

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Nova smer
Strateški
projekt
SP-12

Potniški promet
Potovanja z izkaznico FIP

Tovorni promet
Oprtni promet Maribor
Tezno-Wels v tretjem
letu obratovanja

Infrastruktura
Dobova dobiva
novo podobo

Iz tujine
Evropske železnice
svarijo pred omejujočo
zakonodajo

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@slozeznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Marko Tancar, Dario Cortese, Janez Merlak, Marjana Lesar Slovnik, arhiv UIC • tisk: Present d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prihodnja številka Nove proge izide 3. maja. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 16. aprila.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

1



Pogled s strani

Süleyman Karaman
generalni direktor Turških železnic



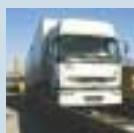
Nova smer

SP-12
Končni rezultat tega projekta naj bi bil nov akt o sistemizaciji, racionalizirano število delovnih mest ter izvajalcev in na tej podlagi določitev presežnega števila delavcev.



Potniški promet

Železničarke in železničarji se lahko z voznicami FIP z vlakom zapeljemo ne le v službo in iz nje, temveč tudi na dopust v številne evropske države – in to z občutnim popustom.



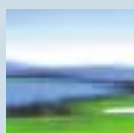
Tovorni promet

Število oprtnih vlakov na relaciji Maribor Tezno-Wels se je z enega para vlakov septembra 2001 že povečalo na štiri pare vlakov na dan. Zasedenost pa je v povprečju kar 93-odstotna.



Infrastruktura

Posodabljanju mejnih prehodov po zahtevah EU smo se pridružile tudi Slovenske železnice z obsežnimi deli na mednarodnem mejnem prehodu Dobova.



Iz tujine

Oblikovanje že tretjega »železniškega paketa« v organih EU že poteka, železniški prevozniki pa so mu že na začetku namenili kar nekaj kritik.



ŠZ so ljudje

Zvonimir Skalar
Glasba je moje življenje

2

3

8

10

12

14

16

Parlamentarni odbor za infrastrukturo je v zadnjih dneh marca potrdil predlog zakona o poslovni sanaciji Slovenskih železnic, ki ga sedaj čaka še obravnava v državnem zboru. Predvideno čim hitreje sprejetje zakona je ena od bistvenih sestavin vzpostavitve osnove za naš nadaljnji razvoj in za dober štartni položaj za tekmo s tujimi železniškimi prevozniki, ki Slovenije prav gotovo ne bodo zaobšli. Predlog zakona namreč govori tudi o delni dokapitalizaciji našega podjetja, o preoblikovanju dela dolgov v nove z nižjo obrestno mero, vključuje pa tudi dve milijardi tolarjev državne pomoči za sofinanciranje kadrovskega prestrukturiranja. Pa da ne bo pomote – predlagani sanacijski zakon ni dejanje usmiljenja našega lastnika ali pa le še en poskus z državno pomočjo nad vodo držati kronično izgubarsko podjetje. V času, ko stojimo tako rekoč pred vrati Evrope, je treba zapisati, da je prav Evropska unija v svoje dokumente zapisala, da morajo države svoje nacionalne železniške prevoznike pripraviti na tekmovanje na liberaliziranem trgu železniških prevoznih storitev.

Ker pa ima vsaka medalja dve plati, je v evropskem železniškem sektorju odgovornost za boljše rezultate porazdeljena med državo na eni in na železniško podjetje na drugi strani. Zato so se zahodnoevropske železnice že pred leti lotile temeljitega preoblikovanja svojih organizacijskih struktur ter se iz okostenelih paradržavnih podjetij začele obračati v smer tržnega poslovanja. Po tej poti, za katero je treba odkrito zapisati, da bo vse prej kot lahka, zato stopamo tudi na Slovenskih železnicah. Že v prejšnji Novi progi smo dobršen del vsebine posvetili organizacijskim spremembam, ki nas čakajo v naslednjih mesecih. Tokrat nekaj več pozornosti posvečamo projektu SP-12, ki govori o kadrovski reorganizaciji in racionalizaciji. S čim bolj poljudno razlago in konkretnimi primeri smo poskušali predstaviti osnovne cilje projekta, vsebinske razloge zanj in spremembe, ki jih bo prinesel.

V tokratni Novi progi pa so svoje mesto našli tudi številni drugi članki, ki govorijo o novostih in spremembah na različnih področjih. Kolegi iz potniškega prometa so nam posredovali podatke o cenejših potovanjih za železničarje v Bosno in Hercegovino, hkrati pa smo zbrali tudi podatke o ugodnostih, ki nam jih omogoča izkaznica FIP, da vas spomnimo na to možnost potovanja. Naše sodelavke in sodelavci iz tovarnega prometa se lahko pohvalijo z uspešnimi vožnjami oprtnega vlaka med Teznom in avstrijskim Welsom. Ta vozi že tretje leto, njegova zasedenost pa je v povprečju kar 93-odstotna.

Na področju infrastrukture pa že od lanskega novembra kot najobsežnejši projekt na naših progah potekajo dela na mednarodnem mejnem prehodu Dobova. Prvega maja bodo na njem namreč začela veljati poostrena schengenska določila, saj bo meja s Hrvaško postala zunanja meja Evropske unije. Z veseljem lahko zapišemo, da bodo vsa dela, povezana z zahtevami EU, končana že konec aprila. Več o trenutnem poteku del in organizaciji prometa pa lahko preberete tudi v Novi progi.



East Express mora čim prej povezati Slovenijo in Turčijo

Za Turčijo je značilen velik delež blagovne menjave s tujino. Ta na leto dosega kar okrog 55 milijonov ton. Znotraj teh količin je občuten tudi delež zahodnoevropskih držav. Izvoz in uvoz z Italijo sestavlja 32 odstotkov turške zunanje blagovne menjave, z Nemčijo 13 odstotkov, s Francijo 6 odstotkov in z Avstrijo 2 odstotka. Na Slovenijo v celotni evropski blagovni menjavi s Turčijo odpade 0,16 odstotka. Največji delež blaga, ki ga uvozimo po železnici iz Slovenije, imata papir in celuloza.

Kar 64 odstotkov blaga med Turčijo in Zahodno Evropo se prepeleje z ladjami, 26 odstotkov po cestah, 1 odstotek po železniških tirih in 0,3 odstotka z letali. Delež železniškega transporta med Turčijo in zahodnoevropskimi državami je torej zelo majhen. Majhen delež, ki ga med obema državama prepeljemo po železniških tirih, pa nam pomeni veliko priložnost za izboljšanje rezultatov.

Da bi izboljšali železniški delež v blagovni menjavi med obema državama, sva se 15. maja lani sestala direktorja TCDD in SŽ. Na

sestanku sva se dogovorila, da bomo na trg uvedli nov skupni produkt, ki smo ga poimenovali East Express. Šlo bo za mešani tovorni vlak, ki bo povezoval postaji Halkali v Carigradu in Ljubljanski Zalog ter tako vzpostavil nekakšen zemeljski most med Carigradom in Ljubljano. Naslednjo stopnjo pri dogovorih smo dosegli 19. septembra 2003, ko je bilo podpisano pismo o name-ri.

Vlak bo vozil po 1.577 kilometrih koridorja X, ki povezuje Turčijo in Slovenijo; z najkrajšo potjo bo povezoval Jugovzhodno, Srednjo, Zahodno in Severno Evropo. S podaljšanjem koridorja iz Turčije do Srednje in Severozahodne Evrope pričakujemo ponovno oživitve X. koridorja in povečanje železniškega transporta med Turčijo ter Nemčijo, Avstrijo, Italijo in Francijo, ki imajo občutne deleže v turški zunanjeblagovni menjavi.

Dandanes se pomen železnice povečuje iz dneva v dan, saj je do narave prijazen in obenem najvarnejši način transporta. Tudi Evropska unija je prepoznala pomen železniškega transporta in

podpira njegov razvoj, vključno z revitalizacijo X. koridorja. Tem prizadevanjem se pridružujemo tudi na turških železnicah, zato si želimo, da bi novo povezavo uvedli čim prej. Hkrati pa tudi na vseh dogovorih z različnimi sodelavci poudarjamo pomen projekta. Kot smo poudarili tudi na sestanku v Ljubljani konec decembra, pa bo za začetek voženj najprej treba izpolniti nekaj pogojev. Izboljšati bo treba odnose z uporabniki, ponuditi prilagodljive vozne rede in privlačne cene. Zato smo že oblikovali predlog voznega reda in nižjih cen. Na Turških železnicah pa od vseh železnic, ki sodelujejo v projektu, pričakujemo, da njegovi izvedbi namenijo kar največjo pozornost in s tem pomagajo k čim hitrejšemu začetku voženj East Expressa.

Rad bi omenil tudi naš novi projekt uvajanja blok vlakov, s katerim bomo ponudili novo transportno vizijo in transport blaga s hitrostmi, primerljivimi s cestnim transportom. Enega od novih blok vlakov bomo uvedli na relaciji Carigrad-Kapikule in bo nadaljevanje vlaka med Ljubljano in Carigradom na turškem ozemlju.

Poleg tega pa za zagotavljanje transportov med Evropo in Turčijo ter drugimi državami nekdanje Skupnosti neodvisnih držav in državami Srednjega Vzhoda že zdaj uspešno skrbimo z rednimi tovornimi vlaki na relacijah Carigrad-Almaly, Carigrad-Turkmenistan, Carigrad-Sirija, Adana (Turčija)-Musul (Irak). Upam, da se jim bo kmalu pridružil tudi novi vlak med Zalogram in Halkalijem. Na koncu pa bi rad kot predsednik uprave in generalni direktor Turških državnih železnic zagotovil, da bom s svojimi sodelavci storil vse, da bo East Express čim prej povezal obe državi.

Strateški projekt SP-12

Kadrovska reorganizacija in racionalizacija

Bralci Nove proge so lahko že v prejšnji številki revije v pogovorih s poslovodji družbe prebrali marsikaj o ciljih in poteku projekta SP-11 – Poenostavitev organizacijske strukture SŽ in prenova delovnih procesov, vključno organizacijskih pravilnikov, standardov in sistema kakovosti. Delno pa smo pisali tudi o poteku projekta SP-12, ki nosi naslov Kadrovska reorganizacija in racionalizacija. Končni rezultat tega projekta naj bi bil nov akt o sistemizaciji, racionalizirano število delovnih mest ter izvajalcev in na tej podlagi določitev presežnega števila delavcev. Namen tega prispevka je bralcem revije, predvsem pa

zaposlenim železničarjem, predstaviti dejansko vsebino in cilje, ki so zastavljeni s strateškim projektom Kadrovska reorganizacija in racionalizacija. Za informacije o delu na projektu smo zaprosili skrbnika projekta Andreja Pagona.

Kaj je Projekt SP-12?

Projekt SP-12, Kadrovska reorganizacija in racionalizacija, je le eden izmed projektov, ki so bili utemeljeni s strateško vizijo posloводства Nova smer, ki jo je po potrditvi na nadzornem svetu Holdinga Slovenske železnice, d. o. o., decembra potrdila tudi vlada RS. Strateški projekti oziroma

način projektne dela pa so po tej viziji postali gonilo nenehnih in potrebnih izboljšav ter način dela. Projekt SP-12 je po svoji vsebini dejansko nadaljevanje projekta SP-11, Poenostavitev organizacijske strukture SŽ. Če je eden izmed ključnih ciljev projekta SP-11 prenova pravilnika o notranji organizaciji družbe in izdelava novih pravilnikov Holdinga SŽ ter jedrnih družb, lahko med ključne cilje projekta SP-12 šteje mo izdelavo podlag za sprejem in uveljavitev novega pravilnika o sistemizaciji delovnih mest holdinga in novoustanovljenih jedrnih družb ter izdelavo opisov delovnih mest. Kadrovska racionalizacija

in operacionalizacija programa presežnih delavcev kot drugi ključni cilj projekta SP-12 sta tako samo posledica končnih rešitev in rezultatov, ki jih bosta dala oba projekta oziroma na njihovi podlagi sprejeti novi akti družb.

Vsebinski razlogi za novo sistemizacijo

Razloge za novo sistemizacijo delimo na zakonske in notranje. Zakon o delovnih razmerjih, ki velja od 1. januarja 2003, uzakonja in predpisuje samo en »obvezan« akt, ki ga mora imeti sleherni delodajalec v Republiki Sloveniji. To je akt, s katerim je določena organizacija dela oziroma obveznosti, ki jih morajo delavci poznati zaradi izpolnjevanja pogodbenih in drugih obveznosti. Dejstvo, da družba s prehodom v novo organiziranost po zakonu o preoblikovanju javnega podjetja v holding potrebuje tudi nove akte o notranji organizaciji in sistemizaciji, je zgolj formalne, vendar obvezujoče narave, pomembnejši od tega so vsebinski razlogi.

Zakon o delovnih razmerjih si v svojih številnih določilih zelo prizadeva za uveljavljanje pravic delavcev, ki jih morajo zagotoviti delodajalci, na drugi strani pa s svojo togostjo - na primer s pravili za spreminjanje pogodbe o zaposlitvi - zelo otežuje hitro in učinkovito reagiranje na spremembe, ki tako rekoč vsak dan nastajajo v razmerjih med ljudmi v delovnem procesu, med posameznikom in družbenim okoljem, med posameznikom in naravnim okoljem ter med posameznikom in tehniko.

Vsako delovno mesto, ki temelji na mikro delitvi dela, se zaradi spremenjenih razmer na trgu lahko kaj hitro spremeni. S tem pa se pojavi težava pojmovanja



delovnega mesta kot pravne kategorije, ki ga naša delovno pravna zakonodaja obravnava zelo formalno in skoraj popolnoma statično (prerazporejanja delavcev zaradi sprememb delovnega

procesa novi zakon ne pozna več). Odgovor na te dileme ter rešitve naj bi podal projekt SP-12 in na njegovi podlagi sprejeta nova sistemizacija za Holding Slovenske železnice, d. o. o., ter

njegove odvisne družbe. Prilaganje novim razmeram, ki smo ga začeli s tem projektom, ni osamljen, saj podobne spremembe potekajo v vseh uspešnih slovenskih podjetjih, ki že delujejo v

globalnih razmerah poslovanja. Z vhodnimi zahtevami projekta SP-12 je bilo določeno, da je kadrovska reorganizacija in racionalizacija namenjena prenovi sistemizacije delovnih mest, s katero naj se zmanjša število sedaj sistemiziranih delovnih mest z združevanjem več nalog v okviru posameznega delovnega mesta. Hkrati naj se opredelita optimalno število in struktura delovnih mest v družbi, vključno z določitvijo potrebnih odgovornosti (zahtevanih znanj, veščin, spretnosti, osebnostnih lastnosti ...) izvajalcev. Cilji, ki so bili za projekt SP-12 določeni v Novi smeri na podlagi analize obstoječe kadrovske strukture Slovenskih železnic, d. d., konec leta 2002, so dobili še dodatno podkrepitev z uveljavitvijo nove zakonske ureditve s področja delovnih razmerij, ki je začela veljati v začetku leta 2003.

Delovno mesto, ki je po organizacijski teoriji najmanjša organizacijska enota v organizaciji, je v obdobju več kakor 150-letne hierarhične organizacijske strukture železnic pomenilo zelo odmerjeno delitveno enoto, statično točko v organizacijski strukturi z zelo ozko opredeljenimi nalogami, manj pa pristojnostmi in odgovornostmi. Takšna ureditev enostavno ne more več slediti hitrim spremembam v procesih dela, ki jih povzročajo številni zunanji in notranji dejavniki. Veljavna sistemizacija iz leta 2000 in priloga KPDŽP vsebujeta kar 725 različnih delovnih mest, ki so razvrščena od prve do sedme tarifne skupine. Če znaša skupno število sistemiziranih delovnih mest od prve do četrte tarifne skupine 107 različnih delovnih mest, v peti, šesti in sedmi tarifni skupini pa kar 618, je jasno, da k navedeni pestrosti največ prispevajo različna »referentska« delovna mesta, kjer so naloge razčlenjene do njihovega absurda.

Potek dela na projektu SP-12

V izhodišču izvedbe projekta združevanja nalog so bile postavljene naslednje ključne točke:

- s projektom se ne bo posegalo v obstoječi plačni sistem, kar pomeni, da se lahko združujejo naloge tistih delovnih mest, ki so uvrščena v isto tarifno

Primer št. 1: Združevanje referentov

	Ureditev po veljavni sistemizaciji		Predlog po projektu SP 12
Šifra in naziv delovnega mesta	a. 50303 Referent III/3 – za evidence osnovnih sredstev b. 50305 Referent III/3 – za obračun materiala c. 50311 Referent III/3 – za obračun plač	κ	550302 Referent III/3 – ekonomske smeri
Stopnja strokovne izobrazbe	V. stopnja izobrazbe	κ	V. stopnja izobrazbe
Smer strokovne izobrazbe	a. Ustrezna b. Ekonomska c. Ekonomska	κ	Ekonomska
Količnik	2,18	κ	2,18
Naloge (npr.)	a. Vodenje evidenc o stanju in gibanju osnovnih sredstev, materiala, rezervnih delov in drobnega inventarja,... (skupaj 8 skupin nalog in opravil) b. Vodenje evidenc o stanju in gibanju materiala, rezervnih delov, drobnega inventarja in osnovnih sredstev,... (skupaj 8 skupin nalog in opravil) c. Priprava in pregledovanje dokumentov za obračun plač, vnašanje podatkov v aplikacijo Plače ter izvedba popravkov,... (skupaj 10 skupin nalog in opravil)	κ	Evidentiranje, obračunavanje in razkrivanje osnovnih sredstev in dolgoročnih rezervacij Evidentiranje, obračunavanje in razkrivanje zalog Obračun plač in drugih stroškov dela

Primer št. 2: Združevanje kretnikov

	Ureditev po veljavni sistemizaciji		Predlog po projektu SP 12
Šifra in naziv delovnega mesta	a. 30702 Kretnik II - Kretnik II b. 30703 Kretnik II - Kretnik v vleki	κ	340104 Kretnik III
Stopnja strokovne izobrazbe	III. stopnja izobrazbe	κ	III. stopnja izobrazbe
Smer strokovne izobrazbe	a. Nižja poklicna izobrazba b. Nižja poklicna izobrazba	κ	Ustrezna
Količnik	1,71	κ	1,71
Šifra in naziv delovnega mesta	30802 Kretnik I - Kretnik I	κ	340105 Kretnik II
Stopnja strokovne izobrazbe	III. stopnja izobrazbe	κ	III. stopnja izobrazbe
Smer strokovne izobrazbe	Nižja poklicna izobrazba	κ	Ustrezna
Količnik	1,80	κ	1,80
Šifra in naziv delovnega mesta	31701 Kretnik I/1 - Kretnik I/1	κ	340106 Kretnik I
Stopnja strokovne izobrazbe	III. stopnja izobrazbe	κ	III. stopnja izobrazbe
Smer strokovne izobrazbe	Nižja poklicna izobrazba	κ	Ustrezna
Količnik	1,89	κ	1,89

Primer št. 3: Združevanje vzdrževalcev SV naprav

	Ureditev po veljavni sistemizaciji		Predlog po projektu SP 12
Šifra in naziv delovnega mesta	a. 43501 Elektromehanik SV b. 43701 Vzdrževalec SV I.	κ	440501 Elektromehanik signalnovarnostnih naprav
Stopnja strokovne izobrazbe	IV. stopnja izobrazbe	κ	IV. stopnja izobrazbe
Smer strokovne izobrazbe	Elektrotehnična Elektrotehnična	κ	Elektrotehnična
Količnik	2,29	κ	2,29

skupino in isti plačilni razred,

- naslednji pogoj, ki je bil upoštevan pri združevanju, je ista vrsta ali komplementarnost zahtevane izobrazbe, kar pomeni, da niso »v istem košu« na primer družboslovne in naravoslovne zahteve,
- tretja pomembna stalnica, ki je upoštevana pri projektu, so delovna mesta izvršilnih železniških delavcev, ki se glede na sedanje stanje zaenkrat v ničemer ne spreminjajo oziroma združujejo. Odločitev, da se ta kategorija delovnih mest ohranja v nespremenjeni strukturi, je povezana s posebnimi zahtevami za zasedbo teh delovnih mest glede na zakon o varnosti v železniškem prometu, izdelanimi ocenami tveganja, pa tudi pravicami, ki so uveljavljene na teh delovnih mestih glede beneficirane dobe oziroma vključitve v sistem obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja.

Kako konkretno poteka delo na projektu, si lahko pogledamo na praktičnem primeru s področja računovodstva, kjer poteka proces evidentiranja poslovanja z obračunom plač. V naši veljavni sistemizaciji imamo definirana na primer naslednja delovna mesta: 50303 referent III/3 – za evidenco osnovnih sredstev, 50305 referent III/3 – za obračun materiala in 50311 referent III/3 – za obračun plač. Vsa ta dela v manjših in prilagodljivejših podjetjih opravlja poleg svojih del kar »tajnica«. Pri nas pa je delo razčlenjeno na tri delovna mesta, čeprav je vrsta nalog iz vsakega opisnega lista za ta dela dobesedno enaka (vodenje evidenc o stanju in gibanju materiala, rezervnih delov, drobnega inventarja in osnovnih sredstev...). Za vsa tri delovna mesta je zahtevana srednja izobrazba

ekonomske oziroma ustrezne smeri, osnovna plača oziroma količnik je za vsa tri delovna mesta enak (2,18). Težave nastanejo, ko je zaradi rokov, ki so v računovodstvu pravilo, treba »sosedovo« delo opraviti tudi, ko so delavci na dopustu ali krajšem bolniškem dopustu. V takšnih primerih lahko še vedno slišimo frazo, ki jo poznamo še iz nekih drugih časov: »to ni v mojem opisu del«, delodajalec naj zagotovi večje rezerve in podobno. V takšnih primerih tudi naše sedaj močno posodobljene odredbe za opravljanje drugega dela niso bile uspešne. Nasprotno pa odredba o nadomeščanju ni bila sporna, če je bilo treba nadomeščati na primer stroškovnega knjigovodja (referent III/1, količnik 2,41), saj je s sabo prinesla višjo plačo za čas nadomeščanja. Projekt SP-12 ne posega v obstoječi plačni sistem. Zato je združevanje knjigovodskih opravil izvedeno znotraj istega količnika, ne pa tudi sicer sorodnih del, ki sodijo v višji tarifni razred. Združevanje sicer funkcionalno sorodnih del računovodstva iz različnih plačilnih razredov bi namreč pomenilo nujnost upoštevanja 191. člena KPDŽP (za vsa tako združena delovna mesta bi veljal količnik najvišje ovrednotenega dela), kar pa ni namen niti naloga tega projekta. V drugem primeru je prikazan primer kretnikov, ki se glede na različne količnike ne združujejo, tretji primer pa prikazuje združevanje na področju vzdrževanja infrastrukture. V skladu z naštetimi izhodišči je bilo oblikovanih okvirno 280 novih delovnih mest, za katera so oblikovani novi opisni listi kot ključna priloga akta o sistemizaciji z vsemi elementi, ki bodo omogočali uspešno izvajanje procesov v družbi. Ključna sesta-

vina novega opisnega lista je torej določitev stvarnega dela v podjetju oziroma pisno opredeljevanje nalog, dolžnosti in odgovornosti, ki jih zajema delovno mesto, podlaga za navedeno definiranje pa so izdelane matrice vseh glavnih procesov, procesov in podprocesov v sklopu projekta SP-11. Imeli bomo torej bazo standardiziranih nalog oziroma delovnih področij, s katerimi bo zagotovljeno, da se bodo opravili vsi načrtovani procesi v družbi, iz matrik procesov pa bo izhajala tudi struktura sistemiziranih delovnih mest po posameznih delih družbe. Iz opisanega je razvidno, da gre za tesno povezanost in medsebojno soodvisnost obeh projektov, končanje dela na obeh pa bo pomenilo strokovno podlago za pripravo formalnih aktov, s katerimi se bosta uredili notranja organizacija in sistemizacija v holdingu in jedrnih družbah.

Potek kadrovske racionalizacije

Kadrovska racionalizacija je drugi del projekta SP-12 in se nanaša na prilagajanje kadrovske strukture zahtevam za učinkovito poslovanje holdinga in jedrnih družb. Trenutno v družbi poteka tako imenovana 1. faza kadrovskega prestrukturiranja na podlagi sprejetih ukrepov v decembra lani. Tedaj je bila nekaterim kategorijam zaposlenih ponujena možnost, da se jim s sporazumno opredelitvijo za presežne delavce zagotovi ustrezna socialna varnost do izpolnitve pogojev za redno upokožitev. Ta del projekta, v katerega je vključenih 116 delavcev, se že končuje, druga faza bo sledila po vzpostavitvi nove organizacijske strukture holdinga in po ustanovitvi odvisnih družb.

Aktualno

Smetana evropskega tovarnega prometa v Ljubljani

Med 27. in 29. majem bo v Cankarjevem domu potekal mednarodni železniški seminar z imenom Železniški tovorni promet v novem stoletju. Teme seminarja se bodo navezovala na lanski Eurailfreight, ki je potekal v Münchnu; potekale bodo diskusije o izzivih novega stoletja za železnice, o pričakovanju uporabnikov ter vlogi prometne politike v železniškem prometu blaga. Seminar bo razdeljen na tri podteme: Železnica, zanesljivi partner na transportnem trgu blaga, Železniško omrežje tovarnega prometa za »večjo Evropo«, Optimiziranje železniškega tovarnega prometa. Na strani SŽ bosta kot predstavnika gostitelja v razpravah sodelovala generalni direktor Blaž Miklavčič in izvršni direktor tovarnega prometa Srečko Žerjav. S svojimi prispevki pa se jima bodo pridružili številni eminentni strokovnjaki iz tujine, med drugim tudi direktor tovarnega prometa v UIC, Pierre Reinhardt, predsednik Railion Deutschland, dr. Klaus Kremper in vodja tovarnega prometa ÖBB, mag. dr. Wolfgang Scharinger. Organizacija seminarja poteka v sodelovanju z Mednarodnim železniškim kongresnim združenjem IRCA, generalna koordinatorka seminarjskih dejavnosti pa bo pomočnica izvršnega direktorja za strateško trženje in razvoj Mirjam Kastelič. Seminarja naj bi se udeležilo več sto vodstvenih delavcev in strokovnjakov s področja železniškega tovarnega prometa državnih železniških prevoznikov, novih prevoznikov, upravljavcev železniške infrastrukture in luških podjetij ter predstavnikov politike ter gospodarstva. Seminar se bo začel v četrtek, 27. maja, z nagovori ljubljanske županje Danice Simšič, predsednika GZS Jožka Čuka in Blaža Miklavčiča ter okroglo mizo Železniški tovorni promet – danes in jutri. Na njej se bodo prometnemu ministru Jakobu Presečniku pridružili še predsednik CER Giancarlo Cimoli, predsednik UIC Benedikt Weibel in drugi predstavniki EU, EIM in IRCA. Natančnejši podatki o programu seminarja, prijavnica nanj in prijavnica za hotelske storitve ter turistični program v štirih jezikih so objavljeni na spletni strani Slovenskih železnic.

Železničarji v Bosno odslej ceneje

Slovenske železnice kot poslovodna uprava za Route management Rome 7.11. smo že pred časom dale pobudo, da bi se med članicami te skupine, ki združuje SŽ, HŽ, JŽ, ŽFBH, ŽRS, MŽ, CH, CFR in BDŽ, dogovorili za izboljšanje pogojev za potovanje železničarjev. Pri tem smo želeli doseči dvoje. Prvič, pogoje za potovanja železničarjev iz drugih železniških uprav, članic Rome 7.11., smo želeli izenačiti s pogoji, ki veljajo v bilateralnem prometu s Hrvaškimi železnicami. Po posebej sklenjenem bilateralnem sporazumu lahko namreč delavci Slovenskih in Hrvaških železnic na podlagi izkaznice FIP že vrsto let kupujemo vozovnice s 75-odstotnim popustom tako za bilateralni promet kot za promet v tranzitu prek Hrvaške oziroma prek Slovenije. Izkaznica FIP že tako omogoča za petdeset odstotkov cenejše vozovnice, z omenjenim sporazumom pa smo še dodatno spod-

bujali železničarje za potovanje med sosednjima državama. Z izenačitvijo pogojev za potovanja na območja drugih železniških uprav, članic skupine Rome 7.11., smo torej želeli odpraviti nastale razlike, obenem pa prispevati h krepitvi potovanj na območja, na katera smo v zadnjih letih relativno malo potovali - Bosna in Hercegovina, Srbija in Črna gora, Makedonija

V primeru Bosne in Hercegovine je bilo treba storiti dosti večji korak. Niti Železnice federacije Bosne in Hercegovine niti Železnice Republike Srbije namreč še niso članice Združenja FIP. To z drugimi besedami pomeni, da železničarji z območja, ki ga pokriva ta dve upravi, pri potovanjih v tujino nimajo nobenih ugodnosti. Po enako neugodnih pogojih so potovali tudi slovenski železničarji, čeprav za marsikaterega Bosna in Hercegovina ni le ena od tujih uprav. V letih polpretekle zgodovine,

ko je bilo zanimanje domačinov za različne poklice na železnici tako rekoč neznatno, je na Slovenskih železnicah - ali ŽG, kot smo se tedaj imenovali - našlo svoj kruh veliko, tedaj pretežno mladih fantov, ki so šli v svet s trebuhom za kruhom. Postali so naši sodelavci in pomemben člen našega kolektiva. A čeprav je Slovenija postala njihov drugi dom, so njihove korenine še vedno v prvotni domovini. Ob koncu tedna, ob praznikih ali morda na dopust se marsikdo med njimi odpravi proti nekdanjemu domu: k staršem, sorodnikom, prijateljem ... Bosna in Hercegovina pa je zanimiva tudi za vse druge: bogata, čeprav pogosto zelo kruta zgodovina, zanimiva mesta, lepa narava in prijazni ljudje so vsekakor razlogi za obisk. Zaradi olimpijskih iger je Sarajevo postalo znano po vsem svetu, tedanji športni dosežki pa so tudi marsikaterega Slovencu ostali globoko v spominu. V Bo-

sno in Hercegovino torej radi potujemo, a vse prepogosto žal tudi železničarji z osebnim avtomobilom.

Potreba po rešitvi težave je bila obojestranska. Ne preseneča torej, da so bile Železnice federacije Bosne in Hercegovine prve, ki so se odzvale pobudi. Rezultat se kaže v bilateralnem sporazumu, sklenjenem februarja, po katerem bodo železničarji SŽ na podlagi izkaznice FIP ter železničarji ŽFBH na podlagi izkaznice P-4 v bilateralnem prometu kupovali vozovnice s 75-odstotnim popustom. Ugodnosti bodo začele veljati 1. marca.

Problem seveda še ni docela rešen, kajti »bela lisa« ostaja območje Železnic Republike Srbije, za katere dogovor še ni sklenjen. A zadeve se premikajo, in kot kaže, se bo tudi ta uprava kmalu odločila rešiti vprašanje potovanj železničarjev na podoben način.

Za vse tiste, ki se bodo odločili za potovanje v Bosno z vlakom, naj navedemo še nekaj podatkov o možnostih potovanja. Z Bosno in Hercegovino obstaja žal za zdaj le ena povezava s prestopanjem. Vlak Lisinski odpelje iz Ljubljane ob 6.15 ter prispe v Zagreb ob 8.32. Po prestopu v Zagrebu lahko potnik nadaljuje potovanje z vlakom 397 Zagreb-Ploče, ki prispe v Sarajevo ob 18.34. Vrnitev iz Sarajeva je mogoča z vlakom 396 (odhod iz Sarajeva ob 10.20, prihod v Zagreb ob 19.46). V Zagrebu je treba spet prestopiti ter nadaljevati pot z vlakom Lisinski, ki prispe v Ljubljano ob 23.17.

Naj bo torej zaradi nižje cene ali kar tako, predlagamo vam, da se odpravite na pot. V dvoje bo seveda lepše, pa tudi če ne z železničarjem ... Prava turška kava na Baščaršiji bo zadišala čisto drugače ...



Dan žena je najlepši na vlaku ICS



Takole je svoje delo za trenutek prekinil del ekipe, ki je na zasneženo jutro skrbela za to, da je bil peron pred vlakom popolnoma čist.

Na jutro ponedeljka, 8. marca, je potnike in potnice na ljubljanski železniški postaji pričakal nič kaj spomladanski dan. Zaradi nizkih temperatur in obilice snega so z visoko dvignjenimi ovratniki hite- li, da se čim prej izognejo zimi, ki je še pošteno kazala svojo podo- bo. Kdor pa je le dvignil pogled z gazi, je na tiru 3a lahko zagledal vitko silhueto vlaka ICS, ki je ča-

kal na pol deveto, ko se bo od- pravil proti Mariboru. Razlog za izredni odhod vlaka ICS s tira 3a je bil tudi letos med- narodni dan žena in že kar tradi- cionalna akcija, s katero naše potnike, zlasti pa seveda potnice, 8. marca presenetimo in jim po- lepšamo dan. Vlak je na pot spremila folklorna skupina ple- salk in plesalcev uveljavljenega

Akcijo Slovenskih železnic so s sponzorskimi prispevki podprli fol- klorna skupina ŽKUD Tine Rožanc, Pekarna Vrhnika, Družina Per- šolja, s. p., iz Dobrovega, RTV Slovenija, Založba kaset in plošč, Zel s Ptuja, Dana iz Mirne, Vinarstvo Slovenske gorice Haloze s Ptuja, Coca-cola Beverages Slovenia, Eurest, Inka Impex iz Celja, Mercator, Žito, Gostilna Drava iz Maribora in SŽ-ŽIP.

kulturno-umetniškega društva Tine Rožanc, ki pa zaradi slabih vremenskih razmer žal ni mogla pokazati vsega svojega znanja. Še pisk in vlak je točno po voz- nem redu odpeljal proti svojemu cilju. Po prijaznem pozdravu vod- je vlaka Vesne so oder prevzeli študentje Visoke strokovne šole za gostinstvo in turizem z Bleda, ki so se letos že tretjič udeležili praznične vožnje. Seveda ne praznih rok! Hitro, prijazno in predvsem popolnoma profesio- nalno so vso pot do Maribora skrbeli za to, da potnice in potni- ki niso ostali lačni in žejni. Ker pa je 8. marec poseben dan – med- narodni dan žena – so potnice prejele tudi lepe pahljače in še nekaj drugih darilc, ki jih bodo spominjala na prijetno vožnjo z našim vlakom.

Pisati, da je vožnja do štajerske prestolnice hitro minila, je skoraj odveč, saj ob razvajanju priza- devnih gostincev in prijetni druž- bi drugače skorajda ne bi moglo biti. Po prihodu v Maribor so se zadovoljni potniki poslovili od to- plega vlaka, študentje pa so se začeli pripravljati na vrnitev. Tudi na povratni vožnji ob 12.50 iz Maribora so bile namreč naše gostje na vlaku deležne prav po- sebne obravnave in prijazne po- strežbe. Red pač mora biti! Dvajset minut pred tretjo se je modro-beli ICS vrnil v Ljubljano, ob enotnem mnenju vseh navzočih – akcija je bila odlično izpeljana, njena edina pomanj- kljivost pa je, da je osmi marec na vrsti le enkrat na leto.



Študentje Visoke strokovne šole za gostinstvo in turizem z Bleda so poskrbeli za prijetno počutje vseh potnic in potnikov.



Vlak Casanova ne vzbuja pozornosti le s svojo celostno podobo in po- nudbo, temveč žanje uspehe tudi na področjih, kamor doslej železnice še niso segle. Pravzaprav priznanje velja oglaševalski akciji za novi vlak. Na 13. Slovenskem oglaševalskem festivalu, ki je potekal med 10. in 12. marcem v Portorožu, je namreč oglas Nune, ki ga je izdelala Agenci- ja Imelda, prejel eno od samo de- vetih zlatih priznanj v kategoriji tiska- nih oglasov in plakatov. Prestižno priznanje je seveda predvsem plod dela trženjskih strokovnjakov Agencije Imelda. Obenem pa je tudi spodbuda našim sodelavkam in sodelavcem iz potniškega prome- ta, ki z vzpostavljanjem dejavnega trženja odpirajo novo poglavje v predstavljanju naših storitev obstoječim in novim uporabnikom.

Potovanja z izkaznico FIP

Železničarke in železničarji se zaradi narave svojega dela seveda vsak dan na tak ali drugačen način ukvarjamo z vožnjo vlakov. Na podlagi določil združenja FIP pa imamo možnost, da se z vlakom zapeljemo ne le v službo in iz nje, temveč tudi na dopust v številne evropske države – in to z občutnim popustom.

Ugodnosti in popuste za potovanja z vlaki ureja Pravilnik združenja za mednarodne popuste železniškega osebja (Združenje FIP). Pravico do izkaznice FIP pridobijo zaposleni na Slovenskih železnicah po enem letu neprekinjene zaposlitve. Izkaznica FIP se izda tudi družinskim članom – zakoncu in otrokom do 25. leta starosti, če se šolajo. Železniški upokojenci pridobijo pravico do izkaznice FIP zase in družinske člane, če so pred upokojitvijo najmanj enajst let delali na železnici.

Z izkaznico FIP lahko delavec Slovenskih železnic enkrat na leto naroči brezplačno vozovnico za posamezno članico združenja FIP. Glede na dvostranske dogovore se lahko brezplačna vozovnica naroči tudi za družinske člane oziroma jo lahko naročijo tudi upokojenci in njihovi družinski člani, ki imajo več ugodnosti do 45 mesecev po upokojitvi. Pri naročilu brezplačne vozovnice je treba plačati pavšalno ceno za izdajo vozovnice. Poleg brezplačne vožnje za eno državo pa izkaznica FIP omogoča neomejene nakupe vozovnic za posamezne relacije v državah članicah s popustom. Višina popusta je v posameznih članicah FIP različna in znaša najmanj 50 odstotkov.

Pomembno je vedeti, da v posameznih državah potnike poleg tako imenovanih državnih prevoznikov prevaža tudi veliko drugih železniških prevoznikov. Pri teh podjetjih lahko izkaznica FIP omogoča enake popuste kot pri državnem prevozniku. Popusti so lahko tudi drugačni, odvisni od termina potovanja, ali pa jih nekateri prevozniki celo sploh ne priznavajo. Upoštevati je treba, da tudi za posamezne vlake »državnih prevoznikov veljajo obvezne rezervacije sedežev ali posebni dodatki, kot na primer za vlake TGV v Franciji. Vsekakor je pred potovanjem priporočljivo dobiti čim natančnejše informacije, ki so dosegljive na spletnih straneh posameznih železniških družb in na mednarodnih potniških blagajnah. Vse informacije o voznih olajšavah pa dobite v potniškem prometu na telefonski številki: 01-2914550 ali 01-2914363.

V tabeli so navedeni popusti po posameznih članicah Združenja FIP. Izkaznica FIP omogoča slovenskim železničarjem, železniškim upokojencem in družinskim članom tudi nakup vozovnic s 75-odstotnim popustom na progah Železnic Federacije Bosne in Hercegovine (ŽFBH), ki sicer še niso članice Združenja FIP, in zato v tabeli niso navedene.

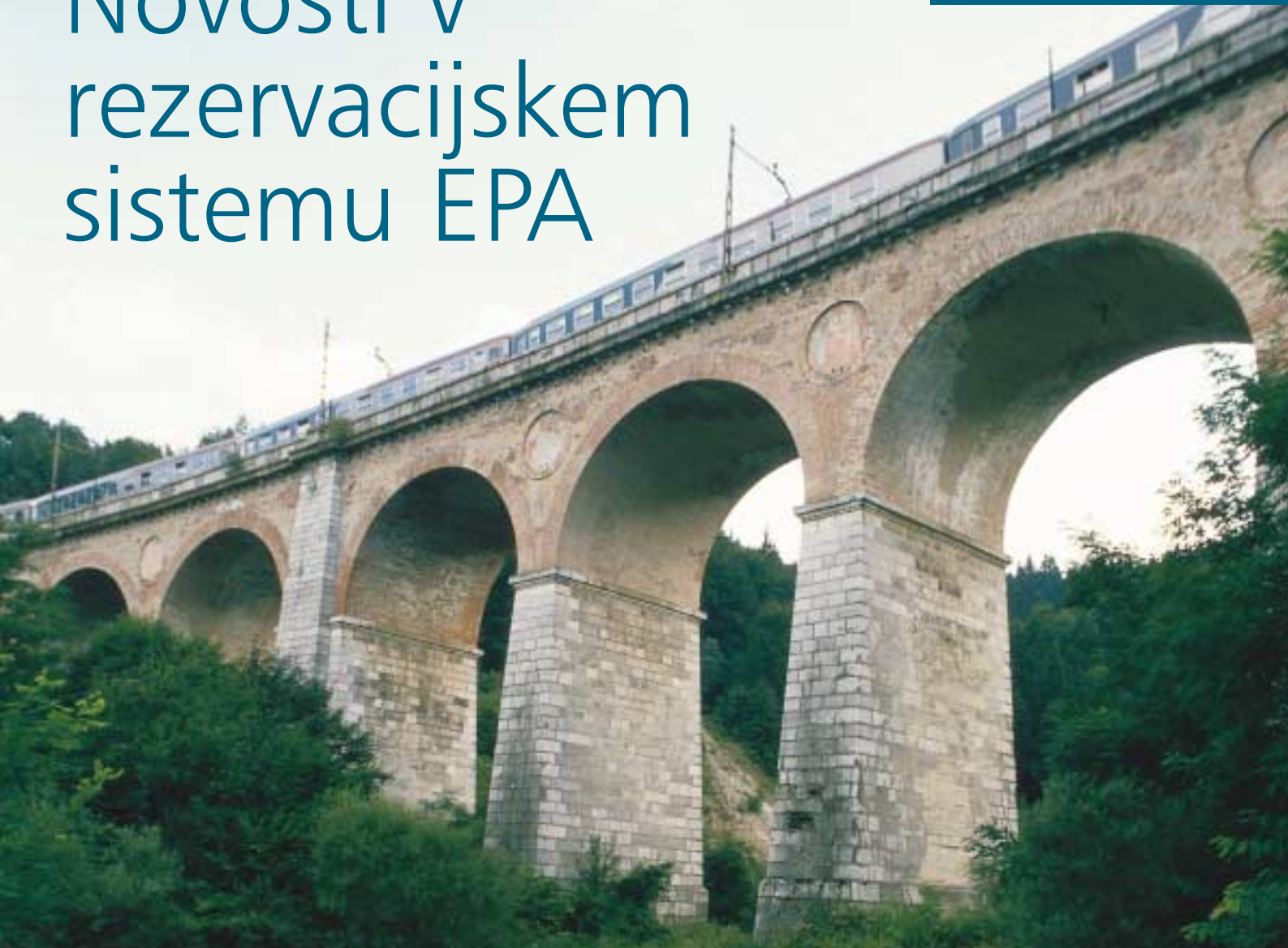
PREGLED POPUSTOV PO ČLANICAH FIP

	Zaposleni		Družinski člani zaposlenih		Upokojenci			Družinski člani upokojencev		
	Na leto	%	Na leto	%	Na leto	45 mesecev*	%	Na leto	45 mesecev*	%
ČLANICE FIP	A	B	A	B	A	A	B	A	A	B
ATOC, Vel. Britanija	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
BDŽ, Bolgarija	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
BLS, Švica	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
CFARYM, Makedonija	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
CFL, Luksemburg	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
CFR, Romunija	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
CH, Grčija	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
CIE, Irska	1	50	1	50	0	1	50	0	1	50
CP, Potrugalska	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
ČD, Češka	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
DB, Nemčija	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
DSB, Danska	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
FS, Italija	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
GySEV, Madžarska	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
HŽ, Hrvaška	1	75	1	75	1	0	75	1	0	75
JŽ, Srbija in Črna gora	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
MAV, Madžarska	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
NIR, Severna Irska	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
NS, Nizozemska	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
NSB, Norveška	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
OeBB, Avstrija	1	50	1	50	1	0	50	0	1	50
PKP, Poljska	1	50	1	50	1	0	50	0	1	50
RENFE, Španija	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
SBB, Švica	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
SNCB, Belgija	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
SNCF, Francija	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
SP, Portugalska	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
VR, Finska	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
SLL, ladijska družba	1	50	1	50	0	1	50	0	1	50
StL, ladijska družba	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
ŽSR, Slovaška	1	50	1	50	1	0	50	1	0	50
VSU (BSB), ladijska družba	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50
P&OF, ladijska družba	1	50	0	50	0	1	50	0	0	50

LEGENDA:

- A: V stolpcih je navedeno število brezplačnih voženj v koledarskem letu
 B: V stolpcih je naveden popust za posamezno potovanje. Število teh je v koledarskem letu oziroma med veljavnostjo izkaznice FIP neomejeno
 * Število brezplačnih vozovnic v času 45 mesecev po upokojitvi, ob smrti delavca oziroma upokojenca, za delavca in za njegove družinske člane

Novosti v rezervacijskem sistemu EPA



Med 16. in 18. marcem je v Luksemburgu potekalo srečanje uporabnikov rezervacijskega sistema EPA. Na njem smo bili predstavniki sodelujočih trinajstih železniških uprav seznanjeni z novostmi in delovnimi postopki ter z načrtovanimi projekti in spremembami sistema.

V rezervacijski sistem EPA se bo še letos vključil ŽTP Beograd, ki bo po namestitvi računalniške opreme in šolanju osebja, predvidoma do poletja, začel izdajati mednarodne rezervacije na območju Srbije in Črne gore. Za potnike iz Slovenije to pomeni, da bomo lahko izdali elektronsko rezervacijo tudi za potovanje z vlakom, ki odpelje iz Srbije in Črne gore. Tako se bomo izognili izstavljanju ročnih rezervacij in vnaprejšnjemu rezerviranju določenega števila se-

dežev, ležišč in spalnikov v vlaku, saj bo mogoče posamezna mesta na vlaku rezervirati glede na dejansko število potnikov. Zaradi poenostavitve izdajanja rezervacij v mednarodnem prometu bo članstvo ŽTP Beograda v sistemu EPA bistveno olajšalo rezerviranje, kar bo nedvomno prispevalo k večji tržni privlačnosti ob uvedbi hitrega vlaka na relaciji Ljubljana-Beograd in dvignilo raven storitve potovanja z vlakom med Slovenijo ter Srbijo in Črno goro.

Sistem EPA v svoji 40-letni zgodovini iz leta v leto proda več rezervacij. Lani na primer kar 48 milijonov. Značilno je, da prodaja nenehno narašča, kljub siceršnjim težavam in nazadovanju v turistični panogi. Razvoj sistema sledi novim tehnologijam in je bil v svoji dolgoletni zgodovini deležen sko-

rajda revolucionarnih tehnoloških sprememb. Poleg stalnih izboljšav in novih programskih funkcij za obdelavo in prikaz podatkov o rezervacijah in vlakih, ki železnicam omogočajo bolj prilagodljivo prodajo s tržnimi, terminsko določenimi ugodnimi ponudbami, je v načrtu prehod na prenos podatkov o rezervacijah po elektronski pošti, s čimer bo mogoče na oddaljenih tiskalnikih hitro natisniti rezervacijske listke za označbo mest na vlakih (»izlistavanje«).

Tovrstni način prenosa podatkov je v uvajalnem obdobju sicer pokazal nekaj omejitev. Ob preobremenjenosti poštnega strežnika, na primer, je lahko e-pošta dostavljena prepozno. Toda kljub začetnim težavam so dosedanje izkušnje dokaj spodbudne, v pripravi pa so nadaljnje izboljšave. List-

ke bo v prihodnje moč tiskati na katerem koli standardnem laserskem tiskalniku in jih sproti razrezati, kar dolgoročno pomeni pocenitev tiskalniške opreme.

Nemške železnice pa so naredile še korak naprej ter na sodobnejših vlakih - ICE in drugih - uvedle elektronske zaslone nad sedežem ali pred oddelkom, na katerih se izpišejo podatki o rezervaciji. Osvežitev podatkov in komunikacija med vlakom in sistemom potekata brezžično. Obenem so se Nemške železnice odločile za selitev računskega centra iz Münchna v Berlin, kjer že deluje računski center za tovorni promet. Selitev, ki bo potekala eno leto v več fazah, bo izpeljana pod strogimi varnostnimi ukrepi, sistem EPA pa bo deloval brezhibno in neprekinjeno.

Oprtni promet Maribor Tezno-Wels v tretjem letu obratovanja

Nacionalna družba za kombinirani transport Adria Kombi in služba za kombinirani transport Slovenskih železnic sta že v 90-ih letih vložili veliko energije v uvajanje oprtnega prometa iz severovzhodne Slovenije proti Zahodni Evropi. Proučevali smo vse vidike izbire najprimernejše začetne in končne točke voženj. Analize transportnih tokov cestnih prevoznikov, carinskih terminalov in potrebne infrastrukture na obeh točkah so pokazale, da je kljub kratki progovni razdalji do slovensko-avstrijske meje najprimernejša železniška postaja Maribor Tezno.

V strokovnih krogih je bilo občasno zaslediti dvome o upravičenosti uvedbe oprtnega prometa z železniške postaje Maribor Tezno, češ da je vprašljiva stroškovna pokritost začetno-končnih operacij, pa tudi ekološko najzadejše zaradi kratkega potovanja vlakov

do slovensko-avstrijske meje vožnje ne bi bile smotrne. Res je, da je oprtni promet dohodkovno zanimiv za vožnje na daljših relacijah, na krajših pa le ob prevozu večjih količin tovora. Prav ta drugi pogoj pa nam je s skupnimi prizadevanji, tako nas železničarjev kot Adria Kombija, uspelo izpolniti pri oprtnem prometu Maribor Tezno-Wels.

Dogovarjanja o uvedbi oprtnega prometa med Adria Kombijem in Slovenskimi železnicami na slovenski strani ter Ö-Kombijem in avstrijskimi železnicami na drugi strani so bila končana maja 2001 in za junija istega leta je bil določen začetek voženj oprtnih vlakov. Zaradi težav z zagotavljanjem specialnih nizkopodnih vagonov za oprtne vlake pa je bil začetek voženj prestavljen na september 2001.

Oprtni vlak je bil v začetni fazi obratovanja predviden predvsem

za uporabnike iz vzhodne in severovzhodne Slovenije ter Hrvaške. Kaj hitro pa je lokacija postala zanimiva tudi za druga prevozniška podjetja z območja nekdanje Jugoslavije in predvsem Turčije. Zaradi oteženih potovanj do oprtnih vlakov na Madžarsko, kljub še ne povsem urejenim cestnim razmeram skozi nekdanjo Jugoslavijo, jim je bila pot v Maribor Tezno lažja. Količina oprtnega prometa se je na postaji Maribor Tezno iz leta v leto povečevala. Zato je razumljivo, da smo morali za zagotavljanje njegove kakovosti vložiti veliko truda v logistiko in dobro sodelovanje vseh udeleženih služb, kot so Adria Kombi, carina, policija ter špedicije in železniške službe. Kljub začetnim težavam zaradi neizkušenosti in ob sprotne dopolnjevanju tehničnih sredstev je korenito spremenjeni tehnološki proces dela na postaji Maribor Tezno potekal skoraj brez omembe vrednih težav. Vse začetno-končne operacije so, ne glede na povečano količino dela, opravili delavci v rednem tehnološkem procesu dela.

Število oprtnih vlakov na relaciji Maribor Tezno-Wels se je z enega para vlakov septembra 2001 že povečalo na štiri pare vlakov na dan. Prav tako se lahko pohvalimo z zavidljivo visoko izkoriščenostjo oprtnih vlakov, ki je v povprečju kar 93-odstotna. Pri tem pa je treba poudariti, da so predvsem v prvih štirih dneh tedna – od ponedeljka do četrta – vlaki zasedeni celo stoo odstotno. Zato morajo tisti cestni prevozniki, ki si ne rezervirajo pravočasno mesta na vlaku, na prosto mesto čakati tudi po dva ali tri dni. Kot pomemben dosežek lahko posebej omenimo tudi varnost oprt-

nega prometa. Četudi se ni dobro hvaliti – potrkajmo na les – doslej na železniški postaji Maribor Tezno in slovenskem delu voženj vlakov nismo imeli nobenih nesreč ali nezgod.

In kakšna bo prihodnost oprtnega prometa Maribor Tezno-Wels? Ob koncu lanskega leta smo lahko v elektronskih in tiskanih medijih sledili polemiki med Evropsko unijo in Avstrijo o prostem tranzitnem prometu za cestna tovorna vozila po avstrijskih cestah. Zato smo za letos pričakovali manjšo zasedenost oprtnih vlakov. Kot pa kažejo statistični podatki, nas je že prve dni januarja 2004 presenetil pravi »bum«, saj je že tretjega januarja na tovrnem terminalu Maribor Tezno čakalo 170 tovornjakov. Čeprav iz Avstrije prihajajo nasprotujoče si informacije o sprostitvi cestnega prometa in je pričakovati tudi tržno konkurenco v novozgrajenem logističnem transportnem terminalu v sosednjem Gradcu, je po našem mnenju oprtni promet še vedno perspektiva Slovenskih železnic, saj že teče pogovori o vpeljavi petega in verjetno tudi šestega para.

Mednarodna povezava oprtnega prometa Maribor Tezno-Wels je s številom vlakov in prepeljanih cestnih motornih tovornih vozil že pred drugimi prej uvedenimi relacijami oprtnega prometa. To je velika zasluga vseh udeležencev, tako operaterja, kot službe za kombinirani transport, predvsem pa zaposlenih na postaji Maribor Tezno, ki jim je kljub velikim težavam, ki se občasno pojavljajo tudi še danes, uspelo našim uporabnikom ponuditi kakovostno storitev.

Število prepeljanih vozil:

Leto	Naloženih tovornjakov	Razloženih tovornjakov	Skupaj
2001 (9-12)	1.437	1.554	2.991
2002	10.953	11.236	22.189
2003	16.169	16.289	32.458
2004 (1-2)	2.688	2.980	5.688



11-oglas

Diners transport
iz NP 1/04

Veterinarska, zdravstvena in fitosanitarna inšpekcija bodo nastanjene v novem objektu, ob katerem sta nova tira 13 in 14 ter 156-metrski pregledni klančini.



Dobova dobiva novo podobo



Pogled na vhod podhoda, ki teče pod enajstimi obstoječimi tiri, v ozadju je sedanje postajno poslopje.

Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo 1. maja bo meja s Hrvaško postala tudi zunanja meja EU, na kateri bodo morala veljati poostrena schengenska določila o pretoku blaga in ljudi. Posodabljanju mejnih prehodov zahtevam EU smo se pridružile tudi Slovenske železnice z deli na mednarodnem mejnem prehodu Dobova. Železniška postaja Dobova je bila namreč zadnjič obnovljena po drugi svetovni vojni, elektrificirana pa leta 1969, in trenutno ne izpolnjuje zahtevanih pogojev za delo številnih služb z obeh strani meje. Naročnik del je Servis skupnih služb vlade RS, del pa sofinancira Javna agencija za železniški promet. Dela izvajajo SCT s partnerji Primorje, Železniško gradbeno podjetje, Siteep in Vegrad, sodelujejo pa še številni manjši izvajalci. Projekt je razdeljen na tri faze. Prva faza zajema železniško in cestno infrastrukturo, druga pregledno klančino in objekt inšpekcijskih služb, tretja pa postavitev novega postajnega objekta. Obsežna dela so se začela novembra lani, rok za njihovo dokončanje pa je 15 mesecev, vendar mora biti večina del dokončana do 26. aprila. To od naših

kolegov, ki se ukvarjajo z investicijami, zahteva veliko dodatnega truda, da uskladijo vse izvajalce in vse faze izvedbe tako, da bo zahtevani rok dosežen. Do tega datuma bodo namreč dokončana vsa dela, ki jih od nas zahteva Evropska unija, se pravi inšpekcijski objekti, ter večina del železniške in cestne infrastrukture. Spremljajoča dela pa bodo potekala še po tem datumu. Da bi dosegli ta kratki rok, dela prvih dveh faz potekajo sočasno, tudi zvečer in ob koncu tedna. Dela za postavitev nove postajne zgradbe pa se še niso začela, saj bo najprej treba počakati na podpis pogodb.

Kakšen bo torej mednarodni mejni prehod Dobova po koncu del? Predvsem sodobnejši, bolj opremljen in prostornejši, bi lahko zapisali. Novo postajno poslopje bo dvoetažno s kletjo. Zgrajeno bo novo prvo nadstropje, pritličje pa bo obnovljeno in razširjeno. Skupna površina novega postajnega objekta bo kar 2.000 kvadratnih metrov, na katerih bodo dovolj prostora našli naši kolegi, železničarji s Hrvaških železnic in cariniki ter policisti. S tem se bodo delovne razmere bistveno izboljšale, saj je v seda-



Zaradi različnih del potekajo tudi komunalni posegi na vodovodnem in elektro sistemu.

njem poslopju prostora le za delavce SŽ, druge službe pa se morajo stiskati v bližnjih kontejnerjih. Prenovljen bo tudi prometni urad, kjer bo okrog 30 let staro postavljalno mizo nadomestila nova mozaična izvedba. Ob stavbi bo parkirišče s 133 parkirnimi mesti, do nje pa bo vodilo 357 metrov nove ceste s pločnikom. Veterinarska, zdravstvena in fitosanitarna inšpekcija bodo nastanjene v ločenem dvoetažnem objektu s površino 669 kvadratnih metrov, ki že stoji. V zgradbi so konec marca izdelovali notranje napeljave, ob njej pa je že nastala 156 metrov dolga pregledna klančina, ki je v celoti pokrita z nadstreškom.

Z opisom gradnje novih stavb pa spisek del še zdaleč ni izčrpan. Tirna slika ŽP Dobova že dobiva novo podobo, v sklopu katere je bilo treba odstraniti šest kretnic in dva kilometra tirov ter položiti devet novih kretnic in 1,5 kilometra novega tira. Hkrati so potekala tudi različna dela na spodnjem stroju. Dosedanjim enajstim tirov se pridružujeta tira 13 in 14 na obeh straneh klančine ob inšpekcijski stavbi. Tir 13 je že izdelan, konec marca se je začela gradnja tira 14, v začetku aprila

pa elektrifikacija obeh novih tirov ter montaža zunanjih SV naprav za njuno zaščito.

Postavljen je bil tudi že novi peron ob tiru 1, dolg 422 metrov. Peron med tiroma 3 in 4 pa je bil podaljšan na 400 metrov. Oba perona bosta pokrita z nadstreškom in osvetljena. Pomembna novost za vse obiskovalce postaje je tudi 75 metrov dolg podhod, ki že poteka pod vsemi enajstimi obstoječimi tiri, zadnja dela v njem pa bodo končana do 26. aprila. Bližnji stanovalci pa se bodo verjetno najbolj razveselili načrtovane postavitve 2,5 metra visokih protihrupnih ograj. Ob postajnem poslopju jih bo kar za 559 metrov, še 210 metrov protihrupne ograje pa bo ob pregledni klančini. Zaradi vseh omejenih del bo treba opraviti kar nekaj komunalnih posegov na vodovodnem in elektro sistemu. Številni bodo tudi posegi na SV napravah in vozni mreži ter stikalih vozne mreže, saj se je tirna slika spremenila, v Dobovi pa se srečujeta slovenska vozna mreža s 3.000 volti enosmernega napajanja in hrvaški sistem s 25.000 volti izmenične napetosti.

Iz pregleda naštetih del, ki pa še zdaleč ne zajema celotne investi-

Posebnost obsežnih posegov v Dobovi je, da morajo vsa dela potekati ob nemotenem odvijanju železniškega prometa.



cije, se da kaj hitro razbrati, da v Dobovi poteka res obsežen projekt. Dodatno pa njegovo uresničevanje otežuje dejstvo, da se zaradi posodobitev delo na postaji niti za hip ne sme ustaviti. Zato je bilo treba med gradnjo podhoda postaviti pet provizorijev za nemoteno odvijanje prometa, številna službena mesta pa prestaviti v kar 23 kontejnerjev. Dela se namreč opravljajo na več delih postajnega območja naenkrat. Da kljub temu v prometu ni čuti-

ti večjih posledic posegov, pa gre precejšnja zahvala predvsem postajnem osebju, ki vsak dan prizadevno sodeluje z izvajalci del in sproti rešuje težave, ki se pojavljajo. Rednih tedenskih sestankov, ki potekajo pod vodstvom kolegov iz investicij, pa se udeležujejo tudi predstavniki Hrvaških železnic. Zapisali bi torej lahko, da v Dobovi potrjujejo pregovor, ki pravi: V slogi je moč!

Evropske železnice svarijo pred omejujočo zakonodajo

Evropska unija je 16. marca potrdila drugi tako imenovani železniški paket, ki je nastajal že vse od leta 2000. Določila med drugim govori o ustanovitvi Evropske železniške agencije, v kateri naj bi bil železniški sektor primerno zastopan. Drugi paket tudi dokončno določa datume ustvarjanja enotnega železniškega trga. Liberalizacija železniškega tovornega prometa je določena za leto 2007, liberalizacija mednarodnega potniškega prometa pa za leto 2010.

S potrditvijo drugega paketa ukrepov pa se oblikovanje evropske železniške zakonodaje še ni končalo, saj že potekajo dogovori o oblikovanju tretjega železniškega paketa. Ta bo posvečen nadaljnjem odpiranju trga, pa tudi njegovi regulaciji. Osnutek tretjega železniškega paketa sestavljajo štiri glavna poglavja: liberalizacija potniškega prometa, pravice potnikov, penali za tovorni promet in evropska licenca za strojevodje.

Evropska komisija je pri oblikovanju določil o liberalizaciji potniškega prometa in čezmejnega prometa upoštevala stališča Skupnosti evropskih železnic

(CER), katere članica so tudi Slovenske železnice. Predlog enotne strojevodske licence je nastal na podlagi dogovora med CER in Evropsko zvezo transportnih delavcev (ETF) v sklopu evropskega socialnega dialoga. V CER-u pa so zaskrbljeni zaradi nekaterih elementov paketa. Gre za predloga o pravicah potnikov in penalih za tovorni promet, ki vzpostavlja preveliko regulacijo. »Ustvarjanje enotne, vseevropske definicije kakovosti bi lahko železniškim podjetjem prineslo dodatna administrativna bremena in tako ogrozilo konkurenčnost železnic,« pravi predsednik CER-a Giancarlo Cimoli, ki je tudi generalni direktor italijanskih železnic. Poleg tega novi paket ne upošteva posebnega položaja novih članic Evropske unije, ki s sabo prinašajo velike investicijske zaoštanke na področju infrastrukture in voznih sredstev.

Pogajanja o vzpostavitvi evropskih kakovostnih standardov med evropsko komisijo in CER-om potekajo že dve leti. Zaradi pričakovanj evropske komisije, da morajo železnice bolj razviti svoje tržne dejavnosti in se približati

uporabnikom, so železnice že same sprejele dve listini, s katerima si postavljajo cilje kakovosti v potniškem in tovornem prometu. Obe listini sta že prinesli prve rezultate. »Dodatni stroški, ki bodo nastali s predlaganimi zapletenimi spremembami novega paketa ukrepov, bodo povišali cene v železniškem tovornem prometu in železniški transport bo za marsikoga od obstoječih in potencialnih uporabnikov izgubil svojo privlačnost,« je prepričan izvršni direktor CER-a, Johannes Ludewig. Poleg tega po njegovem mnenju novi ukrepi neposredno nasprotujejo Beli knjigi, ki jo je prav evropska komisija sprejela leta 2001 in ki govori o selitvi tovora s cest na tire. Ludewig dodaja, da osredotočanje le na kakovost storitev železniških operaterjev pozornost obrača od bistvene težave – pomanjkljivih vlaganj v železniško infrastrukturo. »Zadnja revizija smernic TEN je le eden od korakov v pravi smeri. Za odpravo dolgoletnega razkoraka med vlaganji v ceste in železnice bo treba narediti še veliko.«

Evropska železniška listina o kakovosti potniškega prometa se

postopno že seli v državne listine, ki bodo začele veljati še pred koncem leta. »Prostovoljne obveze evropskih železnic bodo pokrivalo precej širše področje kot novi predlog komisije, ne le v mednarodnem, temveč tudi v notranjem prometu. Veljati bodo začele že letos, precej hitreje od morebitne evropske zakonodaje. Obveze, vključno s povračili potnikom ob zamudah, bodo zakonsko obvezujoče,« poudarja Ludewig. »Za upoštevanje pravic potnikov zato ne potrebujemo evropske zakonodaje.«

Skupnost evropskih železnic pa opozarja tudi na pasti, ki jih bo s sabo lahko prinesla liberalizacija v potniškem prometu. Zakonska določila bodo morala zagotoviti ne le enakopraven položaj znotraj železniškega sektorja, temveč tudi med različnimi transportnimi načini, brez obremenjevanja le nekaterih prevoznikov s predpisi, stroški in tveganji. Poleg tega je za potnike, javni interes in železnice bistveno, da odprti dostop do železniške infrastrukture spremlja poštena in pregledna zaščita storitev, ki so v javnem interesu.



V Ljubljani o evropskem socialnem dialogu

O vzpostavitvi evropskega socialnega dialoga v državah pristopnicah k EU je tekla beseda na sestanku 24. marca v Ljubljani. Naše podjetje sta obiskala Jean-Paul Premont, ki je v zvezi CER odgovoren za socialne zadeve, ter Sabine Trier iz evropske zveze transportnih delavcev ETF. Oba gosta sta se najprej srečala z generalnim direktorjem Blažem Miklavčičem, ki jima je predstavil potek reorganizacije v našem podjetju. Nato sta svoje izkušnje in mnenja izmenjala še s predstavniki sveta delavcev in sindikatov ter z zaposlenimi v kadrovske in pravnem področju.

Sestanek je potekal kot priprava na mednarodni seminar o evropskem socialnem dialogu na področju železnic, za države, ki se bodo 1. maja pridružile Evropski uniji. Seminar bo potekal 22. in 23. junija letos v Budimpešti. Na njem bodo sodelovali predstavniki delojemalcev in delodajalcev iz Slovenije in z Madžarske, pri-

družili pa se jim bodo tudi kolegi iz Francije, Španije in Nemčije. »Na seminarju pričakujemo okrog petsto udeležencev. Zato bi radi že vnaprej spoznali udeležence v manjših skupinah in se tako čim bolj kakovostno pripravili na razprave,« je povedal Premont. Poudaril je, da bodo na seminarju sodelovali številni predstavniki ETF-a, ki je partner v socialnem dialogu. Prvi dan bodo potekali posamezni pogovori z delodajalci in delojemalci, drugi dan pa bodo poročevalci za posamezno državo rezultate pogovorov sporočili vsem udeležencem. »Radi bi, da nam predstavite delo vašega podjetja, organizacijo, ravnanje s človeškimi viri in gospodarsko okolje Slovenskih železnic v času širitve Evropske unije,« je še povedal Premont. Obenem pa bi tudi od sindikatov radi izvedeli, kakšna je njihova vizija organizacije podjetja. »Le tako bomo lahko ugotovili, kje so razlike, in vam sve-

tovali. Pri tem se ne želimo spuščati v podrobnosti, zanima pa nas globalna slika težav, s katerimi se spopadajo delavci na SŽ,« je poudaril Premont.

Na evropski ravni je že danes, pred širitvijo EU, težko doseči enotne sklepe, je povedala Sabine Trier, ki je v ETF odgovorna za železniško področje. »Naše izkušnje kažejo, da smo kar dve tretjini časa pri preteklih pogajanjih porabili za to, da smo se sploh razumeli, saj izhajamo iz različnih okolij, govorimo različne jezike, različne so naše tradicije.« Povedala je še, da bo seminar šele prvi korak k zahtevnemu oblikovanju vseevropskega socialnega dialoga, ki bo v prihodnje združeval več kakor dvajset držav. Da lahko v Budimpešti pričakujemo pestro izmenjavo stališč, pa je dokazala že razprava v Ljubljani, med katero so sindikalni predstavniki našli številne pripombe na potek reorganizacije in socialnega dialoga na SŽ.

Aktualno

Francozi kupujejo nove lokomotive

Francoške državne železnice (SNCF) so naročile kar 460 lokomotiv, vrednih več kakor milijardo evrov. Razmišljajo pa tudi o nakupu dodatnih 100 dizelelektričnih lokomotiv.

Prvo naročilo, februarja letos, vključuje 60 električnih lokomotiv za potniški promet, ki jih bo izdelal Alstom Transport. Še isti mesec so razpisali nabavo 400 dizelelektričnih lokomotiv za tovorni promet. Izdelal jih bo konzorcij podjetij Alstom in Siemens.

Devetdesettonske potniške lokomotive bodo dosegale hitrosti do 140 kilometrov na uro. Vozile bodo v regiji Ile-de-France okrog Pariza, njihova uvedba v promet je predvidena za leto 2006. Gre za prilagojene modele Alstomove serije Prima, kakršni sicer na SNCF že vlečejo tovarne vlake. Spremembe med drugim vključujejo ogrevanje, opremo za enojno zasedbo ter komunikacijski in informacijski sistem za potnike.

Alstom bo izdelal mehanske komponente za 84-tonske tovarne lokomotive, ki bodo dosegale hitrosti do 120 kilometrov na uro. Siemens bo izdelal pogonske in nadzorne sisteme ter 130 ogrodij, ki jih bo izdeloval v svoji tovarni v Münchnu. Prve lokomotive bodo dobavljene do sredine leta 2006, zadnja pa leta 2015. Uporabljali jih bodo večidel v notranjem tovornem prometu, vozile pa bodo lahko tudi po nemških progah.

JR East načrtuje nova hitra vlaka

Vzhodnojaponsko železniško podjetje JR East bo izdelalo dva prototipa hitrih vlakov. Oba vlaka bosta dosegala hitrosti do 400 kilometrov na uro, predvidena pa je komercialna hitrost 360 kilometrov na uro. Opremljena bosta z nagibnim mehanizmom. Serija E954 bo pomenila osemdelni elektromotornik, prilagojen Shinkansenovim progam. E955 pa bo šestdelni elektromotornik, načrtovan za ožjo tirno širino – tako imenovani »mini Shinkansen«. Dobava E954 je predvidena za naslednje poletje, E955 bo sledil spomladi 2006. JR East bo vlaka preizkušal do leta 2007, ko naj bi se začela njuna redna proizvodnja.

Zvonimir Skalar

Glasba je moje življenje



»Musica noster amor«, in to že polovico stoletja, pa še pet let povrh – ta stari latinski izrek nedvomno in trdno velja za našega tokratnega sogovornika. Druga ljubezen, ki ji je bil zvest vso svojo delovno dobo, pa je bila železnica.

»Glasba in zborovsko petje resnično prepletata in povezujeta moje žitje in bitje že več kakor pol stoletja. Spomnim se, da smo radi in veliko peli že doma, v družini, čeprav se nihče drug od mojih bližnjih ni tako do konca in za tako dolgo predal in zapisal glasbi kakor jaz.«

Zvonimir Skalar je že petnajst let upokojen, večino svoje poklicne kariere je deloval kot referent za visoke gradnje v progovno-vzdrževalni dejavnosti.

»Moj oče je bil progovni mojster in tako je nanoslo, da sem se pred petinsedemdesetimi leti rodil v enem najbolj železničarskih mest na Slovenskem – v Zidanem Mostu. V tistih časih so se namreč železniški delavci in njihove družine pogosto selili, kot je narokovalo delo, tako da sem mlada leta preživel v Murski Soboti. Tam sem tudi začel prepevati v pevskem zboru Štefan Kovač. Ko sem prišel v Ljubljano za nadzornika proge, pa sem se vključil v pevski zbor železničarskega kulturno umetniškega društva Tine

»Glasba in zborovsko petje resnično prepletata in povezujeta moje žitje in bitje že več kakor pol stoletja. Spomnim se, da smo radi in veliko peli že doma, v družini, čeprav se nihče drug od mojih bližnjih ni tako do konca in za tako dolgo predal in zapisal glasbi kakor jaz.«

Rožanc, ki ga je pred petinpetdesetimi leti vodil imenitni glasbenik, skladatelj in zborovodja profesor Vasilij Mirk. Nikoli ne bom pozabil svojega prvega nastopa v tem zboru na odru Slovenske filharmonije. Bilo je leta 1947. Takrat je zbor štel več kakor sedemdeset članov, nastopiti v tako imenitni dvorani pa je bila velika čast in velika odgovornost.«

V skromnih in težkih časih po drugi svetovni vojni so ljudje našli veliko veselja in zadovoljstva prav v številnih društvih, v katerih so se ukvarjali z dejavnostmi, ki so jim bile pri srcu, prijateljevali in se družili v prostem času, na gostovanjih po takratni jugoslovanski domovini in tudi po Evropi pa spoznali in doživeli tudi marsikatero zanimivo in prijetno izkušnjo.

»Če se ne bi ukvarjal s petjem, prav gotovo ne bi videl toliko sveta, kot sem ga v vseh teh letih. Rožanci se udeležujemo festivalov železničarskih pevskih zborov, ki potekajo vsaki dve leti v drugi državi, tako da sem imel priložnost potovati v Švico, na Finsko, v Nemčijo, Francijo, Poljsko, Dansko, na Slovaško, letošnjo jesen pa se odpravljamo na Madžarsko. V najlepšem spominu mi je ostalo gostovanje na Finskem, saj je ta dežela zaradi svojih naravnih lepote res nekaj posebnega. Pevke in pevci srčno upamo, da se bomo tudi letošnjega festivala na Madžarskem ob razumevanju in s pomočjo Slovenskih železnic lahko udeležili. Železničarji vseh dežel, pa čeprav je bila dolga desetletja med nami železna zavesa, smo vedno čutili neko posebno stanovsko pripadnost in solidarnost, ki je na tovrstnih srečanjih dobila svoj izraz v umetniškem glasbenem poustvarjanju. Slovenska pesem je odpirala številna vrata in srca. Čeprav smo bili in ostali le ljubiteljski pevci, ki smo petju namenjali svoj prosti



Samostojni koncert Mešanega pevskega zbora KUD Tine Rožanc v filharmoniji leta 1948.

čas in energijo, smo bili dobri in spoštovani predstavniki slovenske kulture tako v časih, ko smo živeli še v skupni državi, še posebej pa po slovenski osamosvojitvi.«

Mešani pevski zbor ŽKUD Tine Rožanc, ki mu je priljubljeni basist Zvone zvest tako dolgo, je med svojim dolgim delovanjem doživljal vzpone in padce, bil zaradi menjav generacij in dirigentov nekajkrat tudi v nevarnosti, da se njegovo delovanje konča, a se je vse dobro izteklo. Po Vasiliju Mirku so svoj dirigentski pečat zboru med drugimi dajali dr. France Pergar, Radovan Gobec, Srđan Ribarović, Mitja Gobec, zdaj pa že tri leta deluje pod vodstvom profesorja Mira Koko-la. V več kakor osemdesetih letih delovanja je zbor prejel številna domača in tuja priznanja.

Prav mešani pevski zbor je tisto jedro kulturno-umetniškega de-

lovanja železničarjev, ki ima med vsemi dejavnostmi, ki so jih negovali in jih še negujejo Rožanci, najdaljšo tradicijo. Leta 1920 je bilo na pobudo narodno zavednih in revolucionarno usmerjenih železničarjev ustanovljeno delavsko prosvetno društvo Sloga, ki se je po drugi svetovni vojni imenovalo po železničarju – narodnem heroju Tinetu Rožancu. Poleg zbora je širši javnosti najbolj znana folklorna skupina Tine Rožanc, ki bo letos slavila petinpetdeseto obletnico svojega delovanja in sodi v slovenski vrh tovrstnega kulturno-umetniškega delovanja, uspešna je tudi plesna skupina Eve, ki je nasledila popularno skupino Make up two, skupina Lavanda, ki je izšla iz mešanega pevskega zbora, se ukvarja z vokalno-instrumentalno glasbo, pozabiti pa ne smemo tudi dejavnih članic in članov likovne skupine, ki so se že nekajkrat

predstavili s skupinskimi razstavami svojih del.

Naš tokratni sogovornik je za svojo dolgoletno ljubiteljsko petje prejel že pred nekaj leti zlato Gallusovo značko, ob letošnjem kulturnem prazniku pa je za dolgoletno predanost ljubiteljskemu kulturnemu delu prejel tudi visoko cenjeno srebrno priznanje zveze kulturnih društev Ljubljana. Teh priznanj so vsako leto deležni posamezniki in kulturne skupine, ki so s svojim umetniškim potencialom, strokovnostjo in organizacijsko zavzetostjo izjemno obogatili programe in izvedbeno kakovost na različnih področjih kulturnega dela na območju mestne občine Ljubljana. Kot gradbenik je Zvonimir Skalar delal na različnih koncih: začel je kot nadzornik proge na kamniški proggi, ob delu dokončal srednjo gradbeno tehnično šolo, bil potem imenovan za gradbenega re-

ferenta za visoke gradnje pri takratni sekciji za vzdrževanje prog Jesenice, potem pa je vse do upokojitve deloval kot referent za vzdrževanje osnovnih sredstev v prometni sekciji Ljubljana – skrbel je za postaje od Ljubljane do Hrastnika.

Zvonimir Skalar, legenda Rožancev, se še vedno vsak teden dvakrat udeležuje vaj svojega matičnega pevskega zbora, od upokojitve naprej pa sodeluje tudi pri nekaterih drugih pevskih sestavih. Tako je s pevskim zborom dr. Bogdana Derča, ki deluje v okrilju ljubljanske pediatrične klinike, prepotoval tudi Avstralijo in Severno Ameriko, kjer so s svojim petjem razveselili predvsem naše izseljence in njihove družine. Skromen, zadržan in nevsiljiv, kakršen je še vedno, se je pred leti ubranil naše prošnje za pogovor za naše glasilo, češ da ni še toliko pomembnega storil, da bi bilo o tem vredno pisati. Malce v zadregi nam je zaupal, da je to njegov drugi intervju v življenju. Za prvega ga je pred več kakor dvajsetimi leti nagovoril znameniti Miran Sattler in ga objavil v legendarni rubriki Nedeljskega dnevnika kot znanca iz sosednje ulice. Veseli smo bili, da nam tokrat ni »dal košarice« in nam je bil pripravljen pripovedovati o svojem zanimivem, bogatem poklicnem in ljubiteljskem življenju. »Ljubezeden do glasbe in petja mi je pomagala preživeti tudi najtežje trenutke in preizkušnje v mojem življenju, zato ji bom ostal zvest, dokler mi bodo to dopuščale moči,« nam je Zvonimir Skalar povedal, preden smo se poslovili z iskrenimi željami, da bi se svoji veliki ljubezni lahko zdrav in zadovoljen posvečal še vrsto let.

18-oglas

Casanova A4.pdf

Med Izolo in Piranom sta dva predora, skozi katera je potekala ozkotirna železnica; predor Valeta tik pred Portorožem je dolg 550 metrov.

Na izlet z vlakom

Po trasi nekdanje ozkotirne železnice Parenzane iz Izole v Portorož

Parenzana (Porečanka) je bila ozkotirna železniška proga, ki je povezovala Trst s Porečjem. Zgradili so jo v letih 1900-1902, promet po njej pa je tekel 34 let. 156 kilometrov (podatek iz časa Avstro-Ogrske) ali 126 kilometrov (italijanski podatek) je vlak s parno lokomotivo prevozil v sedmih urah. Ob stoletnici začetka obratovanja proge so vse tri obalne občine odprle Pot zdravja in prijateljstva Parenzana. Obenem je izšla informativna zloženka z vrisano potjo, ki, kolikor le lahko, sledi trasi enotirne železnice po slovenskem ozemlju od Škofij do Sečovelj. Pot označujejo predvsem prometni znaki za kolesarsko stezo. Ker je cesta v celoti asfaltirana, je zelo primerna za izlet s kolesom ali z rolkami. Na odseku med Izolo in Portorožem se izogne prometnim cestam, in se po njej z veseljem odpravimo tudi peš. Zloženko dobimo v izolskem Turistično-informativnem centru in v Muzeju Parenzana, kjer je naprodaj tudi odlična, bogato opremljena knjiga o tej zanimivi železniški progi. V izolskem Ticu si priskrbimo še informativno brezplačno karto slovenske Istre in obalnih mest, s katero lažje poiščemo ulice. Za raziskovanje treh obalnih mest so naprodaj odlične fotokarte z vrisanimi predlogi ogledov in še z marsičim.

Z železniške postaje gremo na avtobusno postajo, od koder avtobus proti Izoli odpelje ob 9.00 s perona 8, 10 ali 12. Izstopimo na

postaji Mehano na začetku Izole, ker na križišču pri postaji stoji ogleda vredna lokomotiva P, ki je vozila po Parenzani. Po cesti, na katero smo stopili iz avtobusa (Cankarjev drevored), se nato sprehodimo v središče Izole, na Trg republike, kjer je pri pošti tudi osrednja avtobusna postaja, le malo naprej (Sončno nabrežje 4) pa Turistično-informativni center. Med tednom je odprt 8.00-19.00, v soboto 8.00-12.00, v nedeljo je zaprt. Do Muzeja Parenzana pridemo tako, da gremo, gledano iz smeri prihoda po Cankarjevem drevoredu, mimo pošte desno, po Muzčevi ulici mimo tržnice do razcepa in levo po Šolski ulici do podhoda. Ko pridemo skozenj, stopimo za hišo levo navzgor po stopnicah in že smo pred vhomom. Muzej je med tednom odprt 10.00-12.00, vsak drugi teden pa 14.15-16.15. V soboto in nedeljo je odprt 11.00-15.00. Za informacije ali najavo skupin pokličite 031/802-002. V muzeju je z veliko zbirko modelov vlakovnih kompozicij, lokomotiv in vagonov prikazana je zgodovina železnic od »prvih korakov« do sodobnih »hitrih strek«, kot je na primer francoski TGV vlak.

Iz muzeja se vrnemo do avtobusne postaje in gremo na Bazoviško ulico, ki se začenja nasproti pošte. Za prvim odcepom na levo izza skupine dreves zagledamo stavbo nekdanje železniške postaje Izola. Nasproti omenjenega odcepa gremo desno na Ulico oktobrske re-

volucije, mimo Kulturnega doma, zdravstvenega doma in manjšega parka na Leninovo ulico; ni označena s tablo, nanjo stopimo še pred skupino blokov na levi in gremo mimo hiše št. 11 do Prešernove ceste. Prečkamo jo in gremo naprej po makadamski poti, nato po asfaltni cesti do srečanja s cesto iz Livad v Jagodje, ki jo prečkamo in stopimo med vinograde. Na prvem odcepu gremo desno (oznaka za kolesarsko pot iz Izole v Portorož) in ves čas sledimo ozki asfaltni cesti, to je kolesarski in sprehajalni poti, gremo skozi predor nad Jagodjem in se spustimo proti Strunjanu. Ko pridemo do glavne ceste, ki drži skozi drevored pinij, jo prečkamo in gremo po stranski cesti v Strunjan. Ko pridemo do avtobusne postaje, gremo naravnost naprej, čez mostiček do avtokampa. Pri Gostišču Strunjan gremo levo, kamor pokaže tudi znak kolesarske poti v Portorož. Konec kampa gremo spet levo, skozi podvoz in nato po cesti po dolinici do dobre pol kilometra dolgega predora Valeta. Ko pridemo skozenj, se po kratkem spustu mimo Avditorija kar naenkrat znajdemo sredi Portoroža. Še pred tem, na križišču kmalu za Avditorijem, ne spreglejmo avtobusne postaje, ki je le nekaj deset metrov na levo ob uradu Turističnega servisa. Obenem si ogledamo vozni red in izberemo primeren avtobus za vrnitev v Koper. Potem se malo pohajanja po zunajsezonskem Porto-

rožu vsekakor prileže, okrepičilo v kateri izmed tamkajšnjih restavracij pa se tudi ne izognimo, saj smo od Izole do Portoroža hodili dve uri. Zadnji avtobusi, s katerimi ujamemo večerni vlak proti Ljubljani, odpeljejo proti Kopr ob 17.08, 17.28 in 18.08. Do železniške postaje se pripeljemo v 40 minutah. Pri orientaciji pomaga izletniška karta Primorje in Kras (1 : 50.000), predvsem pa zloženka Parenzana. Za izlet iz ljubljanske smeri je primeren vlak z odhodom ob 6.00 iz Ljubljane. V Divači prestopimo, v Koper pridemo ob 8.34. Iz Maribora odpelje edini primerni vlak ob 7.02 (Pohorje), ki nato z ljubljanske železniške postaje odpelje ob 9.30. V Koper pridemo ob 11.50. V tem primeru ni odveč pomisliti, kaj bi se zgodilo, če izlet podaljšamo za en dan. Za zasebne sobe se pozanimamo v turističnih agencijah v Izoli ali Portorožu ali prej v spletu (www.sigov.si/izola, www.beleskale.si, www.laguna-sp.si, www.htp-simonov-zaliv.si). Tako si lahko naslednji dan ogledamo še Koper ali Piran ali se ob obali sprehodimo iz Izole v Strunjan (uro in pol hoje) in morda še naprej v Piran (nadaljnja ura hoje). Za vrnitev isti dan se na koprski železniški postaji usedemo na vlak, ki proti Ljubljani odpelje ob 19.13 (Ljubljana 21.43). Če se vrnemo naslednji dan, imamo na voljo še dva vlaka: ob 10.05 (Ljubljana 12.39) in ob 14.55 (Pohorje; Ljubljana 17.13, Maribor 19.52).



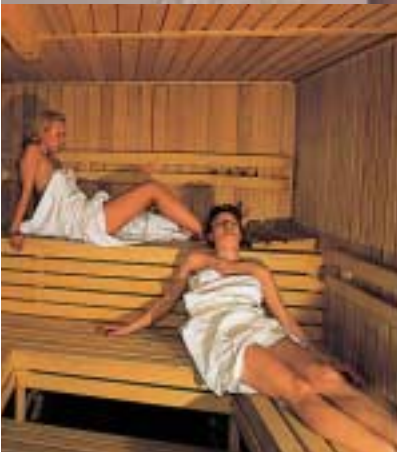
Slikovna križanka



avtor	STANE ŠKODLAR SL. IGRALEC (BRANKO)			HIMALAJ- SKA KOZA	ALKILNI RADIKAL (SREDINA METILJA)	BRATOV SIN (ZA- STARELO)	KDOR KVARI ZLASTI MORALNO	STEVO ŽIGON			BILJARDNA PALICA	SREDSTVO ZA MAZANJE	NAJSTAR. UGOTOVLJ. OBLIKA BESEDE	ŠTEVILO NATISNJ. IZVOSOV, NAKLADA
VRSTA TISK. ČRK (ZAČETEK GROTESKE)								KDOR NI KMET						
OZIRALNI ZAJMEK ALI PRISLOV								GRŠKI FILOZOFI IZ ELEJE						
POŠKODBA ZARADI UDARCA, UDARNINA								TALNI IZBRUH PARE GR. ČRKA						
BOGDAN NOVAK			ZELO GLASNO JOKANJE, DRETJE	SL. GLAS- BENIKI, KI SESTAVLJ. TRIO...						JAPON. NA- BIRALKA MORSKIH BISEROV				
POGAN				ODLOMEK FILMA	PISATELJ MAL RIMSKI CESAR					KRAJ PRI CERKNICI GROFIJA V ANGLIJI				
REDKOST									PRAVOSL. VERSKA PODOBA GR. PESNIK					
risba KIH	PTICE PEVKE NAJVIŠJA GORA							PESNIK MERMOLJA GL. MESTO GEORGIE				PREBI- VALEC GRČIJE	PLIN Z OSTRIM VONJEM (V HLEVU)	ULIČNA SVETILKA
ERNEST V NEMČIJI						GRJNI GLAS VZOREC MERE								
PLANINA NAD BO- HINJSKIM JEZEROM					SLIKARKA ŠTIH IGRALKA PAPAS					TRMAST ČLOVEK GOZDOVNIK				
DOSLU- ŽENEC, UPOKO- JENEC							SEVERNI JELEN PONOS, DIKA			DOLINA V JULIJCH EGIPČAN. BOGINJA				
RENIJ			PREBI- VALKA TRAKIJE VEČNOST									NEON DANSKI OTOK		
FIGURA PRI ČETVORKI				POLET, VNEMA VINKO GLOBOKAR					ZVEZDA V ORLU					
TVARNOST, MATE- RIALNOST									AVTOMO- BILSKO KRMILLO					
DOTIKAL- NICA (V GEOM.)									IVER, TRESKA					

Rešitev križanke iz januarske Nove proge (vodoravno):

pv, kt, kooperant, oeta, odzivanje, nprav, psi, ragu, otmar, tč, obrh, leila, rae, ee, kajn, ivkov, nil, nauk, an, peg, metelko, distributer, rb, raz-pon, oskar, en, snob, kaja, fant, semiti, roj, statve, inč, anagram, stroka, minatti, kamnar.



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!



Starejši namizni induktorski telefon