

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

**Nova smer
East Express prvič
proti Carigradu**

**Nova smer
Ugodno posojilo
za nove lokomotive**

**Nova smer
Sava Express že povezuje
Ljubljano in Beograd**

**Tovorni promet
Omrežju Network Europe se
pridružuje East Gate Express**

**Infrastruktura
Strateški projekt SP-8
Projekt za velike prihranke**



ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA
TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290
E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI
WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lemp • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Mirjam Kastelič, Aleksander Salkič, Dario Cortese, Miloš Rovšnik, Drago Ogrizek • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 4. novembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 18. oktobra.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Nove storitve na starih tirih

Na zadnji septembrski dan je bil dobršen del ljubljanskega kolodvora že od jutranjih ur slavnostno okrašen. Svetlomodra preproga, dolga miza in številni mikrofoni ter glasbila ob tiru 3a so pričali, da se ima tu zgoditi nekaj pomembnega. In videz ni varal. Točno ob dvanajstih je po razgibani slovesnosti na svojo prvo vožnjo proti daljni Turčiji, natančneje proti Carigradu, odpeljal nov tovorni vlak. Njegovo ime – East Express. Kratko in jedrnat poimenovanje nam o produktu, ki so ga na prvo vožnjo z optimističnimi nagovori pospremili visoki predstavniki kar petih evropskih železnic, ne pove veliko. Morda bi lahko »skrivnost« mednarodno zvonečega imena razrešili z naštevanjem še nekaterih tujih imen – München, Beograd, Bologna, Milano, ... Prav gotovo pa z njihovim skupnim imenovalcem: Network Europe.

Ravno Network Europe je tisto »čarobno« geslo, ki združuje vsa našeta mesta in ki ga v zadnjih letih in mesecih lahko vedno bolj pogosto slišimo in preberemo v naših medijih. Po pravici – novi koncept direktnih vlakov, ki se srečujejo v Ljubljani, počasi že prinaša pozitivne rezultate. Na to in na dejstvo, da smo v uvajanju blok vlakov med prvimi v Evropi, smo lahko slovenske železničarke in železničarji ponosni. Seveda si ne moremo lagati, da smo vožnje blok vlakov dejansko izumili prav v Sloveniji. Smo pa med prvimi, ki vožnje direktnih vlakov ne obravnavamo le kot »vožnja od točke A do točke B brez ustavljanja«, temveč kot celovito storitev z vsemi komponentami, ki jih pričakujejo uporabniki transportne storitve.

In le takšna storitev – hitra, zanesljiva in cenovno konkurenčna ter po možnosti podprta s sodobno informacijsko tehnologijo – bo lahko pripomogla k doseganju načrtovanih rezultatov Nove smeri. Ti so visoko postavljeni. »Precej previsoko,« me je še pred slabim letom v pogovoru prepričeval direktor podjetja, ki je Slovenskim železnicam poslovno precej blizu. Toda razširjeni kolegij našega posloводства je ob pregledu poslovanja v prvih sedmih letošnjih mesecih ugotovil, da cilje, postavljene na podlagi Nove smeri, skorajda stoodstotno dosegamo. Holding Slovenske železnice je med januarjem in julijem posloval »s pozitivno ničlo« in tudi rahlo presegal finančne načrte. In to kljub nadaljevanju zmanjševanja državnih sredstev za vzdrževanje infrastrukture. Teh bo, ob upoštevanju inflacije, letos kar za dobro milijardo in pol manj kot lani. To je podatek, ob katerem bi se moral zamisliti naš lastnik. Najpozneje ob prihodu drugih (tujih?) operaterjev na naše tire pač ne bo več vseeno, v kakšnem stanju je infrastruktura. Zamude, nastale zaradi njenega slabega stanja, pa bodo prevozniki vsekakor zaračunali njenemu upravljalcu. Toda dokler vse »ostaja v hiši«, oziroma znotraj trikotnika vlada – JAŽP – SŽ, je pač vse v redu, kajne?

Čeprav imamo Slovenske železnice le vlogo pooblaščenega upravljalca, pa nam nikakor ni vseeno za stanje javne železniške infrastrukture, saj se zavedamo, da brez nje tudi uvajanje novih produktov, ki naj bi prinašali denar, nima smisla. Dokaz za to je strateški projekt SP-8. Projekt, ki je nastal pod skrbništvom mag. Andreja Godca, podaja jasno podobo nujnih sprememb na področju vodenja in upravljanja železniškega prometa v Sloveniji. Te pa zaradi dolgoletnega zanemarjanja železniške infrastrukture niso in ne morejo biti poceni. Projekt prinaša pregledno sliko potrebnih ukrepov. Njihovo udejanjanje bo odvisno od našega lastnika. Prav ta, kakršne koli politične barve že bo po volitvah, se bo moral odločiti, kaj si želi narediti z železnicami na Slovenskem.



Nova smer

V četrtek, 30. septembra, je na pot prvič odpeljal novi direktni tovorni vlak z imenom East Express. Novi tovorni vlak je prva redna povezava Evrope in Azije s tovornim vlakom najvišje kakovosti.



Nova smer

V torek, 7. septembra, je bila na sedežu našega podjetja podpisana posojilna pogodba v višini 74 milijonov evrov za nakup večsistemskih lokomotiv.



Nova smer

Omrežje Network Europe je v začetku oktobra dopolnil novi blok vlak med Ljubljano in Beogradom – Sava Express.



Nova smer

Prvega septembra je na naslovu www.slo-zeleznice.si zažvela nova spletna predstavitev Slovenskih železnic – vsebinsko prenovljena, prilagojena željam uporabnikov, pa tudi oblikovno posodobljena.



Tovorni promet

V našem tovornem prometu se novi produkti v zadnjih mesecih kar vrstijo. Konec septembra so v SŽ-Tovorni promet pripravili predstavitev novih mednarodnih produktov in nanjo povabili največje poslovne partnerje.



Tovorni promet

Prevoz malih pošilk nam v zadnjih letih prinaša le izgube. Novi koncept delovanja naj bi mu pomagal do črnih števil.



Infrastruktura

Projekt SP-8 je prvi od 16 strateških projektov Nove smeri, ki je popolnoma končan. Prinaša nov način organizacije in izvedbe vodenja in upravljanja prometa.

2

4

5

6

11

12

14

East Express prvič proti Carigradu



Generalni direktorji SŽ Blaž Miklavčič, HŽ dr. Tomislav Josip Mlinarič, ŽTP Beograd Milanko Šarančić, član uprave BDŽ Mihail Dragiev ter namestnik generalnega direktorja TCCD Erol Inal so podpisali sporazum o začetku voženj.

V četrtek, 30. septembra, je na pot prvič odpeljal novi direktni tovorni vlak z imenom East Express. S krajšo slovesnostjo so ga na pot pospremili generalni direktor Slovenskih železnic Blaž Miklavčič, generalni direktor Hrvaških železnic dr. Tomislav Josip Mlinarič, generalni direktor ŽTP Beograd Milanko Šarančić, član uprave Bolgarskih železnic Mihail Dragiev ter namestnik generalnega direktorja Turških železnic Erol Inal. Visoki železniški predstavniki so s svojimi podpisi sporazuma o začetku voženj neposredno pred piskom vlakovnega odpravnika potrdili svojo odločenost, da skupaj razvijajo kakovostne storitve v mednarodnem tovornem prometu.

Novi tovorni vlak je prva redna povezava Evrope in Azije s tovornim vlakom najvišje kakovosti, ki je cenovno in časovno konkurenčen cestnim prevozom. Med postajama Ljubljana Zalog in Istanbul Halkali in nazaj bo vozil enkrat na teden. Kar 1.450 kilo-

metrov dolgo pot preko Zagreba, Beograda in Sofije bo prepeljal v le 60 urah, pri čemer bo prestopil štiri državne meje. Prednosti novega koncepta – uvajanja blok vlakov s celovito ponudbo storitev – se bodo po pričakovanih podpisnikih sporazuma pokazale tudi pri East Expressu. Ker gre za direktni vlak, pri katerem ni ranžiranja, bo vozil po točno določenem voznem redu in z zagotovljenim voznim časom. S tem bo vzpostavil zanesljiv most za prevoz blaga med Turčijo in Slovenijo po trasi X. čezevropskega prometnega koridorja.

Za uporabnike novi vlak pomeni predvsem občutno krajši čas prevoza, najkrajšo prevozno pot med Slovenijo in Turčijo in reden ter varen prevoz vagonskih pošiljk, pa tudi poenostavljen način sklepanja pogodb in spremljanja mesta pošiljk. Tovor, prispel v Istanbul Halkali, bo v najkrajšem času dostavljen do končnih ciljev v Turčiji, s posebnim dogovorom pa celo do vrat končnega upo-

rabnika. Tudi v Sloveniji bo zagotovljena nadaljnja dostava pošiljk. V Ljubljani se bo tovor navezoval na sistem mednarodnih direktnih tovornih vlakov v München, Bologno in Milano ali pa bo pot nadaljeval z rednimi notranjimi in mednarodnimi tovornimi vlaki. Sodelujoča železniška pod-

jetja so se za uvedbo nove povezave odločila na podlagi ocene blagovnih tokov med Turčijo in zahodnoevropskimi državami. Najpomembnejši zunanjetrgovinski partnerji Turčije so Italija, Nemčija, Francija in Avstrija. Med Italijo in Turčijo na leto potuje okrog 9,7 milijona ton blaga, od



Generalni direktor Blaž Miklavčič je v vlaku zaželel srečno pot in strojevodju predal simbolično kurzno tablo s podpisi vseh petih direktorjev.

gradu

tega 2,5 milijona v Turčijo in 7,2 milijona v obratni smeri. Iz Turčije v Nemčijo in v obratni smeri na leto potuje okrog 5 milijonov ton blaga (iz Nemčije 3,2 milijona ton, iz Turčije 1,8 milijona ton). Med Francijo in Turčijo na leto potujejo 3 milijoni ton blaga, v obratni smeri pa 1,2 milijona ton. Iz Avstrije Turčija uvozi 0,3 milijona ton blaga, v Avstrijo pa izvozi 0,25 milijona ton tovora na leto. Omenjeni prevozi potekajo predvsem po cesti in morju, večinoma preko severnoevropskih pristanišč. Izjema je le luka Trst, preko katere potekajo transporti tovarnjakov (okrog 100.000 tovarnjakov na leto). Delež cest v transportih med Nemčijo in Turčijo je 47-odstoten, delež železniškega prometa pa le 9-odstoten. Med Zahodno Evropo in Turčijo se prepelje največ peščenih in kamnitih agregatov, železa in jekla ter nafte in derivatov. V obratni smeri je največ nafte in derivatov, kemičnih proizvodov in železa ter jekla.

Da ima novi produkt res veliko možnosti za dolgoročno uveljavitev, so potrdili tudi najvišji predstavniki petih železnic, ki so ga oblikovale. Najbolj slikovit je bil generalni direktor Blaž Miklavčič. »Ker vsega tovora nismo mogli naložiti v vagon, smo presežek že včeraj poslali v Carigrad s tovarnjaki. Tako ti za našim vlakom ne bodo zamujali

več kakor za en dan,« je s šalo opisal prednost novega produkta. Poudaril je še, da je prepričan, da je prva vožnja East Expressa velik dogodek ne le za SŽ, temveč za vse evropske železnice. Opisal pa je tudi možnosti za podaljšanje voženj v samo osrčje Azije. Obstajajo namreč že načrti za podaljšanje voženj od Carigrada proti Iraku in Iranu ter Siriji, čez Kazahstan pa bi lahko s svojimi tovarnimi vlaki segli vse do daljne Kitajske. »Pot proti Kitajski je bila nekdanj znana kot svilena pot. Naš izziv, ki smo ga že predstavili evropskim železnicam, je uvedba vlaka Silk Rail Shuttle.«

Generalni direktor HŽ, dr. Tomislav Josip Mlinarić, je povedal, da je koridor X, po katerem vozi novi vlak, zelo pomemben za hrvaške železnice. Po njegovih besedah bo vlak 327 kilometrov dolgo pot po hrvaških progah prevozil v le desetih urah, v katerih pa se zaradi zadrževanja na mejah še skriva do 25 odstotkov časovne rezerve. »Koncept East Expressa je dober in za njim bomo stali še naprej ter naredili vse za njegovo izboljšanje in uvajanje podobnih projektov,« je še povedal.

Generalni direktor ŽTP Beograd Milanko Šarančić je zatrdil, da je East Express projekt prihodnosti. »Pričakujemo, da bo povezava dobičkonosna, potrudili pa se bomo, da odpravimo nekatere



Številni gostje, ki so se zbrali na ljubljanskem kolodvoru, so v spomin na prvo vožnjo East Expressa dobili železniško piščalko.

slabše točke na našem 482-kilometrskem poteku,« je še povedal. Pozitivnim ocenam novega vlaka sta se pridružila tudi bolgarski in turški predstavnik. Član uprave Bolgarskih železnic Mihail Dragiev je opisal tudi hitro rast tovarnega prometa BDŽ, ki je lani dosegla kar 20 odstotkov. Namestnik generalnega direktorja Turških železnic Erol Inal pa je povedal, da je potencial za East Express ogromen, zato je prepričan, da bo lahko prevzel velik tržni delež, seveda z dobrim medsebojnim sodelovanjem.

East Express je rezultat dolgotrajnih pogajanj, za Slovenske železnice pa pomeni predvsem dopolnjevanje našega omrežja blok vlakov z imenom Network Europe, ki Ljubljano postavljajo v središče kakovostnih mednarodnih povezav v tovarnem prometu. Do konca leta bo vozil enkrat na teden. Ob takšni pogostosti voženj bo z njim prepeljanega najmanj 40.000 ton tovora na leto. Konec leta bo narejena analiza uvajalnega obdobja, po kateri bodo po potrebi uvedene še nadaljnje vožnje.



Točno ob dvanajstih je vlak odpeljal proti Carigradu. Mimogrede – vagoni niso bili prazni.

Slovenske železnice z uvedbo East Expressa še dopolnjujejo svoje omrežje blok vlakov z imenom Network Europe, ki Ljubljano postavljajo v središče kakovostnih mednarodnih povezav v tovarnem prometu. Direktni blok vlaki že vozijo v München, Bologno in Curtice, 4. oktobra pa sta se jim pridružili tudi povezavi z Milanom in Beogradom. Z uvajanjem blok vlakov si Slovenske železnice prizadevamo ponovno oživiti X. čezevropski koridor ter ponudbo blok vlakov, ki trenutno sega od Münchna do Carigrada, podaljšati v Azijo. Povezava s Turčijo odpira možnosti navezave na transportne poti proti arabskemu zalivu in naprej vse do Kitajske, o katerih bodo pogovori tekli že v prihodnjem letu.

Ugodno posojilo za nove lokomotive



Da je naš vlečni park vsej prej kot mlad, seveda ni skrivnost – v povprečju so naše lokomotive starejše od 30 let in kmalu se bodo najstarejše znašle na pragu dokončne izrabe. Kot smo že pisali, bo zato med junijem 2006 in januarjem 2008 na naše proge zapeljalo dvajset električnih večsistemskih lokomotiv Siemensove družine Euro Sprinter. Štiriosne večsistemske lokomotive bodo

lahko vozile po progah z enosmerno napetostjo 3 kV in po progah, opremljenih z izmenično napetostjo 15 kV in 25 kV. Dosegale bodo hitrosti do dvesto kilometrov na uro, imele bodo 6 MW moči in največjo vlečno silo 300 kN. Nove lokomotive bodo lahko poleg Slovenije vozile po progah Avstrije, Nemčije, Italije, Madžarske in Hrvaške. Po podpisu pogodbe o njihovem

nakupu, ki je bil 29. julija, je 7. septembra sledil še podpis posojilne pogodbe za njihov nakup.

Slovenske železnice bomo posojilo za nakup novih večsistemskih lokomotiv najele pri stanovski mednarodni finančni organizaciji Eurofima. V torek, 7. septembra, je bila na sedežu našega podjetja podpisana posojilna pogodba v višini 74 milijonov evrov. To je že druga posojilna pogodba s to organizacijo, saj smo Slovenske železnice pred kratkim podpisale tudi posojilno pogodbo v vrednosti 80 milijonov evrov za refinanciranje starih, manj ugodnih kreditov za nakup 30 primestnih vlakov Desiro.

Eurofima je nadsionalna finančna organizacija, ustanovljena na podlagi konvencije, ki jo je podpisalo in ratificiralo 24 evropskih držav, med njimi tudi Slovenija. Njeni delničarji in obenem stranke pa so evropske nacionalne železnice, tudi Slovenske železnice.

Sedež banke je v Baslu v Švici. Eurofima je bila ustanovljena leta 1952 za dobo 50 let, kot delniška družba, leta 1984 pa je bila ta doba podaljšana še za 50 let, do leta 2056. Namen Eurofime je podpirati železnice pri prenovi in modernizaciji železniške opreme, predvsem vozil. Eurofima ponuja daleč najugodnejše finančne pogoje za financiranje tovrstnega nakupa. Slovenske železnice smo po pogajanjih in z dejavnim sodelovanjem Ministrstva za finance dosegle izredno ugoden finančni aranžma, saj so obresti tudi za ta drugi kredit pod Euriborjem (Euro Interbank Offered Rate), kar pomeni, da je obrestna mera dejansko nižja od tiste, po kateri se na mednarodnem finančnem trgu zadolžujejo poslovne banke. To pa je verjetno najugodnejša posojilna pogodba katerega koli podjetja v Sloveniji. Kreditna pogodba je sklenjena za dobo 15 let, s tem da plačilo glavnice zapade šele ob izteku tega roka.



Sava Express že povezuje Ljubljano in Beograd

Network Europe je geslo, ki čedalje bolj postaja vodilo naših storitev v mednarodnem tovornem prometu. S tem novim konceptom Ljubljano postavljamo v središče kakovostnih mednarodnih povezav v tovornem prometu. Prvega septembra lani je bila uvedena povezava Ljubljane in Münchna z imenom LjubljanaLine, East-West-Rail-Shuttle pa od letošnjega februarja povezuje ranžirna terminala Ljubljana Zalog in Bologna San Donato. Tem povezavam se je v začetku oktobra pridružil novi blok vlak med Ljubljano in Beogradom – Sava Express.

Sporazum o začetku voženj Sava Expressa so v četrtek, 26. avgusta, v Beogradu podpisali generalni direktor SŽ, Blaž Miklavčič, Hrvaških železnic Tomislav Josip Mlinarič in Javnega železniškega transportnega podjetja Beograd Milanko Šarančić. Novi direktni vlak od 4. oktobra vozi med postajama Ljubljana Zalog in Beograd Spoljna in seveda nazaj. Gre za prvo takšno redno povezavo obeh mest s tovornim vlakom najvišjega ranga, ki ponuja najvišjo kakovost železniškega transporta blaga. Vlak bo v prvih šestih mesecih v vsaki smeri vozil enkrat na teden; iz Ljubljane bo odpeljal vsak torek ob 11.12, iz Beograda proti Ljubljani pa vsak četrtek ob 16.21. Po tem obdobju pa je predvideno povečanje števila povezav na tri vožnje v vsaki smeri. Vlak bruto teže 1.600 ton bo dolg 520 metrov, pot med obema prestolicama bo prepeljal v le 14 urah. Z njim se bodo lahko prevažale kosovne, pa tudi intermodalne pošiljke.

Sava Express uporabnikom zagotavlja popolnoma novo kako-vost, saj v primerjavi s klasičnim tovornim vlakom pri njem ne bo ranžiranja. Vozil bo po točno določenem voznem



Sporazum o začetku voženj so v Beogradu podpisali generalni direktorji Hrvaških železnic, ŽTP Beograd in Slovenskih železnic.



Podpis sporazuma je pritegnil ogromno pozornost medijev.

redu in bo uporabnikom storitev železniškega tovornega prometa ponujal točnost, zanesljivost, zagotovljene in konkurenčne vozne čase in enostaven način poslovanja. Vodenje produkta je organizirano v treh servisnih centrih, v Ljubljani, Zagrebu in v Beogradu. V vsakem od teh centrov lahko uporabniki na enem mestu opravijo vse postopke za prevoz tovora na vsej prevoznici poti, in se jim ni treba dogovarjati s posamezno železniško

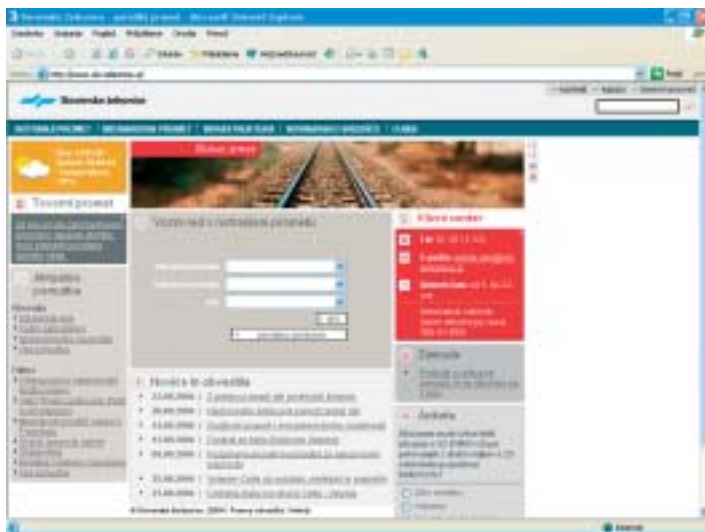
upravo. Dodatna nova storitev, ki jo ponuja novi produkt, pa je sprotno spremljanje mesta pošiljke posameznega uporabnika.

Podlaga za uvedbo nove povezave je skokovito naraščanje blagovne izmenjave med Slovenijo ter Srbijo in Črno goro. Med letoma 2000 in 2003 se je skupni izvoz tovora iz Slovenije v Srbijo in Črno goro povečeval kar za 73 odstotkov na leto, uvoz pa celo za 395

odstotkov na leto. Po železnici največ tovora iz Srbije in Črne gore v Slovenijo (v Luko Koper) sestavljata železo in jeklo. Iz Srbije in Črne gore ter iz Romunije v Slovenijo po desetem koridorju v Italijo potekajo obsežni prevozi starega železa. Med Romunijo in Italijo potekajo tudi prevozi hlodov in lesa. S severa na jug pa je prepeljanega največ papirja in celuloze ter prehranskih izdelkov iz Avstrije v Grčijo ter hlodov in lesa, ki iz Avstrije potujejo v Turčijo.

»Lani smo Slovenske železnice med Slovenijo ter Srbijo in Črno goro prepeljale že en milijon ton tovora. Letos bomo ta rezultat presegli, v prihodnjem letu pa načrtujemo poldrugi milijon ton prepeljanega tovora,« je ob podpisu sporazuma povedal Blaž Miklavčič. Poudaril je tudi, da železniški promet med obema državama narašča na račun cestnega. Po njegovih besedah se bo naše omrežje blok vlakov še širilo s povezavami z Milanom, Prago in Carigradom.

www.slo-zeleznice.si že sodobnejše



Vstopna stran spletišča Slovenskih železnic.



Tovornemu prometu je namenjeno posebno spletišče www.sz-tovornipromet.si.

Informacije so temeljni pogoj za uspešno sodelovanje in vzpostavljanje medsebojnih odnosov. Ta trditev ne velja le odnose med posamezniki, temveč tudi za delovanje vsake organizacije ali podjetja. V času, ko ravno informacije v poslovnem svetu dobivajo čedalje večjo vrednost, je zato čedalje pomembnejša tudi vloga odnosov z javnostmi v vsakem sodobnem podjetju. To še zlasti velja za Slovenske železnice, ki smo zaradi narave svoje dejavnosti trdno vpete v naše okolje, saj je naša dejavnost

nenehno pod kritičnim pogledom lastnika, uporabnikov naših storitev, lokalnih skupnosti in medijev.

Čedalje pomembnejšo vlogo pri vzpostavljanju dvostranskega komuniciranja podjetij z javnostjo ima dandanes svetovni splet oziroma internet. Tega se zavedamo tudi v službi za organizacijsko komuniciranje, zato smo kot del projekta SP-16 – Nadgradnja notranjega komuniciranja in odnosov z javnostmi postavili oblikovanje novih spletnih strani našega podjetja.

Prvega septembra je na naslovu www.slo-zeleznice.si tako zaživela nova spletna predstavitev Slovenskih železnic – vsebinsko prenovljena, prilagojena željam uporabnikov, pa tudi oblikovno posodobljena.

Projektna skupina, v kateri so sodelavci iz potniškega in tovornega prometa, infrastrukture, centra za informatiko in oddelka za odnose z javnostmi, se je dela lotila od temeljev navzgor. V sodelovanju s podjetjem Renderspace PristopInteractive smo najprej analizirali cilje, ki jih želimo doseči v podjetju, ter pregledali, katere informacije obiskovalci naših spletnih strani največkrat iščejo. Analiza obiska spletnih strani je pokazala, da večina od 50.000 obiskovalcev, ki si vsak mesec ogledajo naše strani, išče podatke o potniškem prometu, zlasti vozni red. Druga, precej specifična, in tudi čedalje pomembnejša skupina uporabnikov pa so poslovni partnerji v tovornem prometu. Naši kolegi iz tovornega prometa jim skupaj s strokovnjaki Centra za informatiko namreč ponujajo čedalje več storitev tako imenovanega e-poslovanja.

Zato smo se odločili, da spletne strani razdelimo na dva dela. Na naslovu www.slo-zeleznice.si so zbrane korporativne vsebine – podatki o podjetju in novinarsko središče –, vsebine infrastrukture in potniškega prometa. Za tovorni promet pa smo postavili posebno spletišče. To je dosegljivo s povezavo z vstopne strani ali pa neposredno na naslovu www.sz-tovornipromet.si. Na ta način smo uporabnikom naših tovornih storitev ponudili neposreden dostop do vseh pomembnih informacij. Strani tovornega prometa so razdeljene na pet poglavij. V njih so smiselno razdeljene informacije o podjetju SŽ-Tovorni promet, o vrstah prevoza, storitvah tovornega prometa, dostop do storitev e-tovornega prometa ter

obširna zbirka različnih prevoznih dokumentov (tarif in predpisov). Pomembna novost je, da so vrste prevozov razdeljene po blagovnih skupinah. Uporabniki lahko že na prvi pogled najdejo podatke o naši ponudbi, primernih vagonih in seveda kontaktnih osebah, ki jim lahko pomagajo.

Korporativni del spletišča pa združuje informacije o notranjem in mednarodnem potniškem prometu, o infrastrukturi ter splošne informacije o podjetju. Na vstopni strani so objavljene daleč najbolj iskane vsebine – iskalnik voznega reda potniških vlakov, novice in obvestila, aktualne ponudbe potniškega prometa, povezava na zamude potniških vlakov in podatki klicnega centra Slovenskih železnic. Vsebina je nadalje razdeljena na notranji potniški promet, mednarodni potniški promet, infrastrukturo, novinarsko središče in povezavo O nas, kjer so zbrane različne vsebine o podjetju, ki ne sodijo v eno od prejšnjih kategorij. Za lažji ogled strani lahko besedilo tudi povečamo, iščemo izbrano geslo po vseh vsebinah ali pa povezavo na izbrano vsebino pošljemo prijatelju. Da bi spletne strani res zaživele kot pomemben komunikacijski kanal in zainteresirane čim hitreje usmerile na pravega sogovornika, smo velik poudarek dali objavi kontaktnih podatkov, novost pa so ankete. Z objavo novih spletnih strani pa naše delo še ni končano. Njihovo uporabnost bomo kmalu občutno izboljšali z dopolnitvijo iskalnika voznih redov z izbiro datuma potovanja ter z novo razporeditvijo predpisov in tarif tovornega prometa. Takoj po testiranju strani v poletnih mesecih in prečistitvi vsebine pa se je začelo tudi prevajanje skorajda vseh besedil v angleščino. Trenutno poteka vnašanje angleških besedil na testnem strežniku, tako da lahko že pred koncem leta pričakujemo objavo angleških strani s celotnim naborom informacij.



Nemčija za vsak žep

Če potuješ sam, je hm ... malce dolgočasno. V dvoje potovati je lepše, v troje seveda še bolj zabavno ... Če pa se vas bo na pot odpravilo pet, vam bo denarnica zelo hvaležna!

Z vozovnico City Star kamor koli v Nemčijo!

Povratno potovanje v 2. razredu že od 22.397 tolarjev na osebo naprej!

In da še prišepnemo:

vozovnica City Star je namenjena tako posameznikom kot skupinam do 5 oseb.

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



Slovenske železnice
Potniški promet

Organiziranost prevoza potnikov na nemških železnicah

Bistvena je kakovost prodaj

Po padcu berlinskega zidu in združitvi Zvezne republike Nemčije ter Nemške demokratične republike v enotno državo je sledila tudi združitev obeh železniških sistemov, ki je bila eden izmed največjih projektov nemškega združitvenega procesa. Do julija 1992 so v Zvezni republiki Nemčiji delovale nemške zvezne železnice (Deutsche Bundesbahn – DB), v Nemški demokratični republiki pa Nemške državne železnice (Deutsche Reichsbahn – DR). S sklepom zvezne vlade sta se obe podjetji 15. julija 1992 združili v enotno železniško podjetje. Pravzaprav je šlo bolj za pridružitvev DR k DB, saj so slednje veliko več vlagale v razvoj in kakovost. Združitev oziroma pridružitvev je zahtevala veliko energije, predvsem pa

investicij. Poenotiti je bilo treba organizacijo dela in vzpostaviti enoten standard ponudbe. Če omenimo le zunanji videz voznih sredstev ter osebja in ne nazadnje železniških postaj, si lahko predstavljamo obseg in ceno tega projekta. Reforma še danes, več kot desetletje pozneje, ni končana, saj še potekajo investicije na področju infrastrukture ter voznih sredstev.

Takoj po združitvi obeh železniških podjetij se je začela tudi prva faza organizacijske reforme novega združenega podjetja. Prvi korak reforme leta 1994 je bila ustanovitev delniške družbe Deutsche Bahn z ločitvijo infrastrukture in transporta, s sedežem v Frankfurtu na Maini. Do leta 1999 je bila izvedena še ena sprememba organiza-

cijske strukture delniške družbe DB, ki se je razdelila na potniški primestni promet, potniški daljinski promet, tovorni promet in infrastrukturo. Cilj delitve je bila večja usmerjenost k uporabnikom in trgu ter povečanje tržnega deleža. Druga faza reforme pa je bila končana v začetku leta 1999 z ustanovitvijo petih delniških družb znotraj DB Holdinga.

Danes so Nemške železnice organizirane v obliko koncerna DB AG s sedežem v Berlinu. V koncernu deluje več osrednjih delniških družb, ki pokrivajo področje potniškega prometa, tovornega prometa, upravljanja postaj in storitev, upravljanja infrastrukture ter področje podpornih storitvenih dejavnosti. Znotraj vsakega področja deluje še več družb, v katerih ima

posamezno podjetje stoddototni ali pa večinski delež.

Področje potniškega prometa pokriva podjetje DB Personenverkehr GmbH s sedežem v Berlinu, ki se deli na tri velika podjetja. Eno je DB Fernverkehr AG, ki je odgovorno za daljinski potniški promet. Poleg pa sta še DB Regio AG, ki deluje na področju primestnega prometa, ter še podjetje DB Stadtverkehr GmbH, ki je odgovorno za prevoze potnikov v mestnem prometu. Vsa tri podjetja imajo sedež v Frankfurtu na Maini in se delijo v več manjših podjetij ali hčerinskih družb. DB Fernverkehr ima na primer devet hčerinskih podjetij in še 15 podjetij, kjer ima večinski ali manjšinski delež. Najbolj znani hčerinski podjetji sta DB AutoZug GmbH, ki se ukvarja s prevozi nočnih vlakov in avtovlakov, in Ameropa GmbH, ki pokriva področje turizma. Vsekakor je vseh podjetij preveč, da bi jih lahko predstavili v celoti.

Medtem ko podjetje za daljinski potniški promet (DB Fernverkehr AG) deluje na trgu, pa se drugi dve podjetji s svojimi prevoznimi storitvami vključujeta predvsem v sistem javnega potniškega prometa. Javni potniški promet je organiziran tako, da je večina ozemlja Nemčije razdeljena na več kakor 60 prometnih zvez, pokrajine in interesna združenja, ki nastopajo v vlogi naročnika storitev javnega potniškega prevoza potnikov na svojem območju oziroma kot podeljevalec koncesij (koncedent). Za koncesije se potegujejo tako Nemške železnice kot tudi druga konkurenčna podjetja, ki izvajajo železniški potniški promet. Bistveno pri tem je, da se na ta način pravzaprav »subvencionira« javni promet in s tem povečuje mobilnost prebivalcev, kar je tudi moto



Vlaki ICE so paradni konji potniškega prometa nemških železnic.

nih in poprodajnih storitev

Nemških železnic. Poudariti je treba, da nemška vlada namenja sorazmerno velika sredstva za povečevanje mobilnosti v okviru javnega prometa (primestni železniški promet, avtobusni regionalni in primestni ter mestni promet, podzemna železnica, tramvaj, skyline ...). Naročniki javnega prometa s koncesijami povečujejo možnosti potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi ter s konkurenco povečujejo kakovost prevozne storitve. Povečanje mobilnosti so dosegli tudi z enotno vozovnico, ki velja na avtobusu, vlaku v primestnem prometu in mestnem prometu, odvisno od razpisanih pogojev. Prevozniki, ki pridobijo koncesijo, lahko poleg svoje lastne tarife uvedejo še tarifo, ki velja v prometni zvezi in je nižja od njihove lastne tarife. Delitev prihodka med prevozniki znotraj prometne zveze na podlagi uporabljenih



Prodajna mesta na frankfurtski železniški postaji.

vozovnic pa je spet odvisna od pogojev podeljene koncesije.

Vsa železniška podjetja imajo zagotovljen prost dostop do železniške infrastrukture. Pri tem pa je zanimivo, da so DB »pooblaščenec« za upravljanje in tudi prodajo vozniških poti. Pri tem se morajo obnašati nediskriminatorsko do vseh prevoznikov, skladno s smernicami EU. Sicer pa so vsi pogoji »nakupa« železniške trase objavljeni v internetu in dostopni za vsakogar. Cena vozne poti je odvisna od kakovosti oziroma ravni ponudbe posamezne železniške proge. Pri tem so pomembne tudi železniške postaje, ki jih v okviru DB AG upravlja podjetje DB Station&Service AG. Vsak postanek na železniški postaji ima določeno vrednost, odvisno od storitev, ki jih ta ponuja. Sicer pa so za upravljanje železniških postaj odgovorni

»postajni menedžerji«, ki med drugim skrbijo tudi za oddajo prostorov v najem. Zato se postajni menedžerji trudijo, da bi na posamezni postaji ustavljalo čim več vlakov, ker s tem raste cena najema posameznega prostora.

Za podrobnejšo predstavitev Nemških železnic bi zagotovo potrebovali celotno izdajo Nove proge. Bistveno pa je, da organizacija sistema temelji na kakovostnem izvajanju prodajnih in poprodajnih prevoznih storitev, preglednosti stroškov in prihodkov ter podrobnem načrtovanju vseh dejavnosti. Poleg tega pa je najpomembnejši ugled železniškega prevoza v Nemčiji, ki omogoča ekološko najboljšo prevozno alternativo cestnemu prevozu. To poudarja tudi eden izmed promocijskih sloganov, ki pravi, da Nemške železnice vozijo na vodo.

Iz dežele sieste domov ...

Ker je od poletnih mesecev minilo že precej časa, je toliko bolj prijetno obujati spomine na dopustniške poti. V prejšnji številki sem opisala dogodivščine s potovanja proti večini od nas manj znanemu Vzhodu, naj bo tokrat za spremembo predstavljen Zahod. Španija kot turistični cilj je zanimiva za marsikaterega, predvsem mladega popotnika iz Slovenije, zveze do tja pa žal niso najboljše. In Španija je seveda daleč. Večina turistov se odloča za potovanje z letalom, tisti s skromnejšimi žepi tudi z avtobusom. Nekateri – recimo tisti, ki jim je železnica v krvi – izberemo tudi vlak! Možnih poti je seveda več, krajših in daljših, z različnimi vlaki in različno ponudbo. Jaz

sem izbrala pot prek Švice, s tremi prestopanji, kar na tako dolgi poti niti ni preveč. Si med prestopanjem vsaj noge malce pretegneš! In naj bo tokrat opis poti domov, saj je bila »zgodba« ob odhodu in vrnitvi precej podobna ...

Barcelona, prestolnica Katalonije, je živahna metropola, njeni prebivalci pa sredozemsko živahni in prijazni. Potem ko si popotnik ogleda največje znamenitosti katalonskih umetnikov – ki jih, verjemite, ni malo – in žalosten ugotovi, da je dopusta pod vročim španskim soncem konec, je treba poiskati železniško postajo. Seveda tisto, s katere vozijo vlaki v Francijo, kajti železniških postaj je v Barceloni



Talgo ustavlja tudi v Figuerasu.

kar nekaj. Za vrnitev domov je torej treba vzeti pot pod noge do postaje Barcelona Sants, ki leži v severozahodnem delu mesta. Z orientacijo na postaji ni težav. Elektronske table usmerijo potnika na pravi peron in pravi vlak. Peron z dvema tiro za vlake, ki vozijo v daljinskem prometu (Las grandes líneas), je edini dostopen brez fizičnih zapor. Za dostop na druge perone – z vlaki v notranjem lokalnem prometu – je namreč treba potrditi vozovnico, podobno kot na postajah podzemne železnice, ali pa poiskati prehod, kjer vozovnice kontrolira železniški uslužbenec.

»Svoj« vlak sem torej našla brez težav. Na relaciji Barcelona Sants-Montpellier vozi španska garnitura Talgo. Za tiste, ki je ne poznajo (in se jim zdi, da to zveni kot nekaj precej sodobnega in precej »nobel«), naj kar takoj povem, da je garnitura popolno razočaranje: razdraženi, oguljeni sedeži, zastarela notranjost, umazan tapison. Mislim, da Talgu ne bi naredila preveč krivice, če bi rekla, da notranjost vagona po videzu ni dosti boljša od naših »gomulk« in da kar vpije po obnovi od A do Ž. Edina logična razlaga, zakaj RENFE še vedno uporablja te vlake v mednarodnem prometu, je prilagodljivost za vožnjo na različnih širinah tirov. Na špansko-francoski meji torej potnikom ni treba prestopati kot pri nekaterih drugih vlakih. Je pa vlak seveda klimatiziran, vendar ne preveč, tako da je bilo mogoče sedeti v kratkih rokavah. Sedeži so udobni, sedi kot v fotelju ... Vendar pa ima vlak tudi »skrito presenečenje«: na steni vagona namreč ni nobenih kljuk za obešanje garderobe. Čeprav je bila to moja že četrta vožnja s Talgom - in na tej vožnji sem bila še posebej odločena, da obešalno kljuko najdem -, še vedno nisem razvozlala skrivnosti, kam Španci pozimi obešajo plašče. Saj tudi v Španiji in južni Franciji ni vedno poletje! In tudi koškov za smeti nimajo! Slednje lepo vzgojeni potniki vtaknejo v svojo prtljago, tisti manj vzgojeni

pa jih odvržejo po tleh. Vse napovedi na vlaku so bile v treh jezikih: uradni španščini oziroma kastiljščini, katalonščini in francoščini. Razumljive, pravočasne – le za tiste, ki ničesar od tega ne razumejo, ne kaj dosti uporabne. Za vlak je obvezna rezervacija, vendar olistkavanje sedežev ni predvideno. Kljub temu je bilo očitno, da rezervacije »držijo«, saj na vsej poti ni bilo niti ene konfliktna situacije, čeprav je bil tudi 1. razred skoraj v celoti zaseden. Struktura potnikov v vagonu je bila narodnostno izredno pisana, potniki so vseprek v najrazličnejših jezikih pripovedovali o svojih vtisih in doživetjih. Najbolj glasni in zgovorni so bili Američani. Ti so vedno sproščeni. Če so v skupini, se že zaradi tega počutijo domače (beri: se obnašajo, kot bi bil svet njihov, vključno z obutimi čevlji na sedežih), če potujejo sami, pa se prav tako zelo hitro zapletejo v pogovor s sopotniki. Vsi potniki v 1. razredu so imeli videz »popotnikov«, o kakšnem poslovnežu ni bilo ne duha ne sluha.

Pri pripravi načrta poti se je pokazalo, da imam v Montpellieru zvezo na deset minut. Alternativa je sicer obstajala, vendar s povezavo, pri kateri bi ob istem odhodu iz Barcelone prispela v Ljubljano skoraj dvanajst ur pozneje! Odločila sem se torej za malce tveganja v upanju, da bom imela dovolj časa za prestop. Saj Montpellier ni velika postaja, in če malce pospešiš korak, deset minut mora zadoščati. Tako vsaj načrtuješ ... Rečeno storjeno. Iz Montpellierja sem imela rezerviran vlak TGV do Ženeve, v torbici pa za vsak slučaj še podatke o alternativni zvezi prek Italije. Iz voznega reda Hafas sem si pred potovanjem natisnila časovne podatke za vse vlake na poti. Za tiste, ki nimajo preveč izkušenj s potovanji, naj povem, da navedeni podatki potniku koristijo zlasti, če mora izstopiti na neznani postaji in seveda tudi za kontrolo, ali vlak vozi z zamudo. Zame je bilo pomembno oboje. Vožnji Talga sem tako, razen skozi okno,



Še vedno nedokončana Sagrada familia.

sledila tudi po papirju ter sproti ugotavljala, da vlak čedalje bolj zamuja. Na predzadnji postaji že 15 minut! In tedaj me je začela grabiti panika. Mimoidočega sprevodnika sem pobarala, kako bo z zvezo do Ženeve.

»Ne vem, sem sprevodnik španskih železnic, tu pa so pristojni Francozi.« Bili smo namreč že v Franciji, španski sprevodnik pa je še vedno spremljal garnituro (čeprav sem se kot potnik na podlagi njegovega odgovora vprašala, zakaj).

A francoskega sprevodnika, ki bi edini lahko postregel z ustreznimi informacijami, seveda ni bilo na spregled. Kot bi vedel, koliko živčnih potnikov bi ga »napadlo« s podobnimi vprašanji! Pokazalo se je namreč, da smo v našem vagonu kar štirje potniki prestopali na isti vlak v Ženevo, na vsem vlaku pa jih je bilo gotovo še veliko več. Ker že nekaj let sodelujem s tujimi železniškimi upravami pri pripravi mednarodnih povezav, sem upala na srečo oziroma logično ukrepanje francoskih železnic ob zamudi. Saj se menda na konferencah prestopne zveze vzpostavljajo tako, da jih potniki tudi dejansko lahko ujamejo, in ne le, da so navedene na papirju. A potnika iz Španije, ki večkrat potujeta na tej relaciji, sta bila skeptična:

»Sedaj, ko francoske železnice potnikom v primeru zamude vlaka vračajo denar, vlaki ne čakajo več.«

Jaz sem po tistem še upala in sopotnica iz Madrida tudi. Smo pa vsi štirje že precej pred prihodom v Montpellier nestrpno menicali pred izstopnimi vrati vagona, da ne bi zaradi gneče pri izstopanju po nepotrebem izgubljali dragocenih minut. In končno Montpellier. SNCF so bile milostne in zvezde na naši strani. Čeprav smo še vedno imeli petnajst minut zamude, nas je vlak TGV čakal z odprtimi vrati. In to na sosednjem tiru! Za iskanje vagona, v katerem sem imela rezerviran sedež, ni bilo časa. Planila sem v prvega, ki je stal nasproti našemu. Svojo odločitev – čeprav je bila v tistem trenutku pravilna – sem skoraj obžalovala. Pokazalo se je namreč, da je vlak močno zaseden in prebijanje s kovčkom po natrpanih hodnikih čez nekaj vagonov nikakor ni bilo enostavno. In kot po Murphyju, skoraj vsi potniki, z veliko prtljage seveda, so si utirali pot v nasprotni smeri. Kakšno olajšanje, ko sem končno le našla pravi vagon in zadihana skoraj padla na svoj sedež, ki je še čakal name, čeprav sedeži tudi na TGV niso olistkani.

(Nadaljevanje prihodnjic)

Razširjeni kolegij o poslovnih rezultatih

Manj državnih sredstev, pozitivno poslovanje

Poslovni dosežki v prvih sedmih letošnjih mesecih in načrti do konca leta so bili glavna tema razširjenega kolegija posloводства, ki je potekal v sredo, 15. septembra, v prostorih upravne stavbe v Ljubljani.

Prevozi v tovornem prometu v notranjem prometu in luškem tranzitu zaostajajo za načrti. Manj je bilo v prvih sedmih mesecih leta predvsem kmetijskih proizvodov, železa in jekla, kamenih agregatov, lesa in hlo-dovine. Obseg prodaje je za operativnim načrtom zaostal za 1,7 odstotka oziroma 173.000 ton, v netotonskih kilometrih pa za 1,2 odstotka oziroma za 23 milijonov netotonskih kilometrov. Zaradi zaostajanja obsega prodaje so za načrtom za 2 odstotka zaosta-

zaostal za načrtom pri prepeljanih količinah. Po predvidevanjih naj bi bili manjši od načrta – za 1,9 odstotka – tudi transportni prihodki. Lanski transportni prihodki pa bodo predvidoma preseženi za skoraj 11 odstotkov.

Med januarjem in julijem so naši potniški vlaki prepeljali 8.578.000 potnikov, ki so opravili 442 milijonov potniških kilometrov. Število potnikov tako za 4,9 odstotka zaostaja za operativnim načrtom, število potniških kilometrov pa za 1,8 odstotka. Rahlo obe postavki zaostajata tudi za lanskimi dosežki. Glavni razlog za zaostanek za načrti so sprememba sistema prodaje polletnih in letnih dijaških in študentskih vozovnic, zaradi katerih jih je bilo pro-

Na področju infrastrukture je bilo poslovanje v prvih sedmih mesecih negativno za 454 milijonov tolarjev in tako boljše od predvidevanj operativnega načrta za to obdobje. Veliko večino prihodkov so sestavljali prihodki po pogodbi z Javno agencijo za železniški promet. V vodenju prometa jih je bilo kar za 93 odstotkov, v vzdrževanju infrastrukture pa 92 odstotkov. V teh deležih gre iskati tudi razlog za negativen poslovni rezultat. Pregled finančnih sredstev železniške agencije za vzdrževanje infrastrukture pokaže, da jih je bilo letos za dobro milijardo manj kot lani. Ob upoštevanju inflacije pa se pokaže, da je sredstev dejansko kar za 1,686 milijarde manj kot lani. Kot je posebej pou-



Člani razširjenega vodstva so pregledali poslovanje v prvih sedmih mesecih in načrte do konca leta.

jali tudi transportni prihodki. Doseženi rezultati pa so bili boljši od lanskih – pri tonah za 3,5 odstotka (350.000 ton), pri netotonskih kilometrih pa za 4,7 odstotka (89 milijonov netotonskih kilometrov). Po ocenah bomo do konca leta prepeljali 17,76 milijona ton blaga in opravili 3.368 milijonov netotonskih kilometrov. S tem bodo lanski rezultati preseženi za približno 3 odstotke oziroma 493.000 ton, zaradi prevelikega zaostanka v notranjem prometu in luškem tranzitu pa naj bi tovorni promet za okrog 1,5 odstotka

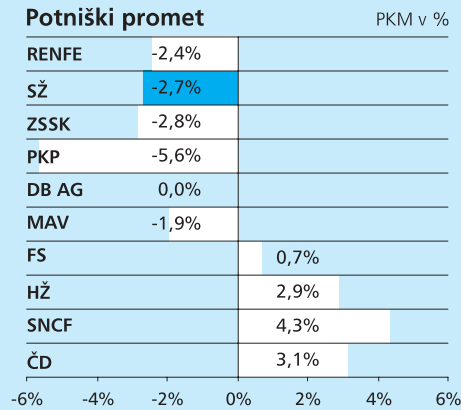
danih kar za 60 odstotkov manj kot lani, ter manjša uporaba izkaznic SP-1 in SP-2. Razveseljivo je, da transportni prihodki vseh treh vrst prometa (notranji promet, mednarodni promet, posebni produkti) od januarja do julija presegajo lansko raven v povprečju za skoraj pet odstotkov. Največji je bil odmik v notranjem prometu. Skupni poslovni prihodki Potniškega prometa, ki pomenijo več kakor četrtino vseh prihodkov Slovenskih železnic, pa rahlo presegajo predvidevanja operativnega načrta.

daril namestnik generalnega direktorja, mag. Andrej Godec, pa takšno zmanjševanje sredstev zelo negativno vpliva na stanje železniške infrastrukture.

Holding Slovenske železnice je med januarjem in julijem posloval s »pozitivno ničlo« in tudi rahlo presegel finančne načrte. Pozitivno poslovanje je predvideno tudi do konca leta. Odvisne družbe pa so v sedmih mesecih skupaj ustvarile za 126 milijonov tolarjev izgube. MT

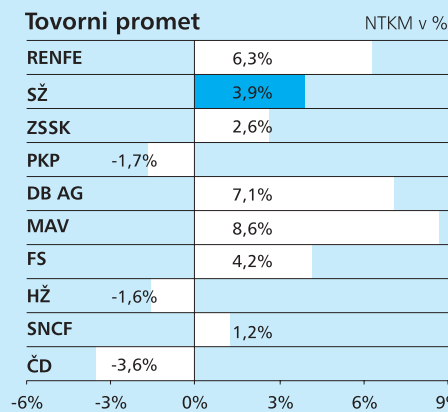
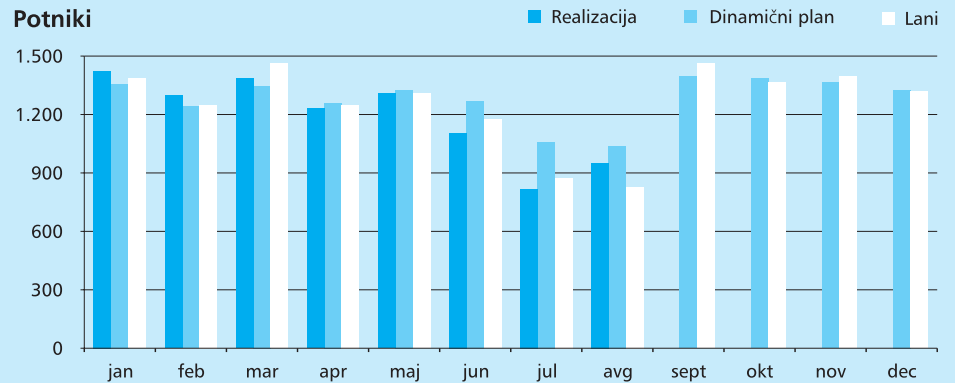
Obseg dela evropskih železnic

januar-junij 2003/2004

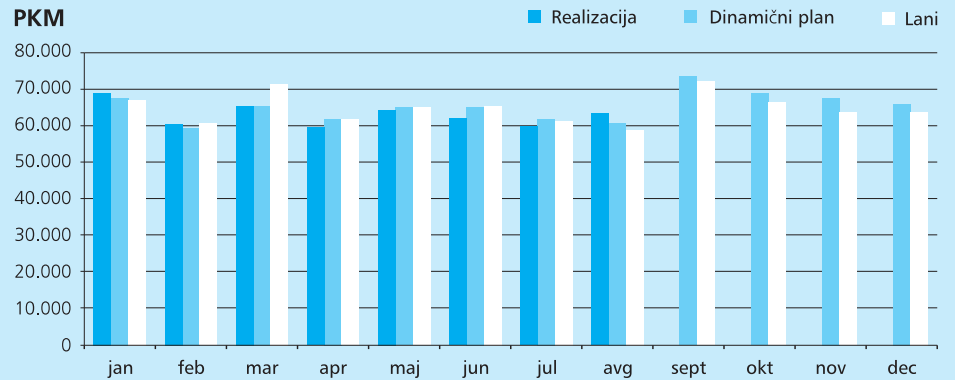


Potniški promet Slovenskih železnic

Potniki



PKM



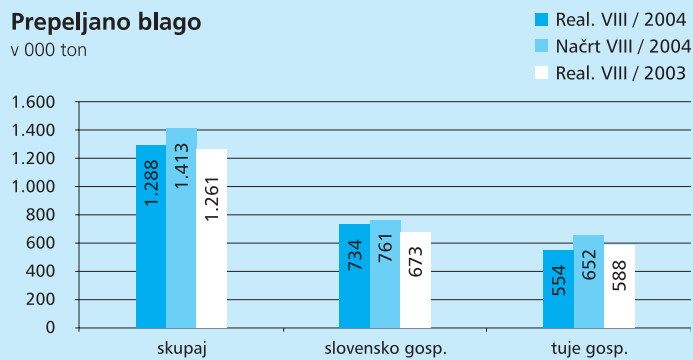
Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Av gust 2004 - ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

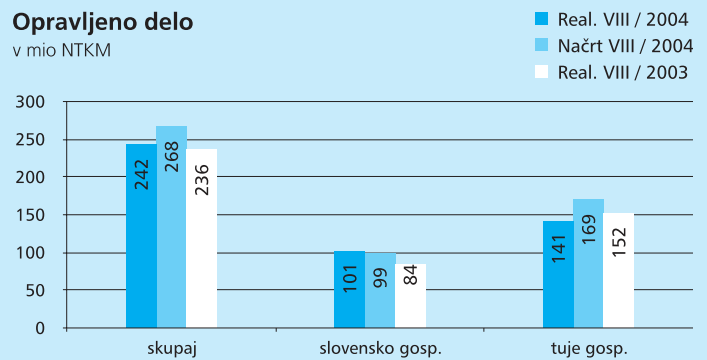
Prepeljano blago

v 000 ton



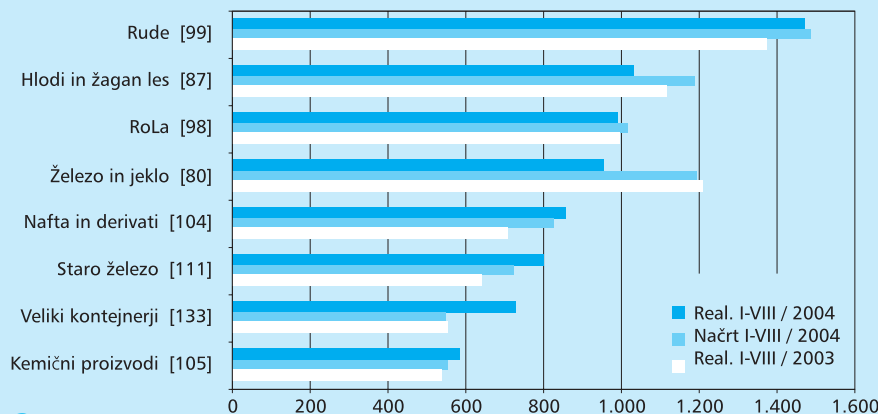
Opravljenno delo

v mio NTKM



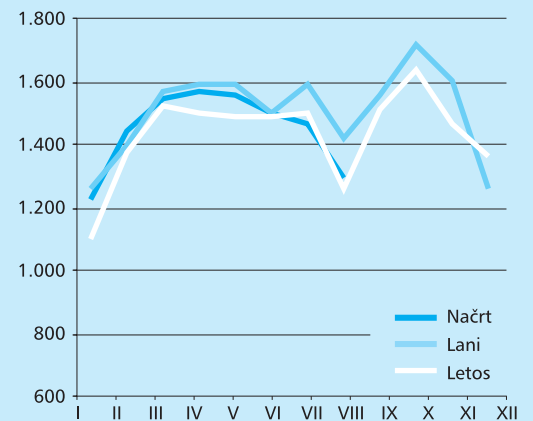
Prepeljan tovar

(pomembnejše vrste blaga in odstotek doseganja načrta)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Koprski župan proti gradnji drugega tira

Koprska občina je podala negativno mnenje do predloga državnega lokacijskega načrta za gradnjo drugega tira proge Divača-Koper, ki je bil predstavljen konec avgusta. Kot je povedal koprski župan Boris Popovič, ki je sicer že prej javno večkrat nasprotoval gradnji drugega tira, so s tem podprli prizadevanja krajanov Žusterne, Črnega Kala in Dekanov, ki so od države zahtevali drugačne rešitve od predlaganih, vendar jih kljub večkratnim usklajevanjem in argumentiranim predlogom niso dosegli.

»Občina zavrača reševanje železniške povezave Kopra s predlagano rešitvijo gradnje

drugega tira proge Koper-Divača. Prepričani smo, da mora država najprej posodobiti obstoječo prognozo med Koprom in Divačo ter izrabiti možnost povezave s Trstom, ki ponuja najbližjo povezavo s severno Italijo, Francijo in državami Zahodne in Severne Evrope,« je povedal Popovič. Po njegovih besedah gradnja nasprotuje tudi krajanje ob načrtovani trasi, ki so utrpeli veliko škodo v času gradnje avtoceste in ki nikakor ne pristajajo na še en poseg take vrste.

Na odločitev mestne občine Koper se je odzval glavni direktor Luke Koper Bruno Korelič. Po njegovih besedah so izjave kopr-

skega župana, ki je hkrati član nadzornega sveta Luke Koper, škodljive za razvoj koprškega pristanišča, škodujejo pa tudi razvoju regije in države kot celote. Korelič dodaja, da je bil projekt drugega železniškega tira skrbno pretehtan in natančno ocenjen z vseh strokovnih vidikov v pristojnih strokovnih in državnih institucijah. Korelič opozarja tudi, da bo posodobitev sedanje proge med Koprom in Divačo, ki bo končana leta 2006, omogočala zmogljivost 81 vlakov na dan. To pa komajda zadošča za promet, ki ga Luka Koper načrtuje že za prihodnje leto. MT

Teden mobilnosti letos že petič

Evropski teden mobilnosti ima za sabo že kar nekajletno zgodovino. Že leta 1998 je bil v Franciji prvič organiziran dan brez avtomobila. Dve leti pozneje je evropska komisarka za okolje Margot Wallström pobudo uvedla tudi na evropski ravni, dan brez avtomobila pa je prerasel v teden mobilnosti. Leta 2002 je bilo prvič, da je bil ves teden, od 16. do 22. septembra, posvečen trajnostni mobilnosti. Že ob svojem prvem pojavu se je Evropski teden mobilnosti uveljavil kot zares evropska pobuda, saj je v njej sodelovalo 320 lokalnih skupnosti iz 21 držav, podprlo pa jo je še 111 mest. Lani je v akciji dejavno sodelovalo več kakor 1.300 evropskih mest, med njimi tudi 19 slovenskih.

Letošnji evropski teden mobilnosti je pod osrednjim geslom »Varne ceste za otroke« po vsej Sloveniji potekal med 16. in 22. septembrom, v njem pa je sodelovalo

1.536 mest iz 40 držav. Slovenija se je akciji letos pridružila že petič zapored. Akcija je dosegla vrh 22. septembra, ki je bil določen kot dan brez avtomobila. Cilj Evropskega tedna brez avtomobila je opozarjanje na onesnaževanje, ki ga povzroča cestni promet. Skoraj 40 odstotkov emisij ogljikovega dioksida, ki nastajajo zaradi prometa, namreč povzroča raba avtomobilov v mestih. Temu dejstvu pa se pridružujejo tudi prometni zastoji, hrup in drugi vplivi na okolje, zaradi katerih bi kazalo poiskati učinkovitejše in čistejše načine prevoza.

Tudi letos smo se Slovenske železnice pridružile akciji. V času tedna mobilnosti smo popust za potovanje družin približali našim potnikom. Omogočili smo jim njegovo izrabo tudi brez posebne izkaznice, v tem tednu pa je popust veljal v 1. in 2. razredu vseh vrst vlakov, tudi vlakov ICS. MT

Odprtje Evropskega energetskega terminala

V luki Koper so 11. septembra slovesno odprli pomembno pridobitev v pristaniški infrastrukturi – prenovljeni terminal za razsute tovore. Terminal so poimenovali Evropski energetske terminal. Namenu so



ga predali predsednik vlade, mag. Anton Rop, minister za promet, dr. Marko Pavliha, in glavni direktor Luke Koper, Bruno Korelič.

Na prenovljenem terminalu pretovarjajo premog in rude, s katerimi oskrbujejo slovenski, italijanski, avstrijski in madžarski trg. Kmalu pa naj bi se jim pridružila še Nemčija. Vrednost naložbe, s katero so dokončno uredili terminal, je dobrih 6,3 milijarde tolarjev. Od tega so milijardo namenili za ekološke izboljšave. Gre zlasti za sistem prh okoli deponije, s katerimi poskušajo zmanjšati prašenje, ter za skoraj 700 metrov zaščitnih aluminijastih protiprašnih zaves.



Viadukt Črni Kal uradno odprt

Čeprav v Novi progi z največjim veseljem pišemo predvsem o gradbenih novostih na slovenskem železniškem omrežju, pa smo tokrat naredili izjemo. V četrtek, 23. septembra, je bil namreč za promet odprt odsek avtoceste proti Primorski od Klanca do Črnega Kala. Posebnost osemkilometrskoga odseka je mogočni, več kot tisoč metrov dolgi viadukt Črni Kal, ki je kot prvovrsten gradbeni dosežek prav gotovo vreden tudi naše pozornosti.

Viadukt Črni Kal je najzahtevnejši premostitveni objekt na slovenskih avtocestah in tudi največji in najvišji premostitveni objekt na slovenskem cestnem omrežju. Dolg je natančno 1.065 metrov, najvišji steber pa je visok kar 95 metrov.

Spodnjo konstrukcijo viadukta, ki sta ga zgradila SCT Ljubljana in Primorje Ajdovščina, sestavljajo dva krajna opornika in 11 stebrov, od katerih je pet nizkih dvojnih stebrov, visokih do 27 metrov, šest je visokih enojnih stebrov, ki se v zgornjem delu razcepijo v obliki črke »Y«. Največja višina stebra je 87,5 metra, tako da znaša najvišja višina stebra skupaj z voziščno konstrukcijo 95 metrov. Največji razpon med stebri je 140 metrov. Skupna širina viadukta je 26,5 metra, voziščni konstrukciji pa sta med seboj ločeni. Vanj je bilo vgrajenih kar 50.000 kubičnih metrov betona, 8.000 ton armaturnega jekla in 1.300 ton kablov za prednapenjanje.

Gradnja viadukta se je začela s pripravljalnimi deli leta 2001, ko so bile zgrajene dostopne poti do gradbišča. Decembra istega leta se je začela gradnja vodnjakov za temelje viadukta. Visoki stebri so se počasi začeli dvigovati proti nebu maja 2002, prekladna konstrukcija pa je začela nastajati februarja 2003. Stebri viadukta so grajeni s samoplezajočim opažem. Ta tehnologija je bila v Sloveniji tako uporabljena prvič. Povezava zgornje konstrukcije viadukta je potekala z betonažo veznih delov hkrati na levi in desni strani. Viadukt Črni Kal je bil prvič v celoti povezan 23. maja letos, ko so prek njega zapeljali udeleženci kolesarske dirke Giro d'Italia. Osapska dolina, ki jo prečka viadukt, pa je bila dokončno premoščena 23. julija, ko je bilo dokončano betoniranje še zadnjega dela zgornje konstrukcije med visokimi stebri. Gradbena dela na viaduktu so se končala 9. septembra, ko so delavci položili še zadnje metre zgornje plasti asfaltne obloge. Takoj zatem se je pričel štiridnevni obremenilni preizkus viadukta. Med preizkusom so ga obremenili z 48 tovornjaki s skupno težo 1.200 ton, v različnih statičnih postavitvah in tudi v različnih kombinacijah hitrosti in razporeditve pri vožnji čez viadukt. Meritve



Med štiridnevним obremenilnim preizkusom so viadukt obremenili z 48 tovornjaki s skupno težo 1.200 ton.

so pokazale, da bi viadukt brez težav prenesel tudi obremenitve, kakršne so morale slovenske ceste prenesti pred petimi leti, ko je od Luke Koper do Krškega potovala 900 ton teška kompozicija dveh uparjalnikov za jedrsko elektrarno.

Gradnja črnokalskega viadukta pa ni bila posebej težavna le zaradi njegove velikosti, temveč tudi zaradi močne burje, ki ji je uspelo za celih 150 dni ustaviti gradnjo. Zaradi močne burje je bila za viadukt projektirana posebna varnostna oprema. Na njem je vmesni ločilni pas z betonskima varnostnima ograjama, visokima 80 centimetrov, ki bosta preprečevali zaslepljevanje nasproti si vozečih vozil. Okrepljena 1,2-metrška betonska odbojna ograja na desni strani vozišča bo preprečevala padec

vozil z viadukta. Pred sunki vetra bo vozila ščitila aerodinamično oblikovana 3 metre visoka protivetrna ograja. Med gradnjo so najhujši sunki burje dosegli 130 kilometrov na uro, protivetrna ograja pa bo zagotavljala zaščito tudi pri sunkih vetra s hitrostjo 200 kilometrov na uro. Na viaduktu so vgrajena tudi tipala, povezana z nadzornim centrom avtoceste v Kozini, ki opozarjajo na pojavljanje poledice. Pred viaduktom pa bodo opozorilne elektronske table s stalnim prikazom hitrosti vetra in temperature vozišča. Za dodatno varnost skrbi tudi zasilni izvoz pred viaduktom iz ljubljanske smeri za vozila, ki bi jim odpovedale zavore na najbolj strmem delu spusta čez kraški rob med predorom Kastelec in viaduktom Črni Kal. MT

Sarajevska šola – medgeneracijsko srečanje

Preteklo je veliko let, toda spomini na srednješolske dni so še vedno živi. Nekateri smo se srečevali, drugi se med sabo poznamo, nekateri še ne. Zato smo se odločili, da organiziramo srečanje, na katerem bomo lahko obujali spomine in se med sabo spoznali.

Vse zaposlene na Slovenskih železnica, ki so končali srednjo tehnično oziroma prometno šolo v Sarajevu, ne glede na to, kdaj, vabimo, da si vzamejo čas za srečanje. Srečanje bo 22. oktobra v Ljubljani.

Dobimo se ob 15. uri na železniški postaji Ljubljana. Skupaj se bomo sprehodili do bližnje restavracije, kjer bomo z veliko dobre volje obujali spomine na srednješolske dni.

Prisrčno vabljeni!

Za vse dodatne informacije kličite:

Fahir Gutić, 041 408 034

Ljubo Jovičić, 041 449 483

Nikola Knežević, 041 756 993

Spletna svetovalnica za varnejši cestni promet

Na železnici se radi pohvalimo, da je tiri promet precej varnejši od cestnega, hkrati pa smo tudi sami praktično vsak dan udeleženci v cestnem prometu z vsemi njegovimi prednostmi, pa tudi nevarnostmi. Skrb za varnost cestnega prometa in z njo povezani ukrepi ter dejavnosti se redno pojavljajo v medijih. Če ne drugače, se z njo srečamo ob poročilih o hudih prometnih nesrečah, ki vsako leto zahtevajo preveč življenj. Tudi svetovni splet oziroma internet, ki je med mladimi najbolj razširjen vir iskanja informacij, na tem področju ni izjema. Toda slovenskih spletnih mest s tematiko cestnega prometa je razmeroma malo ali pa so informacije na njih predstavljene zelo splošno. To pa obiskovalca ne pritegne, saj ta po navadi išče konkretne informacije.

S pomanjkanjem konkretnih informacij s tega področja se je odločilo spopasti mariborsko podjetje Primotehna, ki letos praznuje deset let delovanja. Podjetje, ki proizvaja in ponuja opremo za avtošole, prometna učila za avtošole in osnovne šole, pripravlja tudi različne multimedijske učne pripomočke, povezane z varnostjo v prometu. Korak naprej pa so naredili z zamisljo za spletno prometno svetovalnico, s katero naj bi prometne vsebine tudi na spletu čim bolj približali različnim udeležencem v prometu. Zanj so se odločili, ker so ugotovili, da vozniki nimamo informacijske točke, na katero bi se oprli za lažje reševanje različnih težavnih položajev v prometu, predvsem pri prekrških in nesrečah.

Rečeno storjeno – na spletnem naslovu www.varnostvprometu.org je začela nastajati stran, na kateri lahko vsakdo strokovnim sodelavcem brezplačno postavi vprašanje, povezano z različnimi vidiki cestnega prometa. Ciljne skupine prometne svetovalnice so vsi vozniki motornih vozil, kandidati za opravljanje vozniškega izpita ne glede na kategorijo in zaposleni v avtošolah. Ta zelo široka ciljna skupina lahko vprašanja s področja prometnih prekrškov, varnosti v prometu, nesreč, avtošol in zavarovalništva preko spletne strani zastavi različnim svetovalcem.

V Primotehni so svetovanje razdelili na štiri področja. Slavko Breznik, glavni policijski inšpektor in vodja skupine za cestni promet na PU Maribor, odgovarja na vprašanja o prometnih prekrških. Avtomobilsko zavarovanje je tema, pri kateri pomaga izvršilni direktor zavarovalnice Generali, Primož Tručl. Na vprašanja, povezana z avtošolami, odgovarja Franc Jurman, dolgoletni sodelavec Ministrstva za šolstvo znanost in šport in inšpektor za posebne naloge MNZ v Uradu za Upravne notranje zadeve

MNZ. Svetovanje glede varnosti v prometu pa je prevzel Vojko Radkovič, zaposlen v Primotehni in pristojen za področje avtošol.

Kot pravijo v Primotehni, si želijo s Prometno svetovalnico tudi prispevati svoj delež v paleto ukrepov za zmanjševanje števila žrtev na slovenskih cestah. Cilj tovrstnega svetovanja je namreč sistematičen, strokoven, usklajen in stalen prispevek k razreševanju prometno-varnostne problematike. Če vas zanima kar koli o varnosti v prometu, upoštevanju cestnoprometnih predpisov in pravil, zavarovanju vozil ali opravljanju vozniškega izpita, obiščite prometno svetovalnico www.varnostvprometu.org in zastavite vprašanje kateremu izmed svetovalcev.



Prometna svetovalnica naj bi prispevala svoj delež v paleto ukrepov za zmanjševanje števila žrtev na slovenskih cestah.

Kot primer delovanja prometne svetovalnice pa objavljamo vprašanje in odgovor o radijskem obveščanju o mestu radarjev.

Vprašanje: Zanima me kakšno je stališče policije glede informacij o radarju, ki jih posredujejo radijske postaje.

Odgovor: Hitrost je ključni prometno-varnostni problem, saj zaradi nje, pogosto v povezavi z alkoholom, umre v prometnih nesrečah kar polovica vseh udeležencev. Tega problema se v policiji močno zavedamo, zato izvajamo razne preventivne in represivne akcije, zlasti zato, ker se zavedamo, da samo s kaznovanjem stanje bistveno ne bo boljše. Ena od oblik preventivnega dela je tudi seznanjanje medijev z območji, kjer bo potekala kontrola hitrosti z radarji Multanova, da na teh območjih umirimo hitrost. Zato tudi naši predstavniki vsak dan seznanjajo medije z mesti kontrol. Policije tudi ne motijo informacije, ki jih posredujejo posamezne radijske postaje, o točkah, kjer je opazeno policijsko vozilo, ki domnevno nadzira hitrost. V skladu z usmeritvami namreč policisti izvajajo nadzor hitrosti po različnih kriterijih. Navajam le nekatere: »Tam in takrat, ko so se oziroma se dogajajo prometne nesreče zaradi

hitrosti. Na teh mestih morajo policisti zagotavljati najmanj 70 % uporabo merilnikov hitrosti, najmanj 10 % morajo nadzor hitrosti izvajati na krajih, kjer to zahtevajo ali pričakujejo državljani in državljanke, v okviru preostalih 20 % pa se meritve hitrosti izvajajo na točkah, kjer je hitrostnih problemov največ (pogoste, vsakodnevne kršitve hitrosti).«

Zakaj takšni kriteriji? Predvsem zato, ker je dokazano, da na voznike, ki dobijo informacijo o kontroli hitrosti, deluje »halo efekt« (razdalja 1,6 do 3,5 kilometra za točko kontrole in 0,5 kilometra pred točko). V raziskavah, kjer je bil uporabljen viden in označen avtomobil z radarjem in v katerem so naključno spreminjali točke



meritev, je ugotovljen »distančni učinek« na razdalji kar 22 kilometrov. S podaljševanjem časovnega obdobja nadzora pa na voznike deluje tudi »časovni učinek«, ki lahko traja od enega do dveh tednov.

Ker kontrole hitrosti potekajo predvsem na krajih, kjer se zgodijo prometne nesreče zaradi hitrosti, mediji s posredovanjem informacij dejansko preventivno vplivajo na umirjanje hitrosti, kar pa je tudi osnovni namen dela policije. Problematiki hitrosti je ustrezno pozornost namenila tudi država, saj si je v Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji zadala cilj, da do konca leta 2005 zmanjša število mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti za 50 odstotkov glede na leto 1995 oziroma ne več kot 83 mrtvih v letu 2005.

Da se srečujejo z velikim problemom glede hitrosti tudi v državah EU, pa dokazujejo priporočila glede izvrševanja s področja cestnoprometne varnosti Komisije evropskih skupnosti iz leta 2003. Komisija med drugim ugotavlja, da je znanstveno dokazano, da so izvršilne akcije učinkovite le, če se izvajajo skupaj z akcijami obveščanja javnosti o izvršilnih akcijah in razlogih zanje.

Temeljni pojmi v železniškem prometu (8)

Prometni predpisi

Železniški promet urejajo prometni predpisi, ki opredeljujejo vse potrebno za organizacijo in opravljanje varnega, rednega in gospodarnega prometa vlakov in drugih železniških vozil. Prometni predpisi temeljijo na smernicah EU in državni zakonodaji; pri nas je to Zakon o varnosti v železniškem prometu. Temeljno strukturo prometnih predpisov prikazuje **tabela 1**.

Prometni predpisi torej določajo potek železniškega prometa oziroma vse postopke za prevoz potnikov in tovora po železniških tirih. Na kratko lahko rečemo, da opredeljujejo, kako se vozijo in premikajo vlaki. Glavni namen prometnih predpisov sta varna vožnja in premik. Nekateri celo pravijo, da so prometni predpisi v rdečih platnicah, ker so »napisani s krvjo«. Njihov namen je preprečiti izredne dogodke, toda vsak izredni dogodek je tudi izkušnja in priložnost za izpopolnjevanje predpisov. Trenutno v Sloveniji veljajo prometni predpisi, ki z določenimi popravki in dopolnitvami izhajajo iz predpisov nekdanje države. Pripravljajo pa se novi prometni predpisi, ki bodo upoštevali nove evropske usmeritve. Na kratko bomo opisali obstoječe prometne predpise.

Iz seznama predpisov Slovenskih železnic razberemo, da v skupino Vodenje prometa sodi 134 zadev. Temelj tvorita Signalni pravilnik (1) in Prometni pravilnik (2). To sta tudi glavna predpisa za železniški promet. O signalnih predpisih bomo pisali naslednjič, zato se bomo osredotočili na Prometni pravilnik (Pravilnik 2), navodila, obvestila in druge



Tabela 1

Vrsta predpisa	Predpis	Izdajatelj predpisa
Pravilniki	Prometni in signalni pravilnik	Prometni minister
Navodila	Navodila za izdelavo voznega reda, prometno navodilo in druga navodila o opravljanju prometa	Prevoznik, pooblaščen upravljavec
Službena obvestila	Obvestila, brzozjavke in odredbe, s katerimi se natančneje ureja promet	Prevoznik, pooblaščen upravljavec
Postajni poslovni redi	Oprema, organizacija in izvajanje prometa na postaji	Prevoznik, pooblaščen upravljavec

dokumente, ki sodijo v prometne predpise. Prometni pravilnik ima 148 členov in opredeljuje področja, ki so na kratko prikazana v **tabeli 2**.

Poleg Prometnega pravilnika sodijo med pomembnejše prometne predpise še Prometno navodilo, Navodilo za premik, Navodilo za izdelavo voznega reda itd. ter priložniki. Posebna vrsta prometnih predpisov so službena obvestila (okrožnice), brzozjavke in odredbe, s katerimi se operativno ureja promet in opredeljujejo vse tekoče zadeve v prometu. Imajo omejeno trajnost in morajo od primera do primera predpisati način dela v danem položaju. Izdelujejo jih

strokovnjaki – tehnologi železniškega prometa.

Posamezne postaje imajo Postajne poslovne rede, večje postaje pa tudi tehnološke procese dela, s katerimi se opredelijo vse podrobnosti dela na postaji. Postajni poslovni red ima trajni del, ki opisuje naprave in osnove dela na postaji, ter spremenljivi del, ki se spreminja ob voznem redu in drugih potrebah. Postajni poslovni red izdeluje šef postaje, pregledajo in odobrijo pa ga tehnologi in različne strokovne službe.

(Nadaljevanje prihodnjič)
dr. Josip Orbančič

Tabela 2

Poglavje	Kratek pregled vsebine
1. Splošne določbe in pojmi prometne službe	Opredeljeni so vsi temeljni pojmi, kot so delovna mesta v izvršilni službi, vlak, službena mesta, službeni znaki in razmerja itd.
2. Progovne, postajne in prometne naprave	Opredeli vse naprave, kot so tiri, kretnice itd., ter njihov pregled in zavarovanje, vzdrževanje itd. Opredeli službeni čas in službene ure.
3. Določbe o ravnanju z vozovi	Pregled, oprema, nakladanje in obremenjenost vagonov.
4. Opravila premikalnega in kretniškega osebja	Kaj delajo kretniki in premikači ter njihov nadzor.
5. Sestava vlakov	Kako so sestavljeni vlaki, uporaba vlečnih vozil, uvrščanje in spenjanje vagonov, dolžina in teža vlaka, priprava in oprema vozil.
6. Zavore in zaviranje vlakov	Vrste zavor, zaviranje vlakov in razvrstitev vozil z zavorami v vlaku.
7. Vozni red	Rangi vlakov, vozni red in njegova izdelava, seznanjanje osebja.
8. Vpeljava vlakov	Vloge postaj, odprava potnikov in tovora, naročanje vlečnih vozil, vpeljava vlakov, osebje pri vlakih.
9. Obveščanje postaj in osebja o vlakovnem prometu	Načini in vsebina obveščanja o prometu vlakov, obveščanje o spremembah v prometu.
10. Spremenne listine vlakov	Potni list, vozovni izkaz, načrt dela nabiralnega vlaka, postopek ob izgubi listin.
11. Razpored osebja pri vlakih. Pravica do vožnje na vlečnih vozilih in tovornih vlakih	Število osebja in njegov razpored, določilo, kdo se sme voziti na vlečnem vozilu in na tovornem vlaku.
12. Hitrost pri vlakih	Hitrosti vožnje vlakov na progi in čez kretnice.

Železnica v starih zapisih

Za železnico na Slovenskem je značilno, da je ob njenem delovanju nastajalo in še nastaja veliko različnih zapisov – pravilnikov, kronik, službenih obvestil, pa tudi časopisnih člankov. Zbrali smo nekaj zanimivih zapisov, ki pričajo o težavah, s katerimi so se na železnici spopadali pred pol stoletja in več. Morda pa lahko v njih najdemo tudi kakšno primerjavo z današnjim stanjem, ki dokazuje, da se zgodovina včasih res ponavlja ...

Službena obvestila, 1950

Zaradi pojava svinjske kuge, ki je bila zelo nalezljiva, je bilo 26. aprila 1950 izdano uradno obvestilo:

»Postajno in revizijsko osebje naj strogo pazi pri vstopanju potnikov v vlak, da ne vnašajo s seboj žive prašičke. V takih primerih bodo potnikom prašičke zaplenili, uslužbenci pa, ki so dovolili vstop potnikom s prašički bodo pozvani na strog zagovor.«

Ministrstvo za delo LR Slovenije je s svojo odločbo odredilo ženskam - čuvajkam potnih prehodov v nekaterih železniških enotah turnus 12/24, moškimi je ostal

nespremenjen 24/24. Ministrstvo za železnice v Beogradu pa je ugotovilo, da take odločbe nimajo zakonske podlage in ustvarjajo razlike med moškimi in ženskami in negativno vplivajo na službo kot tudi na disciplino. Zato ostane turnus tudi za ženske (in matere) nespremenjen 24/24.

Vestnik, 1947, št. 2, stran 10

Sejna dvorana v prvem nadstropju poslojpa železniške uprave (sedaj so tam prostori uredništva Nove proge, op. a.) je doživela te dni tiho in vendar značilno »svečanost«, na kateri je odšel v pozabo zadnji ostanek prejšnje Jugoslavije: osem povečanih fotografij bivših železniških direktorjev v Ljubljani, ki so »krasili« že dve dolgi steni v dvorani. Kdo je nekoč prišel na misel, da je taka cenena okrasitev najbolj reprezentativnega prostora v naši stavbi najbolj primerna, ni ohranjeno; prav je storil oni, ki je to zborovalnico novih železniških funkcionarjev in predstavnikov delovnega ljudstva slednjič dal okrasiti s slikami maršala Tita, generalisima Stalina in nesmrtnega prvoboritelja za pravice delovnega človeka Vladimira Iljiča

Lenina ter obeh velikih ideologov proletariata; Marxa in F. Engelsa, z doprsnim kipom maršala Tita posebej.

Wien Zeitung, 30. 7. 1846

Med postajama Šentjur in Ponikva na progi Celje-Maribor se je 26. julija 1846 iztiril mešani vlak. Pri tem se je lokomotiva odpela in zdrsnila po nasipu. Sreča je bila v tem, da so vsi vagoni ostali na progi, tako da ni bil noben potnik poškodovan. Lažje je bil poškodovan le sprevodnik. Vzroka iztirjenja niso ugotovili. Prvo pomoč je poškodovanim nudil zdravnik (in glasbenik) Ipavec Franc iz Sv. Jurija.

Časopis Die Lokomotive, 1922

Pred predorom Črešnjevca med Celjem in Mariborom se je 31. julija 1849 pripetila huda nesreča, ko je eksplodiral kotel parne lokomotive delovnega vlaka. Za utrjevanje proge je lokomotiva pripeljala iz Maribora 18 nizkostenskih vagonov gramoza na postajo Poljčane. Lokomotivo je vozil ing. strojništva Pudiweter, za pomoč je imel na lokomotivi še dva kurjača. Ko so v Poljčanah lokomotivo opremili z vodo, je prazno garnituro lokomotiva odpeljala nazaj proti Mariboru. Na lokomotivo Mürz sta se povzpela še šef progovne sekcije gradbeni ing. Palmer in železniški zdravnik. Tik pred uvozom v predor Črešnjevca je eksplodiral kotel parne lokomotive. Šef sekcije ing. Palmer in en kurjač sta bila takoj mrtva, drugi kurjač je umrl naslednji dan, saj ga je ob eksploziji vrglo daleč nazaj. Zdravnik je dobil hude opekline in je oslepel. Ranjenih je bilo tudi več delavcev, ki so se peljali na praznih vagonih. Udarni val je vrgel na tla tudi zidarje, ki so bili v predoru in oddaljeni približno 200 metrov od eksplozije. Strojvodja je ob eksploziji izgubil vso obleko, vrglo pa ga je pred lokomotivo. Lokomotiva je bila popolnoma uničena, saj je bil parni kotel v celoti raztrgan, mehanizem pa polomljen in izkrivljen.

Edinost, 12. maja 1908

Boj na železniškem tiru

Ko je v soboto zjutraj odpeljal vlak iz Celja proti Mariboru, je kurjač Štefan Schuster odpovedal strojevodji pokorščino in ga napadel. Nastal je med njima boj, koncem katerega je kurjač padel iz stroja in se pri tem tako nevarno pobil, da najbrž ne bo okrevl. Strojvodja je moral z vlakom nazaj v Celje, kjer je dobil drugega kurjača.

(Nadaljevanje prihodnjič)
Karel Rustja

Tabela 2

Poglavje	Kratek pregled vsebine
13. Uravnavanje prometa vlakov	Uravnavanje vožnje, dovoljenja, prijava, odjava, postopki v posebnih primerih.
14. Sprejemanje vlakov na postajo, odpravljanje vlakov	Določitev tirov, zavarovanje voznih poti, pregled in raba kretnic, postavljanje signalov, prihod vlaka, postanek, odhod, vlakovne analize.
15. Uravnavanje prometa zamujenih vlakov	Uravnavanje zamujenih vlakov, križanje in prehitevanje vlakov, dogovarjanje.
16. Delo progovnega osebja	Opravila odjavnika, čuvaja prehoda in progovnega čuvaja.
17. Dolžnosti vlakovnega osebja pri vlaku	Prevzem vlaka, opravila med vožnjo vlaka, izvoz s postaje, vožnja na progi, približevanje postaji, postanek na postaji.
18. Nepravilnosti med vožnjo na odprti progi	Izjemna ustavitev vlaka na progi, zavarovanje vlaka, umik vlaka, postopki ob drugih nepravilnostih.
19. Posebne določbe za dvotirne proge	Kako se opravlja promet na dvotirni progi, vožnja po nepravem tiru, izmenični promet po obeh tirih.
20. Posebne vrste prometa	Vožnja do določene točke na progi, potiskanje vlaka, vožnja pomožnega vlaka, zapora proge ali tira.
21. Vožnja progovnih vozil	Pravila za vožnjo drezin, vozičkov, mehanizacije ipd.
22. Izredni dogodki	Ravnanje ob izrednem dogodku, močnem vetru, sneženju in zametih, megli, ustavitev prometa, obveščanje in raziskava izrednih dogodkov.
23. Razvid in poročilo o prometu	Prometni dnevnik, objavljeni dnevnik, poročilo o prometu.
24. Končne določbe	Prenehanje veljavnosti prejšnjih predpisov in začetek veljavnosti novega predpisa.

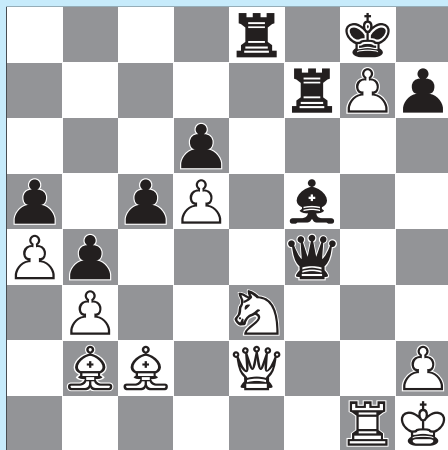
Šah

Ureja: Oskar Orel

Primer 13:

Nikitin – Butkevic (Moskva 1955)

Beli ima očitno materialno prednost, vendar bi ob nenatančni igri lahko dobil svojo priložnost tudi črni. Vodja belih figur je možen »zaplet« rešil na prefinjen kombinacijski način.

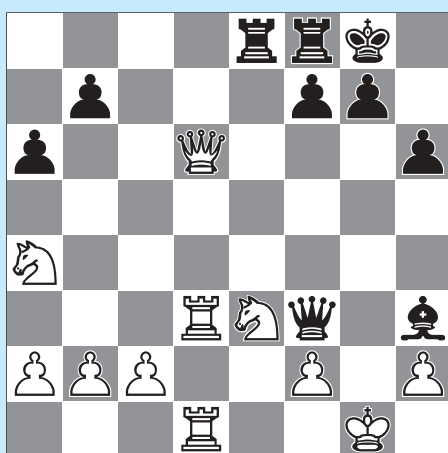


Primer 14:

Ferragut A. - Saldago J.C. (Kuba 1996)

Črni bi lahko odigral 1...Te6 z zamisljivo 2...Tg6, vendar bi sledila zelo lepa obramba belega:

1...Te6 2.Dg3 Tg6 3.Sg4! in zmaga črnega bi se zelo oddaljila. Rešitev je zelo enostavna, pa – saj veste – žrtev ...



Rešitvi iz prejšnje številke Nove proge:

Primer 11:

1...Txh3+! 2.gxh3 Lf3+ 3.Kh2 Sg4+!
4.hxg4 h5! 5.Lh6 hxg4! 0-1

Primer 12:

1.Tf6! Th4 [1...h2 2.a4+! Kxa4 3.Ta6+ Kb5
4.Ta5+ 1-0] 2.a4+! Kxa4 3.Tf5 h2 4.Ta5#
1-0

Liga sindikatov Holdinga Slovenske železnice v športnem ribolovu

Tekmovanje ribičev – železničarjev se je nadaljevalo tudi avgusta in septembra. Peta tekma je bila 14. avgusta ob ribniku RD Rače. Tokrat se nas je tudi vreme usmililo, tako je tekma potekala v lepem sončnem vremenu. Tekmovanja se je kljub dopustom udeležilo 17 tekmovalcev iz več sindikatov (SVLM, SVŽVSS, SVPS, SSSLO, SŽPS, SŽS). Tekmovanje je potekalo tri ure, skupen ulov je znašal 78,65 kilograma rib, ki smo jih po tehtanju vrnil v ribnik. Prva tri mesta so zasedli Branko Kacijan (SVŽVSS Ptuj), Franc Klajderič (SŽPS Pragersko) in Franc Lobenwein (SSSLO Maribor).



Šesto tekmo smo pripravili 11. septembra, tako kot prejšnje je potekala ob ribniku RD Rače. Pričakalo nas je hladno jutro, ob 7°C je bilo hladno tudi ribam v vodi. Toda iz hladnega jutra je nastal lep in topel dan. Tekmovanja se je udeležilo 18 tekmovalcev. Tekmovanje je trajalo tri ure, skupen ulov pa je znašal 67,25 kg rib. Zmagovalec tekme je bil Franc Klajderič (SŽPS Pragersko) s 17.500 točkami, drugi je bil Branko Kacijan (SVŽVSS Ptuj) z 10.250 točkami, na tretje mesto pa se je uvrstil Avgust Skrbiš (SVPS Maribor) z 8.850 točkami. Pred velikim finalom, ki bo 9. oktobra ob 8.00, so uvrstitve v lige takšne:

- | | |
|----------------------|------------------------|
| 1. Branko Kacijan | (SVŽVSS Ptuj) |
| 1. Avgust Skrbiš | (SVPS Maribor) |
| 3. Mirko Kokol | (SVŽVSS Ptuj) |
| 4. Branko Bokša | (SŽS SE Pragersko) |
| 5. Šasudin Odošič | (SŽS vlakospremna MB) |
| 6. Franc Lobenwein | (SSSLO Maribor) |
| 7. Franc Klajderič | (SŽPS Pragersko) |
| 8. Danijel Nahberger | (SVŽVSS Ptuj) |
| 9. Stojan Berčič | (SŽS SE VOKŠ) |
| 10. Franc Raušl | (SŽS SE Murska Sobota) |



Predstavitve se je udeležilo okrog 50 predstavnikov naših poslovnih partnerjev.

Omrežju Network Europe se pridružuje East Gate Express

V našem tovornem prometu se novi produkti v zadnjih mesecih kar vrstijo. V četrtek, 23. septembra, so v SŽ-Tovorni promet pripravili predstavitev novih mednarodnih produktov in nanjo povabili predstavnike največjih poslovnih partnerjev.

Okrog 50 gostov je najprej nagovoril direktor tovarnega prometa Srečko Žerjav. Opisal je položaj in načrte SŽ-Tovornega prometa, dosedanje dosežke in poslovne načrte do konca leta. »Še vedno se veliko govori o Slovenskih železnicah kot o državnem podjetju. Toda dejstvo je, da praktično vse prihodke v tovornem prometu ustvarimo na visoko konkurenčnem trgu. Lani so tržni prihodki znašali 97 odstotkov naših prihodkov, letos jih bo že za 99 odstotkov,« je poudaril. Zato se v tovornem

prometu zavedajo, da je prvi pogoj za uspešno poslovanje prilagajanje pričakovanjem kupcev. Da jim to uspeva, dokazuje dejstvo, da se obseg prevozov povečuje že tretje leto zaporedoma, delež našega tovarnega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza pa je med najvišjimi v Evropi. Srečko Žerjav je opisal tudi strateške cilje in usmeritev tovarnega prometa, posebno pozornost pa je namenil oblikovanju evropske mreže direktnih tovarnih vlakov in postavitvi Ljubljane kot križišča dveh koridorjev, kjer so uporabnikom na voljo celovite storitve.

Mag. Igor Hribar in Meta Blaž sta natančneje predstavila tri nove direktne mednarodne vlake – East Gate Express, Sava Express in East Express –, ki so v začetku oktobra Ljubljano prvič

povezali z Milanom, Beogradom in Carigradom.

O direktnih povezavah z Beogradom in Carigradom pišemo v drugih člankih, zato bomo več pozornosti namenili East Gate Expressu. Direktni vlak, ki od 4. oktobra dvakrat na teden povezuje Ljubljano in Milano, zagotavlja neposredno povezavo največjega evropskega industrijskega bazena z jugovzhodno Evropo prek Ljubljane. East Gate Express bo 525 kilometrov dolgo pot med ranžirnima postajama Milano Smistamento in Ljubljana Zalog prepeljal v manj kakor trinajstih urah. Pošiljke, prispele v Milano, bodo kar najhitreje dostavljene do končnih ciljev v Lombardiji in drugih izbranih postajah v severni Italiji. V Ljubljani pa bodo pošiljke uvrščene v mednarodne

tovorne vlake, ki vozijo na Madžarsko, Hrvaško, v Romunijo ter Srbijo in Črno goro oziroma bodo najpozneje do naslednjega dne dostavljene do katere koli postaje v Sloveniji.

Vlak je namenjen prevozu vagonskih pošiljk v klasičnem in kombiniranem prometu. Iz Ljubljane odpelje v torek in petek, iz Milana pa se pošiljke odpravljajo v sredo in soboto. Nova povezava učinkovito združuje transportne tokove iz Italije in Slovenije. Že za naslednje leto pa je predvidena širitev logistične mreže na ključne trge srednje in jugovzhodne Evrope. S partnerji na teh trgih bomo ponudili možnost distribucije blaga in pošiljk iz osrednjih logističnih terminalov do vrat končnega uporabnika ter nasprotno.

Hitro in enostavno do cilja

Novi SŽ Express

Železniški transport je po svoji naravi najuspešnejši pri prevozu težjega tovora na večjih razdaljah in takšna vloga je tudi našemu podjetju dolga leta najbolj ustrezala. S postopnim preoblikovanjem slovenskega gospodarstva, ki se je od nekaj velikih industrijskih orjakov premaknilo k številnim srednje velikim in majhnim podjetjem, pa so se potrebe po prevozu spremenile. Čedalje več je manjših, lažjih pošiljk, za katere je bistveno, da so v čim krajšem, zagotovljenem času prepeljane do cilja. Na trgu ponudnikov tovrstnih storitev pa imamo svoj delež tudi Slovenske železnice. Ta segment že kar nekaj let združujemo pod imenom SŽ Express. Njegova naloga je, da na področju malih pošiljk zagotavlja kvalitetno, hitro in zanesljivo verigo storitev od vrat do vrat.

Zaradi boljše konkurenčnosti ponudbe smo se odločili, da bomo poslovanje SŽ Express oblikovali na novo in ga postavili na trdne temelje. »Konkurenca na trgu je izredno močna,« pove pomočnik izvršnega direktorja Tovornega prometa Andrej Skvarča. »Zato smo popolnoma prenovili koncept SŽ Expressa ter uvedli nekaj pomembnih novosti.« Podlaga za posodobitev SŽ Expressa je bila analiza stanja, ki je pokazala, da sta bila organizacija dela in informacijski sistem zastarela in neustrezna. Kot glavna načela pri postavitvi nove organizacije pa so bili postavljeni rentabilnost poslovanja, zagotavljanje kakovosti storitev, kar največja prilagodljivost aktualnim zahtevam trga ter tržna usmerjenost ob močni marketinški podpori in dobri podobi.

Po reorganizaciji dela je 132 zaposlenih, ki so vključeni v neposredno izvajanje dejavnosti malih pošiljk, združenih v učinkovito ekipo usposobljenih delavcev. S takšno razporeditvijo je bila organizirana tudi samostojna prodajna mreža, ki je sposobna reagirati na zahteve uporabnikov. S prvim septembrom pa je zaživel tudi nov informacijski sistem, ki skupaj s posodobitvijo temeljnih logističnih procesov prinaša posodobitev dokumentov, neposredno on-line po-vezavo med centri, le enkratni vnos podatkov za posamezne pošiljke, možnost racionalnega razporejanja vozil in zaposlenih ter hitro izdelavo najrazličnejših analiz. Za uporabnike novi informacijski sistem pomeni predvsem občutno poenostavljeno poslovanje.

Njihova naročila vsak dan od 6. do 22. ure sprejemajo na brezplačni telefonski številki 080 10 66. Klic na to številko se glede na omrežno skupino klicatelja avtomatsko preusmeri na najbližji logistični center, kjer lahko ponudijo najboljše podatke. Vse pošiljke v Sloveniji bodo tako dostavljene v roku 24 ur, po načelu danes prevzeto – jutri dostavljeno.

Pomembna novost je tudi novi vozni list, ki omogoča hitrejše in enostavnejše poslovanje. Na njem je le 14 rubrik, uporabniki pa ga lahko izpolnjujejo in izpisujejo s posebnim brezplačnim računalniškim programom. Eden izmed ciljev je tudi, da do konca leta vseh pet centrov opremljenih z brezžičnimi čitalci črtnih kod. S tem bo omogočena popolna sledljivost pošiljk od pošiljatelja do prejemnika,

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



SŽ EXPRESS
hitra dostava malih pošiljk

Glavne novosti storitve SŽ Express

Sprejem naročil na brezplačni telefonski številki **080 10 66**, vsak dan od 06:00 do 22:00 ure.

Nov vozni list **SŽ Express**, ki omogoča zanesljivo in enostavno poslovanje.

Sistem označevanja posamičnih paketov na podlagi črtne kode.

Brezplačni računalniški program za izpis voznih listov **SŽ Express**.

Kompletno sledljivost pošiljk od pošiljatelja do prejemnika in ažurno reševanje reklamacij.

Obračun storitev za eno ali več pošiljk hkrati, na zbirnem ali posamičnem računu.

Največji mednarodni železniški sejem na svetu

InnoTrans 2004

olajšano pa bo ažurno reševanje reklamacij. V naslednjem letu pa je predvidena tudi posodobitev lastnega voznega parka.

Ker pa nobena novost ni sama sebi namen, so se naši kolegi iz tovarnega prometa lotili tudi trženja prenovljene, lahko



bi zapisali kar nove storitve. V sodelovanju s Službo za organizacijsko komuniciranje je bila izdelana nova celostna podoba dostave malih pošilk. Ta vključuje nov logotip in osnovne tiskovine, nove promocijske materiale, oblačila, označbe na vozilih ter različna propagandna gradiva za boljšo prepoznavnost blagovne znamke na trgu. Z oglasi v različnih tiskanih izdajah in direktno pošto pa se je septembra začela obsežna akcija promocije SŽ Expressa. S pošiljanjem dopisov poslovnim partnerjem se je začelo obveščanje o novem načinu poslovanj, ki se bo nadaljevalo vse do konca leta. Vse našete spremembe bodo močno pripomogle k izboljšanju ponudbe storitev SŽ Express in s tem pozitivno vplivale na raven zadovoljstva uporabnikov omenjenih storitev.

Pomočnik izvršnega direktorja Tovornega prometa Andrej Skvarča o prihodnosti meni: »Novo organizacijo smo postavili v samo štirih mesecih. Pripravili smo natančen triletni program dela in odgovornost za dobro poslovanje zbrali na enem mestu. Imamo odlično ekipo marljivih in sposobnih ljudi, in prepričan sem, da smo izbrali pravo pot.«

Na berlinskem sejmišču pod znanim radijskim stolpom Funkturm je med 21. in 24. septembrom potekala največja predstava v železniškem svetu – mednarodni sejem InnoTrans 2004. Sejem je odprl nemški zvezni minister za transport dr. Manfred Stolpe. InnoTrans je ogromna svetovna trgovina v železniškem sektorju in je postal vodilni sejem na tem področju. Organizatorji se lahko pohvalijo, da so na petem sejmu zapored v primerjavi s preteklim spet povišali število razstavljalcev, in sicer za nekaj več kakor 30 odstotkov. Na skupno 80.000 kvadratnih metrih razstavnih površin je postavilo na ogled najnovejše dosežke železniške transportne tehnologije kar 1.350 razstavljalcev iz 35 držav, največ jih je bilo iz Evrope, prišli pa so tudi iz Združenih držav Amerike, Kanade, Kitajske, Japonske, Pakistana in Avstralije. Še posebej se je povečalo število podjetij iz Azije in ZDA, kar dokazuje, da gre resnično za mednarodni sejem železniške tehnike in vozil. Slednja so postavili na ogled na dveh, popolnoma oddanih, kilometrih železniških tirov. Na štirih tirih je razstavljalo 55 podjetij, ki so navduševala z vlaki, tramvaji, lokomotivami in vzdrževalnimi vozili. Obiskovalcev, predvsem železniških strokovnjakov, je bilo po prvih ocenah okrog 35.000. Ogleдали so si lahko najnovejše dosežke železniške tehnologije, hkrati pa so imeli vrsto priložnosti za izmenjavo izkušenj. O velikosti in pomembnosti sejma dokazujejo tudi poročila okrog 700 novinarjev iz več kakor dvajsetih držav, ki so si ogleдали to stično točko svetovne železniške industrije. Svoje izdelke in novosti so predstavila najbolj zveneča imena železniškega sveta Alstom,

Bombardier Transportation, Siemens, AnsaldoBreda, Vossloh Locomotives, Adtranz in Plaser&Theurer. Izredno se je povečalo število razstavljalcev iz Srednje in Vzhodne Evrope ter Azije. Tako smo si lahko ogledali proizvode japonskih tovarn Hitachi, med drugim ta korporacija izdeluje tudi vlake, pa Hyundai-Kia Motors

pri železniškem transportu med Evropo in Azijo. Na posvetu smo se tokrat s svojimi zamislimi in predlogi predstavili tudi Slovenci. Generalni direktor Slovenskih železnic Blaž Miklavčič je predstavil nove poglede na izrabljanje prednosti križanja petega in desetega vseevropskega železniškega koridorja na



Generalni direktor Slovenskih železnic Blaž Miklavčič je na posvetu z naslovom East European and Asian Rail Summit spregovoril s transportnim ministrom in generalnim direktorjem evropskih in azijskih železniških podjetij.

Group in Kayaba Industry. Na zvenečem berlinskem sejmišču smo imeli tudi Slovenci svoja, sicer samo dva predstavnika, pa vendarle, podjetji Kovis z Jesenic na Dolenjskem in podjetje Elpa iz Velenja.

Berlinski sejem je, poleg paše za oči, obiskovalcem ponudil tudi vrsto posvetov in okroglih miz. Eden bolj pomembnih in obiskanih je bil posvet z naslovom East European and Asian Rail Summit. Na njem so transportni ministri in generalni direktorji evropskih in azijskih železniških podjetij razpravljali o težavah in ovirah

območju Slovenije in vzpostavljanje mreže tako imenovanih evropskih blok vlakov. Na posvetu je predstavil zamisel o vzpostavitvi rednih povezav na zgodovinski relaciji Svilene poti, ki bi se lahko imenovala tudi železniška svilena pot. Z vlakom Silk Rail Shuttle bi povezali Evropo prek Ljubljane z Rusijo, Ukrajino, Kazahstanom, Turkmenistanom in Kitajsko. Zbrani generalni direktorji pa so tudi podpisali skupno izjavo o vzpostavitvi učinkovitega enotnega evropskega železniškega transportnega sistema.



Glavni gonilni sili obsežnega projekta sta bila njegov vodja Boštjan Hernavs in skrbnik, mag. Andrej Godec (z leve).

Strateški projekt SP-8

Projekt za velike prihranke

Strateški program Nova smer natančno opredeljuje 16 strateških projektov. Z veseljem lahko zapišemo, da je prvi med njimi že končan. Gre za izredno pomemben projekt s področja infrastrukture z imenom Nadzorni center vodenja in upravljanja prometa ter elektroenergetike. Projekt z oznako SP-8 je nastajal pod vodstvom Boštjana Hernavsja in skrbništvom namestnika generalnega direktorja, mag. Andreja Godca. Projekt se je pravzaprav končal že v začetku maja, oktobra pa bo uradno predstavljen poslovodstvu, kar je tudi priložnost za zapis o njegovih rezultatih.

Kot smo že pisali, nam obsežni projekt prinaša popolnoma nov način organizacije in izvedbe vodenja in upravljanja železniškega prometa. »S projektom smo postavili strategijo razvoja vodenja železniškega prometa do leta 2030,« pove vodja projekta Boštjan Hernavs. »Nastal je na podlagi analiz stanja železniškega omrežja, tehnologije dela, potreb in zahtev po interoperabilnosti in prostem dostopu do javne železniške infrastrukture. Upoštevali smo potrebe po

izboljšanju varnosti, urejenosti, zanesljivosti in optimizaciji delovnega procesa v našem podjetju ter razvoj tehnologij na tem področju.«

Zaradi zahtevnosti je bil projekt razdeljen na tri podprojekte. Najzahtevnejši je bil po Hernavsovih besedah podprojekt **Centralizacija lokalnega urejanja prometa in nadzorni center vodenja prometa.**

Njegov cilj je doseči prilagodljivo urejanje in vodenje prometa z zelo kratkimi odzivnimi časi. Danes vodenje in upravljanje prometa, zaradi različne tehnične opremljenosti posameznih prog, poteka na različne načine in na različnih organizacijskih ravneh. To pomeni odvečno medsebojno komunikacijo, onemogoča preglednost odvijanja prometa po celotnem omrežju in ne omogoča pregledne izmenjave podatkov s sosednjimi železniškimi upravami. Vse to pa se odraža v visokih stroških dela in številu izvajalcev. Projekt SP-8 na tem področju predvideva avtomatizacijo vodenja železniškega prometa, dinamično sledenje vozniških poti in zavarovanje medpostajnih odsekov ter postaj. Delo se bo s

številnih postaj preselilo najprej v regijske centre vodenja prometa in nato v en center za upravljanje in vodenje prometa. S tem že naštetih slabosti ne bo več, zmanjšan bo vpliv človeškega dejavnika. Varnost in zanesljivost vodenja prometa se bosta povečali, delovni proces pa bo učinkovit. Pomemben cilj je tudi upoštevanje določil prvega in drugega infrastrukturnega paketa Evropske unije, ki med drugim zahtevata enakovreden in nediskriminatoren dostop prevoznikov do javne železniške infrastrukture ter interoperabilnost na njej. Stroški vzdrževanja na javni železniški infrastrukturi in nadaljnjih investicij bodo nižji, storilnost ter kakovost dela pa se bosta povečali.

Uvedba centraliziranega vodenja prometa je predvidena za glavni železniški križ, ki je del V. oziroma X. vseevropskega koridorja. Stranske proge v tem projektu niso obravnavane, saj so »ekonomsko prešibke«. Vsekakor pa se bo sedanja SVTK oprema z glavnih prog preselila na stranske proge, kjer bo lahko še naprej uspešno delovala. Z ustrezno nadgradnjo pa bi lahko tudi te

proge vključili v center vodenja prometa.

Da pa brez vložka ni izkupička, velja tudi za posodobitev vodenja prometa. Vse potrebne investicije so ocenjene na več kakor 200 milijonov evrov. »Centralizacija vodenja prometa pomeni le manjši delež ocenjenih stroškov,« poudari Hernavs. »Za nadgradnjo sistema morajo biti izpolnjeni številni pogoji, ki so kar desetkrat dražji od vzpostavitve enotnega centra upravljanja prometa. Treba bo nadoknaditi investicijsko zanemarjanje železniške infrastrukture. Med drugim gre za urejanje izvennivojskih dostopov na perone, naprav za varovanje in obveščanje potnikov, ukinitve številnih nivojskih prehodov in ne nazadnje za remonte prog.« Dejstvo je, da so naštetih posegi dragi, a so le odraz dolgoletnega nezadostnega financiranja železniške infrastrukture. Zanj je odgovoren lastnik, to je država, v njenem imenu pa upravljalec javne železniške infrastrukture, Javna agencija za železniški promet.

Seveda prvi podprojekt ne govori le o nujnih vlaganjih, temveč je bila opravljena tudi natančna



Takole na Švedskem z enega mesta poteka vodenje prometa na 4.000 kilometrih prog.

analiza njegove donosnosti, tako da so naštetih posegi tudi finančno ovrednoteni. S tem je bil projekt tudi ekonomsko in izvedbeno določen. Zanimiv je podatek, da znaša ocenjena triletna zamuda pri začetku predvidenih del približno 30 milijonov evrov škode.

Centralizacija vodenja ENP in vodenja stikal VM je drugi podprojekt znotraj SP-8. Njegovi cilji so optimizacija delovnih procesov in porabe električne energije, povečanje zanesljivosti in varnosti delovanja ter priprava na posodobitev in poenotenje opreme ter naprav za daljinsko vodenje. Elektronapajalne postaje so ključnega pomena za pretvorbo in dobavo električne energije našim elektrovlečnim tirnim vozilom. Nadzor in upravljanje vseh stabilnih naprav električne vleke sta že danes ključnega pomena pri vodenju in upravljanju prometa ter stroških obratovanja. Trenutno so stikala in druga elektroenergetska oprema le v dveh od 17 elektronapajalnih postaj vodena daljinsko. V drugih je nujna (draga) stalna kadrovska zasedba stikalničarjev in dispečerjev. Po Hernavsovih besedah je uvedba daljinskega vodenja stikal ENP v drugih podjetjih že dobra uveljavljena metoda. Tako na primer delovanje stikal mreže in druge energetske opreme celotnih dravskih elektrarn upravljajo z enega samega mesta. Cilji drugega podprojekta so

povečanje zmogljivosti stabilnih naprav električne vleke, poenotenje njihovega upravljanja ter njihova usposobitev za povečan obseg dela in za interoperabil-

IZVEDBA SP – 8 :

- Trajanje projekta: leto dni,
- porabljenih 3896 ur ali 487 delovnih dni,
- 3 podprojekti,
- 23 nalog,
- več kot 1.200 strani delovnega gradiva,
- devet članov projektnege tima,
- več kot 50 notranjih strokovnih sodelavcev,
- štirje zunanji sodelavci,
- vzpostavljeni mednarodni stiki in predstavitev,
- izobraževanja: tujina, projektno vodenje, seminarji,
- devet nadzornih točk projekta,
- štirje usklajevalni sestanki projekta,
- terminska uresničitve nalog: 100 odstotkov,
- vsebinska uresničitve nalog: 100 odstotkov, prvi v celoti končan strateški projekt,
- posebni izzivi pri vodenju projekta:
 - izbira notranjih in zunanjih sodelavcev,
 - pridobivanje novih znanj,
 - medsebojno sodelovanje in skupinsko delo,
 - uporaba informacijske podpore.

nost. Vrednost celotne investicije drugega podprojekta je ocenjena na 14 milijonov evrov, čas njene izvedbe pa na tri leta. Podprojekt je zelo pomemben za doseganje ciljev Nove smeri. Sedanji elektro napajalni sistem je načeloma dovolj zmogljiv, a le ob trenutni količini prometa in vrsti električnih vozil. Na naše proge pa bodo že leta 2006 zapeljale nove, močnejše lokomotive, s katerimi želimo prepeljati še več tovora. Brez uresničitve tega podprojekta cilja Nove smeri – prepeljanih 27 milijonov ton tovora leta 2010 – ne bomo mogli doseči. Zato bo treba že začeta dela na daljinskem vodenju ENP in vozne mreže brez odlašanja nadaljevati. Tudi v tem podprojektu ne smemo pozabiti na zaostale investicije lastnika, predvsem na dotrajano vozno mrežo in medpostajno odvisnost. **Načrtovanje kapacitet in voznega reda** je tretji podprojekt, ki bo v praksi pomenil izdelavo elektronskega voznega reda. Sedanja oprema za računalniško konstrukcijo voznega reda je močno zastarela in ne omogoča vključevanja v druge sisteme članic Mednarodne železniške zveze (UIC). Poleg tega še nimamo izdelanega sistema trženja tras. Po letu 2007 bodo po napovedih direktiv evropskih infrastrukturnih paketov evropske proge popolnoma odprte za tovorni promet, leta 2010 pa tudi za potniški promet. Zato bo vzpostavitev trženja tras nujna.

Z uvedbo novega sistema konstruiranja voznih redov bi lahko omogočili pripravo celotnega nabora voznorednih dokumentov. Podprojekt pa govori tudi o elektronski distribuciji voznorednih dokumentov na vsa potrebna delovna mesta.

Dodatna in zelo pomembna korist novega sistema za konstrukcijo voznih redov pa bi bila priprava voznega reda ne le za železnice, temveč za vse javne prevoznike. Resolucija o slovenski prometni politiki namreč predvideva usklajen vozni red javnih prevoznikov in z novim sistemom bi lahko prav vodenje prometa SŽ ponudilo novo dodano vrednost in storitev na trgu. To je le razlog več, da je, poleg popolne zastarelosti in nevdrževanosti obstoječega sistema BravoZ, izvedba tega podprojekta nujna. V nasprotnem primeru bo treba vozne rede konstruirati ročno in zato zaposliti dodatne konstruktorje; seveda bi tako tudi izgubili možnost navedenih dodatnih prednosti. Ocenjena vrednost investicije je 184 milijonov tolarjev.

Obsežni projekt, o katerem bi se dalo zapisati še precej več od kratkega povzetka, je nastajal natančno leto dni. V njem so sodelovali zaposleni praktično z vseh področij Holdinga Slovenskih železnic in tudi zunanji strokovnjaki mednarodnega ugleda in izkušenj. Opravljeno delo je res veliko, kar ne bi bilo mogoče brez medsebojnega sodelovanja in odličnih odnosov med vodjo projekta, člani projektnege tima in skrbnikom projekta. Opozoriti pa je treba, da so rezultati strateškega projekta Nadzorni center vodenja in upravljanja prometa ter elektroenergetike le podlaga za nadaljnje delo. Sedaj je na potezi država kot lastnik javne železniške infrastrukture. »Projekt bomo predstavili lastniku. Ne trdimo, da je naša rešitev edina možna, pričakujemo pa, da jo lastnik v najkrajšem možnem času natančno analizira, in menimo, da lahko na njeni podlagi država sprejme natančno strategijo razvoja železniškega sektorja v Sloveniji,« je prepričan Boštjan Hernavs.

Tudi zunaj državnih meja m



dr. Momo Šarenac
Direktor Prometnega inštituta

Ko je dr. Momo Šarenac 1. junija letos prevzel vodenje Prometnega inštituta, podjetja v stoddostni lastnini Slovenskih železnic, se je soočil s pomanjkljivo kadrovsko zasedbo in skoraj 37 milijoni tolarjev izgube. Kot cilj si je zastavil spremembo organizacijske kulture, tesnejše povezovanje z matičnim podjetjem in doseganje dobička že konec leta. V pogovoru nam je predstavil svojo vizijo razvoja Prometnega inštituta.

Najprej nam zaupajte, kje ste pred imenovanjem za direktorja Prometnega inštituta nabirali delovne izkušnje.

Izhajam iz proizvodnje, delal sem predvsem v metalurški branži. Delal sem tudi kot profesor na mariborski univerzi ter gostujoči profesor na drugih jugoslovanskih in tujih univerzah. Vedno sem imel rad tržne izzive in se spopadal z gospodarsko problematiko. Februarja lani sem se zaposlil na Slovenskih železnicah kot svetovalec posloводства za strateško trženje. Na tem delovnem mestu sem se osredotočil predvsem na vzpostavitev kakovostnih predstavništev Slovenskih železnic. Naša predstavništva v tujini so namreč ogledala našega podjetja. Za njihovo uspešno delo je bilo treba izpolniti kar nekaj pogojev, predvsem pa gledati naprej ter delo in cilje predstavništev vključiti v strategijo razvoja Nova smer. Določiti je bilo treba tudi vlogo strateškega trženja in razvoja v novi poslovni filozofiji Slovenskih železnic.

Kaj pa je premaknilo jeziček na tehtnici in vas spodbudilo, da ste sprejeli vodenje podjetja?

Pri svojem delu svetovalca sem se ukvarjal ne le s tržno, temveč tudi z razvojno-raziskovalno dejavnostjo. Delo predstavništev je bilo namreč treba opredeliti tudi na strateški ravni, v sklopu prenove celotnega poslovnega sistema in z uvajanjem najsodobnejših metod menedžmenta. Sistem Slovenskih železnic je zelo kompleksen in se v marsičem razlikuje od drugih družb, zato je tudi vzpostavitev strategije in tehnik ter metod strateškega menedžmenta zapletena in zahtevna naloga. Ker je večina teh nalog raziskovalno-razvojnega pomena, sem pri operativnem in strateškem delu nujno potreboval tudi pomoč Prometnega inštituta in sem se dodobra spoznal z njegovo organizacijo in načinom dela. Vodenje Prometnega inštituta mi je pomenilo in mi še pomeni predvsem velik izziv. S članstvom Slovenije v Evropski uniji se je namreč spremenil tudi položaj na železniškem področju. Predvsem mislim na delitev podjetja na infrastrukturni in operaterski del. Delitev nujno pomeni tudi novo opredelitev raziskovalno-razvojnega dejavnosti v holdingu in njeno povezovanje s Prometnim inštitutom. Delo v Prometnem inštitutu pa je bilo treba organizirati v skladu z novo poslovno filozofijo na podlagi Nove smeri.

Katere so danes dejavnosti Prometnega inštituta in v katero smer se giblje?

Delujemo kot družba z omejeno odgovornostjo za opravljanje raziskovalne, razvojne in informativne dejavnosti ter izdelavo

Oramo postati avtoriteta

predinvesticijskih in investicijskih programov. Družbo sestavljajo izkušeni raziskovalci s teoretičnim in praktičnim znanjem. Danes je v Prometnem inštitutu 14 zaposlenih. Pohvalimo se lahko z visoko izobrazbeno strukturo. Glavna področja, s katerimi se ukvarjamo, so aplikativne raziskave ter projekti v prometu, izdelovanje investicijske dokumentacije, uvajanje računalniško podprtih informacijskih sistemov, področje železniškega zgornjega ustroja, področje železniške tehnologije ter načrtovanje železniške infrastrukture. Znotraj teh področij smo opredelili tudi naše glavne dejavnosti – ekonomske raziskave v transportu, tehnologija prometa in infrastruktura, investicijska dokumentacija, informacijska tehnologija in različne druge dejavnosti – predvsem svetovanje in ponujanje strokovne pomoči doma in v tujini ter povezovanje z univerzami in drugimi institucijami. Opredelili pa smo tudi vizijo našega razvoja. Vizija Prometnega inštituta Ljubljana je postati inovativna, kakovostna in konkurenčna raziskovalno-razvojna in tržno naravnana organizacija, ki bo poleg izpolnjevanja zahtev trga zaposlenim ponujala osebnostni razvoj in dvig življenjskega standarda z inovativnim, ustvarjalnim in stimulativnim delom. Lastniku podjetja pa bomo zagotavljali pričakovane učinke. Natančno vizijo, strateške in operativne cilje smo združili v poslovnem načrtu našega podjetja.

Edini lastnik Prometnega inštituta so Slovenske železnice. Ali to pomeni tudi, da so največji kupec vaših storitev, brez katerega ne bi šlo? Kakšen je vaš pogled na poslovno politiko Prometnega inštituta v odnosu do materskega podjetja?

Res je – Slovenske železnice v našem poslovanju igrajo pomembno vlogo. V preteklosti je Prometni inštitut deloval bolj »na svojih tirih« in se ukvarjal predvsem s projekti, vezanimi na železniško agencijo druge zunanje naročnike, skorajda pa se ni ukvarjal s projekti znotraj holdinga. Poleg tega se ni skušala najti sinergija med strateškim razvojem matičnega podjetja in projekti Prometnega inštituta. Izpolnjevanje te naloge je nujno, saj je Prometni inštitut sposoben izdelave najrazličnejših razvojnih projektov Slovenskih železnic. Pri svojem vsakdanjem delu si zato prizadevamo za skupno pridobivanje na domačem in mednarodnem trgu v povezavi s holdingom in družbami znotraj njega. Prometni inštitut je namreč del holdinga in mora zato z njim tudi dobro sodelovati. Seveda pa povezovanje s holdingom ne pomeni zanemarjanja pridobivanja poslova na zunanjem trgu, s katerim se pospešeno ukvarjamo. Za Slovenske železnice trenutno opravimo okrog tretjino dela, za Javno agencijo za železniški promet pa dobro tretjino. Sodelovanje z mednarodnimi podjetji pri projektih za UIC in Evropsko unijo nam prinaša že skorajda četrtino prihodkov. Naši drugi naročniki pa so SŽ Projektivno podjetje, Ministrstvo za šolstvo in šport, Klinični center in druga podjetja.

Trg očitno vedno bolj vpliva na vaše poslovne rezultate. Kako pa je s konkurenco?

Prometni inštitut mora postati tržno zanimivo podjetje v pravem pomenu te besede. Naše reference in mednarodni certifikati nam

dajejo veljavnost in ime, s katerim lahko nastopamo na tujih trgih. Res pa je, da se moramo za te izzive strokovno in kadrovske še prenoviti ter okrepiti. Tudi na domačem trgu je v zadnjih letih nastalo nekaj podjetij, ki nam različne načine skušajo konkurirati, zlasti pri infrastrukturnih projektih. Ovira pa jih pomanjkanje referenc in dejstvo, da prej v tej stroki niso poslovala. Kljub temu je za nas vse težje priti do pravih projektov. Čeprav smo razvili izredno dobre odnose z železniško agencijo, je borba za vsak projekt trda. Zato pri razpisih za zahtevnejše projekte nastopamo skupaj s Holdingom Slovenske železnice, za zdaj uspešno, saj imamo strokovne in sposobne sodelavce. Prepričan sem, da nam bo inovativen in strokoven pristop k delu, ki se že in se še bo izražal v kakovosti in hitrosti izvedbe projektov, prinesel konkurenčno prednost. Dolgoročno si želimo postati vodilna institucija na področju raziskav in razvoja v železniškem prometu. Prepričan sem, da nam bo to uspelo.

Podjetje ste prevzeli v precej nezavidljivem finančnem stanju. Kakšnih sprememb ste se lotili?

Ko sem 1. junija prevzel novo delovno mesto, je imel Prometni inštitut veliko izgubo. Zato je bilo treba najprej sanirati finančno stanje ter se posvetiti boljši organizaciji dela ter nadzoru in zniževanju stroškov. Vzpostavili smo projektno matrično organizacijo. Za vsak projekt oblikujemo projektno skupino, v kateri vedno sodelujejo tudi strokovnjaki s Slovenskih železnic. Trenutno v podjetju poteka 15 projektov, pri katerih sodelujejo najrazličnejše ravni železničarjev – vse do generalnega direktorja. Potek vsakega projekta natančno spremljamo in je tudi finančno ovrednoten. Vsak trenutek za vsakogar od zaposlenih vemo, na katerih projektih dela, kakšni so njihovi rezultati, terminski načrt, doseganje rokov in finančna realizacija. Na podlagi teh podatkov lahko tudi ocenjujemo delo zaposlenih in jih nagradujemo za dobro delo. Posebej moram poudariti, da so moja vrata vedno odprta za svetovanje s sodelavci. Nobeno podjetje namreč ne more biti uspešno, če zaposleni ne delijo skupne vizije. Zato sem že na prvem skupnem sestanku jasno povedal, da si moramo odgovoriti na tri vprašanja: Kje smo? Kje bi radi bili? Kako bomo prišli tja? Šele z razumevanjem sedanjega položaja in oblikovanjem skupne vizije bomo lahko res tržno uspešni in delovno pozitivni.

Lahko torej zapišemo, da je pred inštitutom svetla prihodnost?

Prepričan sem, da ima Prometni inštitut veliko možnosti za razvoj. V tem trenutku poslujemo pozitivno in nenehno pridobivamo nove posle. Odkar sem prišel v Prometni inštitut, smo sklenili že 18 pogodb. Vemo že, kakšni projekti nas čakajo do maja prihodnjega leta, pogovori za obdobje do prihodnjega septembra pa že potekajo. Vsekakor bo leto 2005 za nas zelo pomembno, celo prelomno. Povečati bomo morali prihodke in zniževati in nenehno nadzirati stroške, hkrati pa razvijati izobraževanje zaposlenih. Moja ambicija je razviti spoštovano in prepoznavno podjetje, ki bo tudi zunaj državnih meja avtoriteta na področju, ki ga pokriva. Prepričan sem, da bomo ta cilj z dobrim sodelovanjem s Slovenskimi železnicami in različnimi drugimi podjetji ter institucijami lahko dosegli.

Kmalu pol stoletja uspešneg financiranja razvoja evropski

V začetku septembra je Eurofima podpisala s Slovenskimi železnicami pomembno pogodbo o posojilu za nakup novih večsistemskih lokomotiv. Ob tej priložnosti smo za krajši pogovor zaprosili **Andreja Boveta**, glavnega izvršilnega direktorja te organizacije.

Nadnacionalna organizacija za financiranje železnic Eurofima bo čez dve leti praznovala že pol stoletja uspešnega in plodnega delovanja. Kako ocenjujete njeno vlogo in pomen v preteklih desetletjih in kako se sooča s sodobnimi razvojnimi izzivi?

Najprej bi rad povedal, da sam po stroki nisem železničar, temveč bančnik, ki mu je v desetletju in pol sodelovanja z različnimi železniškimi strokovnjaki in upravami železnica močno zlezla pod kožo. Eurofima je bila sicer ustanovljena na pobudo evropskih železničarjev, ki so po drugi svetovni vojni iskali najugodnejše finančne poti za obnovo uničenih železniških vozniških sredstev. Vedno stanovsko močno povezani železničarji so bili nekako zastavonoše evropskega povezovanja še pred nastankom Evropske unije. Eurofima ima trenutno 23 članic – železniških uprav, ki so hkrati delničarke v tej organizaciji. Smo majhna finančna organizacija s samo 26 zaposlenimi, zato smo vedno na prepihu, naše delo je transparentno, biti moramo hitri in prilagodljivi ter seveda učinkovito in uspešno gospodariti.



a h železnic

Za Slovenijo in Slovenske železnice je pogodba, ki ste jo podpisali danes, ugodna in pomembna. Kako kot poznavalec evropskih železnic presojate slovenske in kaj vas je vodilo pri odločitvi za podpis omenjene pogodbe?

Včasih lahko slišimo, da je angleški pregovor, ki se v prevodu glasi Majhno je lepo, izgovor za premalo ambiciozne in manj uspešne. Iz izkušenj pa lahko rečem, da se majhni sistemi in organizacije lažje in hitreje prilagajajo spremembam, so manj vaze zaverovani in manj samozadostni kakor veliki sistemi in države. Slovenija je svojo kakovost dokazala tudi s sprejemom v Evropsko unijo, vsekakor sta država in železnica v zadnjih desetih letih dosegli veliko. Z velikim zanimanjem sem danes prisluhnil vašemu generalnemu direktorju, ki z realnim optimizmom načrtuje prihodnost slovenskih železnic. Njegove zamisli so mojim zelo blizu. Imate jasno vizijo in strategijo, rezultati zgovorno pričajo o doseženem napredku, še posebej na področju tovarnega prometa. Skratka, dovolj razlogov za odločitev o dodelitvi kredita pod ugodnimi pogoji.

Kakšno je razmerje med velikimi in manjšimi železniškimi upravami pri dodeljevanju kreditov Eurofime – katere dobijo več sredstev in zakaj?

V zadnjem obdobju prevladujejo manjše železnice,

ker imajo velike zaradi svoje kompleksne organiziranosti in zaradi različnih stopenj privatiziranosti drugačne in številnejše vire financiranja.

Zanima nas, kako vi vidite prihodnost evropskih železnic. Bodo preživele in doživele razcvet ali se jim po vašem mnenju obeta manj prijazna prihodnost?

Podobno kot vaš generalni direktor tudi jaz menim, da ima prihodnost predvsem tovarni promet. Menim, da bo prišlo do povezovanja in združevanja različnih nacionalnih železniških prevoznikov v velike in odločilne prevoznike na evropskem trgu. Za majhne, ki bodo dovolj fleksibilni, bo delo in zaslužek še vedno v posameznih nišah, nekateri pa bodo seveda tudi izginili s prevoznega prizorišča. V kratkem času tudi ne bo mogoče premagati velikih tehničnih in tehnoloških ovir med posameznimi železniškimi sistemi, če omenim posebej le informacijske sisteme velikih železniških uprav, ki med sabo niso združljivi. Kljub vsemu naštetemu pa sem glede prihodnosti železnic optimist.

Povejte nam, prosim, katerim projektom Eurofima namenja največji delež sredstev?

Predvsem financiramo nakupe za posodobitev potniškega prometa in posodobitev vleke, torej nove potniške vlake, vagone in lokomotive. Ne financiramo železniške infrastrukture.

Za konec pa morda še drobna zanimivost: sedež Eurofime je že od njene ustanovitve v Baslu, v Švici, katere zaščitni znak je med drugim prav bančništvo. Je to naključje ali pa je bil Basel izbran prav zaradi te tradicije?

Druga svetovna vojna je prinesla hudo razdejanje tako zmagovalcem kot poražencem. Evropske železniške uprave so iskale za sedež nove finančne organizacije kraj z ohranjeno infrastrukturo za čim hitrejšo in

Vedno stanovsko močno povezani železničarji so bili nekako zastavonoše evropskega povezovanja še pred nastankom Evropske unije.

učinkovito delovanje. Hkrati pa je bil to verjetno tudi določen kompromis med največjima tekmicama med železniškimi upravami – nemško in francosko. Švica je bila tudi v tem pogledu nevtralen teren z dolgo in dobro železniško in finančno tradicijo. Očitno je bila to dobra izbira, saj bomo leta 2006 proslavili petdesetletnico uspešnega delovanja.

Aktualno

Slovaki načrtujejo prodajo tovarnega prometa

Slovaški minister za transport, pošto in telekomunikacije je oznanil načrte za privatizacijo železniških tovarnih prevozov. Kot prvi korak naj bi bil državni železniški prevoznik, ZSSK, že letos preoblikovan v dve ločeni podjetji – delniško družbo za tovarni promet Železničná Spoločnosť Cargo in državno podjetje za prevoz potnikov Železničná Osobná Preprava. V prvi četrtini leta 2005 naj bi bil objavljen razpis za prodajo deleža tovarnega prometa, prodajo pa naj bi končali že do konca prihodnjega leta. Sredstva od prodaje tovarnega prometa bodo namenjena za odplačilo dela dolga slovaških železnic. Lani so ZSSK prepeljale 50,5 milijona ton tovora in dosegle 22-odstotni tržni delež na slovaškem trgu.

DB prepolovile izgubo

Nemške železnice (DB) so v prvih šestih letošnjih mesecih kar prepolovile svojo izgubo. Ta je v istem lanskem obdobju znašala kar 148 milijonov evrov, letos pa le 62 milijonov. Prihodkov je bilo za 11,7 milijarde evrov in so manjši kot lanski, toda predsednik uprave DB, Hartmut Mehdorn, je bil z rezultatom zadovoljen, saj je po njegovih besedah položaj na trgu zelo težak. Gibanja so pozitivna v transportu in logistiki, nadaljuje se rast tako v potniškem kot v tovarnem prometu. Padec prihodkov je predvsem posledica nekaterih storitev Stinnesa, ki niso del DB-jeve osnovne dejavnosti. Tovarni promet je narasel za 7 odstotkov na 41,6 milijarde tonskih kilometrov, rahlo pa se je povečal tudi potniški promet – na 33,9 milijarde potniških kilometrov. Nemške železnice so napovedale, da bodo opustile luksuzne potniške vlake Metropolitan, ki vozijo med Kölnom in Hamburgom, saj v petih letih obstoja še niso začele prinašati dobička. Nadomestili jih bodo vlaki ICE. Mehdorn pričakuje, da bodo DB tudi do konca leta izboljševale svoje poslovanje. Nadaljevali bodo strategijo strogega zmanjševanja stroškov, ki je prvi predpogoj za doseganje črnih števil in uvrstitev delnic DB-ja na borzo.

Silvo Repinc

»Hvaležen pogled je najlepš

Vi ste torej tisti »glavnik« na železniški postaji, tisti strogi mož z rdečo kapo, z loparčkom in s piščalko. Vas je nemara prav to privabilo na železnico?

Ne, kje pa. Železnica je bila bolj naključje, vendar, kot ugotavljam danes, zelo srečno naključje. Po osnovni šoli sem se nameraval, tako kot večina mojih prijateljev, vpisati na srednjo elektro šolo.

Potem pa je prišla ugodna ponudba za štipendijo na tedanji Železniški srednji šoli na Aljaževi. Po nesrečnem spletu okoliščin sem zamudil s prijavo za strojevodjo in se pač vpisal v smer prometno-transportni tehnik. Moram pa povedati, da tiste svoje nesrečne zamude z vpisom danes prav nič ne obžalujem, nasprotno! Delo vlakovnega odpravnika me v resnici veseli.

Saj res, kako je pravzaprav s tem: nekoč ste bili prometniki, pozneje vlakovni odpravniki, pa spet prometniki ...

Uradno smo še vedno vlakovni odpravniki, menda pa se pripravljaja nov pravilnik, tako da bomo spet prometniki.

Prva služba?

Seveda pripravniški staž, v Ivančni

Gorici. Tu sem postal vlakovni odpravnik, in med tem odslužil tudi vojaščino. Po osamosvojitvi Slovenije pa je nova kadrovska politika nenadoma ugotovila, da je vlakovnih odpravnikov preveč, in ostal sem brez službe – teden dni sem bil na cesti, kot se temu pravi. Potem pa so nas iz Novega mesta, iz tedanje Sekcije za promet poklicali, in dobili smo pogodbo za nedoločen čas. Leta 2000 sem opravil izpit za elektro relejne signalnovarnostne naprave in postal vlakovni odpravnik v Trebnjem, kjer sem še danes. Trenutno za mesec dni nadomeščam odpravnika v Ivančni Gorici, med tem pa sem delal že v Mirni Peči, Višnji Gori, Uršnih selih, Radohovi vasi, na tovorni postaji Revoz ... Sicer pa sem vmes počel že marsikaj, od prodaje vozovnic in dajanja informacij do dela na brzojavu, bil sem mentor za prodajo vozovnic, v delo pa sem vpeljal tudi nekaj odpravnikov, ki so prišli v službo za mano.

Vaše delo poteka kajpak v turnusu. Vedno se sprašujem, kako se človek privadi takšnemu, recimo temu, nenavadnemu ritmu življenja.

Brez težav, sploh se ni treba privajati! Prav zares ne bi hotel delati po običajnem delavniku od sedmih do treh. Moja dnevna izmena traja dvanajst ur, potem sem 24 ur prost in nato dvanajst ur v nočni izmeni. Po končani nočni sem dan ali pa dva prost, kar je odvisno od zagotovitve potrebnega števila delovnih ur. Soboto ali nedeljo tistih »običajnih« ljudi si preprosto narediš sam, denimo v torek ali sredo, ali pa v četrtek ... Kadar pa s sodelavcem zamenjaš turnus, si lahko prost kar tri dni hkrati, kar tudi ni od muh. Marsikaj se da postoriti med tem.



e plačilo»

Običajni delovni dan vlakovnega odpravnikova?

Običajnega dneva pravzaprav ni, od postaje do postaje se razlikuje. Odvisen je od števila vlakov in še od številnih drugih dejavnikov, na primer od števila drugih zaposlenih. Če, denimo, na neki postaji ni blagajničarke, prodajam vozovnice in dajem informacije pač sam. Skupno delo vseh vlakovnih odpravnikov pa je seveda dosledno izvajanje voznega reda in urejanje vožnje rednih in izrednih vlakov. Prosto in varno vozno pot je treba zagotoviti vsem vlakom, tudi tistim, ki zamujajo. En sam takšen zamujen vlak ti lahko vzame celo popoldne, da urediš vse potrebno, saj se stvari podirajo kakor domine, in te domine je treba kajpak postaviti nazaj v vrsto. Naša temeljna naloga je zagotavljanje varne uvozne in izvozne poti vlakov na postajo in z nje. Za to pa mora biti izpolnjeno kar precej pogojev: cestni prehodi morajo biti zavarovani, postavljena mora biti uvozna pot vlaka, kar v razumljivejšem jeziku pomeni pravilno postavljene kretnice, in seveda zagotovljen prost tir. Ob odhodu vlaka s postaje pa moramo poskrbeti za usklajenost z voznim redom in vlaku zagotoviti izvozno pot ter prosto progo do naslednje postaje. Vlakovni odpravnik je odgovoren prav za vse, kar se z vlakom zgodi na postaji, in vse do trenutka, ko pripelje na naslednjo postajo. Med tem dajemo tudi informacije ter vnašamo podatke o gibanju vlaka, času prihoda in odhoda v informacijski sistem. Hkrati ves čas obveščamo strojevodje o vseh morebitnih spremembah na progi in o vsem, kar je pač potrebno za varno vožnjo.

Odnosi v kolektivu ...

Hvala bogu so zadnje čase spet odlični. Bilo je nekaj

razprtij in nesoglasij, kje pa jih ni, toda s skupno dobro voljo in s kančkom strpnosti so se stvari naposled postavile spet na pravo mesto. Dobri odnosi med sodelavci so prav gotovo eden najpomembnejših pogojev za kakovostno, nemoteno in uspešno delo. Menim pa, da je dostikrat zelo veliko odvisno od šefa. On je tisti, ki ti predpisuje turnus, zagotavlja delo in – hm, navsezadnje tudi plačo. Če vse to »štima«, stvari same od sebe gladko tečejo po tirnicah.

Se morate kdaj pa kdaj spoprijeti tudi s kako težavo?

Mirno lahko rečem, da jih na samem delovnem mestu pravzaprav ni. Konkretno v lvančni Gorici pa nam delo zelo otežujejo nemogoče razmere za vstopanje potnikov na vlak. Potniki se vzpenjajo dobesedno po kolenih, saj so stopnice tako visoko. Kako naj, lepo vas prosim, pleza sedemdeset let stara ženica?! Za takšne primere sem se domislil začasne rešitve, ki je sprva zbujala celo nekaj posmeha: svojega brata sem poprosil, da mi je napravil nekakšno pručko, in kadar opazim pomoči potrebnega potnika, mu pač pomagam s pručko, da se vzpne v vagon. Hvaležen pogled mi pomeni najlepše plačilo! Poleg tega pa čakajoči potniki stojijo dobesedno na tirihi – varnost? Najhuje je ob konicah, ko se potnikov kar tare in je nevarnost seveda še toliko večja. To imamo tudi fotografirano (res je, in potniki dejansko stojijo na tirihi, op. av.). Med obema tiriroma bi bilo nujno treba zgraditi peron in rešena bi bila hkrati oba problema, ki ju navajam – takšen peron je mogoče zgraditi v tednu dni. To zares pereče vprašanje sem večkrat sprožil

pri ustreznih naslovih, a dolgo časa ni bilo nobenega odziva, videti pa je, da se bo položaj zdaj menda kljub vsemu uredil. Upajmo. Sicer pa je žal tako, da povratnih informacij skorajda ne dobivamo: »gor« jih kajpak moramo dati, nazaj »dol« pa jih ni.

Če se vrneva še malce k legendarni rdeči kapi: je še vedno takšna atrakcija za otroke?

Seveda! Mahajo mi z vlaka, na postaji pa me sprašujejo vse mogoče. Velikokrat jih vodim po postaji in jim razložim vse, kar jih zanima. To mi je resnično v veliko veselje! Kot zanimivost naj povem, da so me povabili v hčerkino šolo. V drugem razredu namreč obravnavajo tudi železnico. Povedal sem jim marsikaj o svojem delu in o železnici nasploh. V šolo sem seveda prišel z rdečo kapo, z loparčkom in s piščalko – otroci so bili navdušeni. Izkoristil sem priložnost, da jih opozorim na veliko nevarnost hoje po progi, ki pomeni v naši regiji velik problem. Vendar nisem začel z običajno prepovedjo, temveč sem se stvari lotil bolj po psihološki poti. Povedal sem jim, da se lahko odločš med dvema možnostima; hodil bom po progi, ali pa ne bom hodil po progi. Če se odločiš za »da«, imaš spet dve možnosti: prišel bom domov – ali pa ne bom prišel. Otroci so poslušali dobesedno z odprtimi usti, in upam, skoraj prepričan sem, da se jih je prijelo.

Kakšen se vam zdi, dandanašnji, odnos ljudi do železnice?

Hm, ne vem, marsikaj se je spremenilo. Ljudje so šli z razvojem naprej, železnica pa je ostala nekako na mestu. Vsaj na naši

dolenjski progi je tako – enaki, pravzaprav isti motorniki vozijo že dvajset let. Povečati bi bilo treba tudi progovno hitrost in odpraviti šibke točke, ki jih je še vedno veliko preveč. Kar pa zadeva odnos ljudi do železnice: opažam, da se delu mladih – seveda ne gre posploševati – nekako ne uspe vključiti v »normalno«, socializirano okolje. Pri tem mislim na njihov odnos do železniškega osebja in na vandalizem na vlakih. Morda je to stvar vzgoje, kaj vem. Mislim pa, da je njihov neprimeren odnos do okolja zgolj odraz njihovih slabih odnosov tudi sicer, v življenju nasploh.

Kako vam mineva prosti čas?

Zadnje čase se precej ukvarjam s tekom, po gozdu ali pa kar doma v sobi, na posebni napravi. To je prav priročno, če se ti zazdi, lahko tečeš tudi v spodnjih hlačah, in prav poživljaš se na to, kakšno je vreme. Ukvarjati pa sem se začel tudi s stretchingom, to je priprava organizma pred treningom in po njem. Učinek je tako mnogo večji, možnost neljubih poškodb pa manjša. Rad tudi pomagam pri mami v vinogradu, kakih 350 trt ima, seveda cvička, pa muškata, sauvignon ... O tem sem prebral tudi veliko strokovne literature, v vinogradu bi si upal napraviti prav vse od A do Ž, vključno s kletarjenjem, se pravi »do kozarca«. Pa tudi sicer rad in veliko berem, v zadnjem času največ s področja psihologije, vednja in razmišljanja. Zanimajo me stvari o človeku, predvsem njegova duhovna plat. Našel sem zanimivo življenjsko maksimo: **ni** treba le ugotavljati, da nečesa ni mogoče napraviti, temveč ugotoviti, **kako** je mogoče napraviti.



Veliko zdravja in zabave
ZA VSE TRI GENERACIJE!

Zdraviliški vlak

v Zdravilišče Laško in Terme Olimia

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

Vsako soboto

7.35		LJUBLJANA	↑	20.25
8.02		LITIJA		19.58
8.16		ZAGORJE		19.45
8.22		TRBOVLJE		19.39
8.36		ZIDANI MOST		19.26
8.51		LAŠKO		19.09
9.02		CELJE		18.59
9.16		GROBELNO		18.46
9.26		STRANJE		18.34
9.35	↓	ATOMSKE TOPLICE		18.25

za potnike – posebni popusti!

Na izlet z vlakom

Po E6 iz Jevnice v Grosuplje

Skozi Slovenijo držita dve evropski pešpoti, ki sta del velike mreže enajstih pešpoti. Poti, ki so označene enostavno s številkami, potekajo s severa Evrope na jug ter z zahoda na vzhod in po navadi povezujejo morja. E7 drži od Atlantika do Črnega morja, E6, druga evropska pešpot, ki drži čez Slovenijo, pa Baltik in Jadran. Prva poteka od Soče do Mure in naprej proti Hodošu in je dolga okrog tri tedne hoda, druga od mejnega prehoda Radelj do Strunjana in je teden dni hoda krajša. Na obeh pešpotih se železniške postaje pokažejo zelo primerne za začetek ali prekinitev etap, ki trajajo dan, dva ali več. Prijetno enodnevno hojo si privoščimo, če se po E6 čez obrobje Posavskega hribovja sprehodimo na rob Dolenjske. Hodimo po hribih in dolinah, skozi naselja, oberemo nekaj cest, bistvenih vzponov in spustov pa na poti ni. To je splošna značilnost evropskih pešpoti, ki so namenjene dolgemu koraku v dalj in spoznavanju življenja krajev, skozi katere hodimo. Ta »spoznavni« izlet po E6 je obenem lahko povabilo za nadaljevanje hoje po njej, le da so etape med železniškimi postajami na njej daljše. Naslednja je iz Grosupljega v Ilirsko Bistrico (4 do 5 dni hoje) in nato iz Ilirske Bistrice do Strunjana in od tam z avtobusom do kopske železniške postaje (2 do 3 dni). Prav tako privlačna je tudi hoja od Drave (ž. p. Vuhred) čez Pohorje, skozi Mozirje, Motnik in Moravče proti Jevnici (5 do 6 dni hoje).

S perona v Jevnici gremo po stopnicah do podvoza pod železniško progo in po cesti skozenj do križišča, kjer na pot opozori celo prometni znak *Janče*



Evropske pešpoti so označene z rdeče-rumenimi oznakami.

- pešpot. S križišča naravnost mimo hiš in po stezi navkreber, skozi gozd do prve hiše Zgornje Jevnice, za njo pri hiši št. 19 s ceste levo, čez travnik in spet na cesto. Na prvem razcepu desno, mimo domačije, ob robu gozda navzgor do naslednje kmetije. Za njo levo in po poti navkreber skozi gozd – razcepi so dobro označeni – na cesto in desno po njej proti Jančam. Z ovinka desno po bližnjici, nato spet po cesti, mimo kmetije Topolovčar (žganje, jabolčni kis, med, v sezoni jabolka). Kmalu zatem, ko cesto še enkrat pokrajšamo po poti, pridemo na cesto z leve in gremo po njej mimo cerkve in nato na razcepu desno do Doma na Jančah (hrana, prenočišča, tel. 01/367 10 29). Odprt je vsak dan, razen torka. Med tednom je na voljo klobasa, morda

enolončnica, ob koncu tedna tudi jedi po naročilu. Iz Jevnice na Janče hodimo 2 uri.

Od doma gremo nazaj po cesti do razcepa in nasproti hiše št. 2 desno dol po stezi, smerokaz *Obolno, B.K.P., Kucelj, Trebeljevo*. Skozi gozd do razcepa cest pri transformatorski postaji in naravnost, po cesti navzgor do znaka *Volavljje*. Za njim levo na odcep in po njem skozi gozd do ceste. Levo navzdol po cesti, zatem na ovinku levo dol po kolovozu čez travnike in pod počitniškimi hišicami do ceste, po njej desno in na glavno cesto proti Prežganju. Levo po njej do gozda. Tu gremo lahko še naprej po cesti, vendar ni odveč, če stopimo po razširjen razgled, tako da gremo s ceste levo na kolovoz in se po grebenu vzpnemo čez hrib in nato navzgor do cerkve sv. Marjete. Nato mimo župnišča navzdol do ceste in levo po njej. Za tablo, ki označuje konec Prežganja, na prvem odcepu desno, znak *okrepčevalnica Gaberke*. Po zgornji (levi) cesti mimo okrepčevalnice (odprta vsak dan, razen ponedeljka in torka), med počitniškimi hišami do ceste, po njej naravnost do razcepa in levo, znaka *Trebeljevo* in *Višnja Gora*. Po cesti skozi Veliko Trebeljevo (na levi je slaščičarstvo Martina s prodajalno, ki je med tednom odprta dopoldne, v petek in soboto do 17.00) in mimo cerkve do začetka klanca, kjer gremo s ceste levo na pot. Ko pridemo do travnika, s poti prečno čezenj, nekoliko v levo do roba gozda. Po stezi navzgor skozi gozd, nato po poteh in stezah, čez vzpetino Kopance do ceste. Po njej naravnost, iz gozda na travnike, kjer se za hruško z markacijo

odcepi kolovoz desno. Po njem pod Kucelj, na razcepu levo in na širok, plan vrh. Z Janč do Kuclja hodimo okrog **3 ure**.

Čezenj v smeri dosedanje hoje do ceste in po njej navzdol. Preden pridriži na travnike ob Blečjem vrhu, po dobro označenem odcepu desno pokrajšamo ovinek. Nato po cesti navzdol, skozi vas, navzdol v Polico in na razcepu pri trgovini levo. Skozi podvoz pod avtocesto, za njim desno in pri hiši št. 148 levo, na naslednjem razcepu desno, znak *Zg. Duplice*. Skozi vas, nato v velikem ovinku navzdol, skozi podvoz pod avtocesto in desno. Nato po cesti v Jerovo vas do ceste Ob Grosupeljščici in po njej levo v Grosuplje. Ko pridemo do mostu čez Grosupeljščico, gremo čezenj na Adamičevo cesto in po njej desno, skozi središče Grosuplja do Kolodvorske ceste, ki se odcepi levo kmalu za trgovino. Po njej pridemo, kot daje vedeti ime, naravnost do železniške postaje Grosuplje. S Kuclja **2 uri** hoje. **Skupaj okrog 7 ur**. Izletniška karta Ljubljana-okolica (1 : 50.000), karta občine Grosuplje (1 : 25.000).

Ob koncu tedna je iz smeri Jesenice za izlet kot naročen vlak, ki z jeseniške železniške postaje odpelje ob 5.28 in pripelje v Ljubljano ob 6.40. Vlak proti Jevnici (smer Dobova) odpelje z ljubljanske železniške postaje ob 6.50, v Jevnici izstopimo ob 7.09. Iz smeri Dobova je za izlet primeren vlak z odhodom ob 7.05, v Jevnici prispemo ob 8.36.

Z železniške postaje Grosuplje se proti Ljubljani odpeljemo ob 17.03, v Ljubljano prispemo ob 17.31. Vlak proti Jesenicam odpelje ob 17.43, proti Dobovi ob 17.45 (EC) in ob 18.50 (potniški).

Slikovna križanka



avtor VINKO KORENT	VRSTA STEREO- SKOPA	MAJDA POTOKAR ZADIRČNO GOVORJENJE		ČEDOMIR (KRAJŠE)	ILUSTRA- TORKA VOGELNIK	PETER SELLERS		KRILO RIMSKE KONJENICE	RAVEN, GLADINA	STARO MESTO NA KRETI	SKOK Z OBRATOM PRI DRSANJU	PALIČA ZA ČIŠČENJE PLUGA, OTKA
ZAČETNIK RODU, DAVNI PREDNIK						IZDELOVA- LEC OPANK						
KRAJ PRI ŠMARTNEM PRI LITUJI						PREBI- VALKA DOLINE						
VERGILOV EP O ENEJU						PRAVIL- NOST LETALEC, AVIATIK						
VENO TAUFER		K(ILO)P NEOLITSKO NASELJE V SRBIJI			BALERINA MLAKAR ODVAJALO, LAKSATIV			STAJA, TAMAR FR. PESNIK (TRISTAN)				
DALJAVA (PESNIŠKO)				MADŽAR. SKLADATELJ (FRANZ)					ŠVEDSKI PISATELJ HANSSON EFEKT			
OKO (OTROŠKO)				ALUMINIJ		NAVADA, OBIČAJ SIMONA VODOPIVEC					SLUŠATELJ MEDICIN. FAKULTETE	SESTRIN MOŽ
NAŠA STAREJŠA PEVKA (MAJDA)				NAŠ PISATELJ (CIRIL)						MURSKA SOBOTA ST. ENOTA ZA TLAK		
NAŠA PESNICA (MAJDA)				UMET. UPO- DOBITEV MESTO NA ŠKOTSKEM								
DEL KMEČKEGA VOZA						VEČJA STOJEČA VODA	ANGLEŠKO SVETLO PIVO	POZITIVNA ELEKTRODA				
PESTRNA								SEDMI MESEC	VESLAČ TUL			
risba KIH	ŠALA, POTEGAV- ŠČINA	VŽIGALNA KAPICA LUKNIČKA V KOŽI						LAHEN UDAREC IME VEČ SL. VASI				ŽIVAL- SKA NOGA
PALIČICA PRI KLOBASI					NAVIŠJI GR. BOG TIBETAN. GOVEDO				BARVA KOŽE, POLT	IGOR TORKAR GR. REKA, EVROTAS		
ZGORNJI DEL POREČJA						LETNI PRIDELEK TOMISLAV NERALIČ						
ALEKSAN. DUHOVEN, ZAČETNIK ARIANIZMA				VOJAK ARTILER. ENOTE								
ABRA- HAMOVA ŽENA				ROD KO- PENSKJE VOJSKE NA KONJIH								

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

bp, bv, skorjica, oidij, arheolog, raabe, said, ole, odlok, noj, novum, bajram, tinkara, ars, nauk, itten, lik, grdavš, ind, ksi, cia, skonto, at, peer, tipkar, nono, eta, rače, skalp, cajna, ec, trkalo, taivan, valjarna, celje, oto, tour, akter.

SŽ-EURO<26

mladinska kartica

za vse mlade do 26. leta!

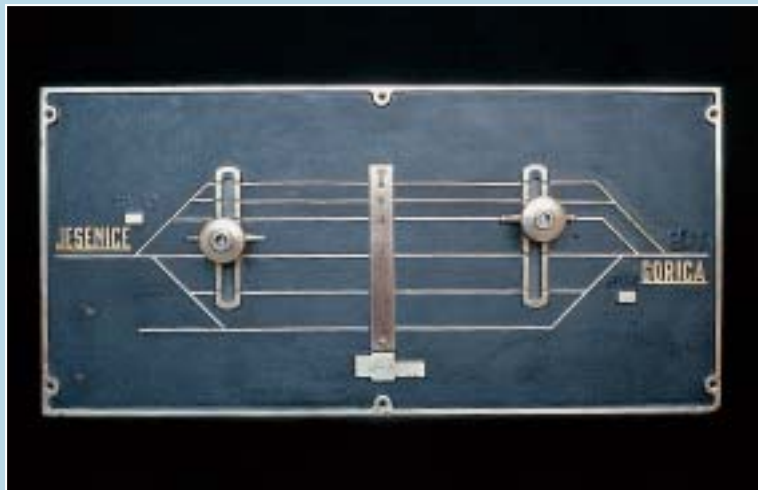


- 30 % popust na vlakih Slovenskih železnic
- 100.000 popustov po Evropi
- številni popusti po Sloveniji
- mednarodni projekti

NOVO! SŽ-EURO<26 vključuje tudi RAILPlus:
25 % popust na vlakih po Evropi!

www.slo-zeleznice.si www.euro26.si

Več informacij na prodajno-informacijskih centrih in blagajnah Slovenskih železnic.



Kontrolna plošča komandnega aparata tipa Rank
s postaje Vintgar.