Samo ime združenja izhaja iz francoskega imena Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité, in v bistvu predstavlja sodelovanje med železniškimi podjetji oziroma upravami in železniškimi ter rednimi policijskimi silami. To tesno sodelovanje je nujno potrebno za zagotavljanje varnosti prometa, predvsem pa potnikov, še posebno v sedanjem občutljivem času, ko se vsaj v širšem pogledu Evropa vse pogostejše

srečuje s terorističnimi grožnjami in drugimi ekscesi. Colpofer je bil ustanovljen leta 1980, sedež ima v Berlinu v upravni zgradbi DB, predsednik je Jens Petersen z Nemških železnic, sestavlja pa ga 32 evropskih železniških podjetij in 11 železniških oziroma nacionalnih policij iz 26 držav članic. Slovenske železnice so članice od leta 2000, ko smo bili sprejeti na konferenci v Madridu v Španiji.

### **In kako deluje Colpofer?**

Predstavniki vseh železniških uprav se sestanejo dvakrat na leto na dveh konferencah. Prva je običajno redna in poteka na sedežu Colpoferja v Berlinu. Tam večidel predelamo, pregledamo in načrtujemo vse letne dejavnosti v okviru združenja. Druga konferenca poteka v eni izmed držav članic. Posvečena je določeni varnostni problematiki, ki pomeni trenutno največji problem v večini držav članic. Takšne situacije so na primer kraje kovin, predvsem bakra iz območij v lasti železniških uprav. Zelo nenavaden primer so na primer imeli na Češkem, saj so tam neznani storilci na stranski progi demontirali in odpeljali celoten most, ne da bi jih kdor koli opazil. Po drugi strani pa na primer v Švici takšnih primerov skoraj ne poznajo, saj se tam kraje dogajajo samo na deponijah, pa še to zelo redko. Sami Švicarji to pojasnjujejo s tem, da imajo na vseh progah zelo gost promet, tako da je proga stalno pod nadzorom in časa za kraje in vandalizem preprosto ni.

V naših krajih pa se pojavljajo predvsem kraje žice (baker) in pa drobnega tirnega materiala. Na podlagi poročil, ki jih podajajo posamezni predstavniki, združenje Colpofer ustanovi delovno skupino, ki se nato dejavno ukvarja z rešitvami in odpravo težav. Ena takih zelo uspešnih skupin je skupina Brenner, ki je bila ustanovljena zaradi povečanega števila krajev na nočnih vlakih po Evropi. Po akcijah, ki so bile izpeljane v režiji omenjene skupine, so se kraje bistveno zmanjšale.

Druga taka skupina, v kateri sodelujem tudi jaz, je na primer skupina za varnost na vseevropskem

X. železniškem koridorju. Vodja skupine je iz Zagreba. Razlog je preprost. Ukvarjamo se namreč s težavo, ki se v večji meri pojavlja v državah oziroma na upravah, ki se nahajajo vzhodno in južno od nas. To je problem nastavljanja predmetov na železniške tire, kar je trenutno v teh deželah pravi »hit«. Zadnjo konferenco na to temo smo imeli v Bukarešti.

Moram pa omeniti še novodobno težavo, to so ilegalni prebežniki v Evropo, predvsem v Veliko Britanijo. Ta težava se je v veliki meri kazala na vlakih Eurostar, saj so ilegalci izkoristili vsak možen kotiček, predal, prostor, v katerega so se lahko skrili. Vendar pa problem niso bili samo ilegalci, večji varnostni izziv je pomenila možnost nastavitve eksplozivnih teles v te iste prostore. Zaradi rednih in dolgih pregledov so vlaki stali na postajah zelo dolgo, še posebej, če so na vlaku dejansko odkrili prebežnike. Rešitev so našli v posebnih, tako imenovanih »plombah«, ki so bile obarvano zeleno, če je bil pokrov prostora nedotaknjen, če pa je prišlo do nepooblaščenega vdora v prostor, so se plombe obarvale rdeče, kar je pomenilo znak za povišano pripravljenost in takojšnjo akcijo in pregled vlaka. Stvar deluje!

### **Zelo izvirno in učinkovito! Zaupajte mi nekaj, gospa Dora. Vem, da je vaše delo resno in ne dovoljuje amaterizma, pa vseeno. Se vam je kdaj zgodilo kaj takšnega, da ste se še sami čudili – od kod pa zdaj to?**

Ah, seveda. Tudi največjim profesionalcem se kdaj pripeti kakšna nerodnost, samo da tega ravno ne obešamo na velik zvon. Pa vseeno, naj bo. Leta 2003 sem se odpravljala na konferenco v Atene. Vozila naj bi se 34 ur. Vse lepo in prav. Do Beograda sem bila udobno nameščena v spalniku in tudi pomislila nisem, kaj vse me na poti še čaka. Prestop v Beogradu. No ja, vse je bilo v redu, samo bifeja ni bilo nikjer, brez kave in čaja pa pač ne gre. Sprevodnik me je poslal po vlaku naprej proti spalniku. Tam se je vse odvijalo kot v sanjah. Dobila sem prostor za počitek,

skuhali so mi kavo, ponudili zajtrk, nekje so celo staknili pevko, ki je s skupino šla na koncert v Skopje, da je zapela, tako da smo imeli res pravo »fešto«. Vse je potekalo kot po maslu, do makedonske meje, kjer so sanje počile kot milni mehurček. Pozabila sem namreč na majhno, a zelo pomembno podrobnost – vizum za vstop v Makedonijo, ki smo jo takrat slovenski državljani še potrebovali. In to bi lahko dobila samo v Beogradu, saj je ne glede na ves trud nisem mogla dobiti na srbsko-makedonski meji. Vsi izračuni so pokazali, da bi v najboljšem primeru na konferenco prišla dve uri po njenem koncu. Ni šlo drugače – morala sem obvestiti svoje kolege v Colpoferju, da me pač ne bo, ko pa sem povedala vzrok, si ne morete predstavljati smeha, ki je prihajal z druge strani. Ha, ha, se jim bo že maščevalo!

### **No, čeprav me pošteno vleče na smeh, se bom poskušal zadržati, se opravičujem! No sedaj, ko sva pokazala, da v železniškem »Pentagonu« sedijo povsem normalni ljudje, pa mi zaupajte, s čim se ukvarjate v prostem času.**

Prvo pravilo je, da dela nikoli ne nosim domov. Del prostega časa preživim na vlaku, ko se vozim v službo in domov v Kamnik. Tako je naneslo, da smo se na vlaku zbrali prav posebna skupina ljudi, stalnih potnikov, ki potujemo skupaj v službo v Ljubljano in nazaj. Smo z vseh koncev kamniške občine, delamo v različnih podjetjih, vendar pa vsako leto priredimo novoletno zabavo in srečanje. Drugače pa večino prostega časa posvetim družini, pohodništvu, morju, zeliščarstvu in pa prav posebne hobijske – orientalskim plesom. Ukvarjam pa se tudi z mrežnim marketingom. Predvsem pa se v prostem času vedno in povsod ogibam negativne.

### **Sklepna misel za naše bralce.**

Borite se za svoje sanje in nikoli ne odnehajte!

**Hvala vam in naj končava z geslom združenja Colpofer – Varnost brez meja!**



## Železniški vrvohodci

Od nekdaj sem občudoval vzdrževalce vozne mreže, kako med opravljanjem svojega dela visoko nad tiri plezajo po žicah in konzolah, kot kakšni umetniki na trapezu ali vrvohodci, kakršne z zadržanim dihom gledamo v cirkusu. Ali je to bilo skoraj vedno ob kakšnih izrednih dogodkih, ko je bilo treba ali popraviti poškodovane žice ali pa jih umakniti in omogočiti delo žerjavu. Pogosto sem jih tudi slikal, saj okolje, v katerem delajo, zaradi svoje grafičnosti, pa tudi nevarnosti, fotografiji da posebno draž, vendar pa je bilo to vedno le s tal in s teleobjektivom. To je slike oropalo tiste neposredne človeške pristnosti, saj so bile na slikah videti zgolj silhuete brez obrazov, v katerih bi prepoznali Janeza, Daria ali Jovota. Ko je prišlo obvestilo SŽ, da bodo v nedeljo, 1., in ponedeljek, 2. marca, na koprski progi opravljali vzdrževalna dela in menjavali žice voznega voda, sem zagrabil priložnost, da tem železniškim vrvohodcem dodam tudi obraze – vsaj nekaterim. In šele tu, visoko gori na ploščadi ob žicah, sem tudi dojel, kaj pomeni biti vzdrževalec, ko je zunaj minus deset stopinj in burja šviga med žicami, ko poletno sonce žge tako, da žic ne moreš prijeti z golo roko, ali ko v okolici še vedno divja nevihta, pa je treba splezati tako rekoč na strelovod in popraviti okvaro, ki jo je povzročila strela. Ko bom naslednjič spet slikal te fante z varnih tal, bom to imel v mislih, četudi obrazi zaradi višine ne bodo tako razločni.





# PRIVOŠČITE SI POTEPI!

**INNSBRUCK** ~~114,40 €~~ **34,20 €**

**SALZBURG** ~~86,80 €~~ **26,00 €**



**DUNAJ** ~~123,60 €~~ **37,00 €**

**ZAGREB** ~~19,40 €~~ **7,20 €**

**SPLIT** ~~76,40 €~~ **28,60 €**

**REKA** ~~20,00 €~~ **7,40 €**

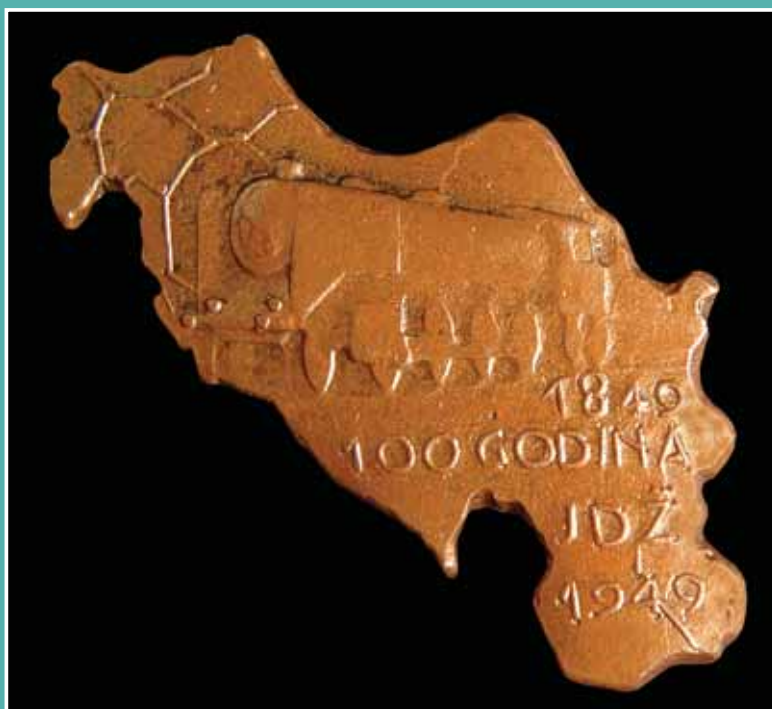
Cene za povratna potovanja, 2. razred

**Ponudba velja:**

- za skupine najmanj 6 oseb
- za potovanja v Avstrijo in na Hrvaško

*Dodatna ugodnost: spremljevalec potuje brezplačno!*

**70-odstotni popust  
za skupinska potovanja mladih  
do 20. leta starosti!**



Leta 1949 je bila v Ljubljani velika proslava ob 100-letnici železnic v Jugoslaviji.

Sicer je že leta 1946 minilo sto let od prihoda železnice na Slovensko, namreč iz Gradca v Celje, vendar eno samo leto po koncu svetovne vojne ni bilo možnosti za velika praznovanja. Tako so pač sklenili tri leta pozneje proslaviti prihod prvega vlaka v Ljubljano. Priredili so festival železničarjev iz vse Jugoslavije, ki je trajal od 11. do 18. septembra. Po glavnih ljubljanskih ulicah je potekala velika parada železničarskih športnih in kulturnih društev, ki so se potem pomerila na tekmovanjih in prireditvah, pri Moderni galeriji pa je bila postavljena velika razstava železniških poveljnih dosežkov. Udeleženci so prejeli takšne spominske značke.