

# **Nova**proga

Revija Slovenskih železnic



**Nova smer**  
East Express že do konca leta

**Nova smer**  
Okoljsko komuniciranje železnic

**Potniški promet**  
150 let Zdravilišča Laško  
Zdraviliško in rekreacijsko središče na pragu  
železniške postaje

**Tovorni promet**  
Podprojekt Door to Door  
Izboljšati delo na industrijskih tirih

# 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](mailto:INFOR@ADRIAKOMBI.SI)

[WWW.ADRIAKOMBI.SI](http://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 Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Marko Tancar, Miško Kranjec, Mirjam Kastelič, Ana Tušar, Dario Cortese • 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 5. julija. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 18. junija.



## Uvodnik

Marko Tancar,  
odgovorni urednik Nove proge

1



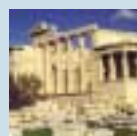
### Nova smer

East Express že do konca leta



### Nova smer

Okoljsko komuniciranje železnic



### Potniški promet

V Grčijo na olimpijske igre, počitnice ali kar tako ...



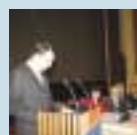
### Tovorni promet

Podprojekt Door to Door  
Izboljšati delo na industrijskih tirih



### Intervju

mag. Andrej Pagon – pomočnik generalnega direktorja  
Ustanavljanje novih družb v skladu s planom



### Iz tujine

Evropski prometni ministri v Ljubljani



### SŽ so ljudje

Mirjam Kastelič Vodovc  
»V enem samem tehnološkem letu lahko zaostaneš za deset let!«

# Med trgom in tradicijo

Veliko večino prometa Slovenske železnice ustvarimo v tovornem prometu, ki je tudi najbolj dobičkonosni del našega podjetja. V tem se razlikujemo od drugih evropskih železnic, ki jim prevoz blaga pomeni le manjši del prihodkov. Poleg tega pa je naša krivulja ton in netotonskih kilometrov v zadnjih letih vztrajno obrnjena navzgor. Tovorni promet na skorajda vseh področjih dosega visoke cilje Nove smeri, ponekod pa jih celo presega. Zato gotovo ni naključje, da je konec maja prav v Ljubljani potekal mednarodni seminar z imenom Železniški tovorni promet v novem stoletju. Na njem se je zbrala transportna »smetana« iz vse Evrope, pa tudi z drugih celin. Udeležilo se ga je več kot 200 vodilnih železničarjev iz državnih in zasebnih podjetij, upravljavcev železniške infrastrukture ter predstavnikov različnih drugih podjetij in organizacij. Skupaj so skušali najti odgovor na vprašanje, kako lahko železnice čim bolj uspešno konkurirajo svojim tekmečem, predvsem vseprisotnemu cestnemu prometu.

Odgovor na to vprašanje nikakor ni kratek in enostaven, sprememb, ki jih že uvajamo in jih še bomo, je veliko. Smer, v katero moramo, pa je več kot jasna. Železniški prevozniki smo dolga leta živeli lagodno, neločljivo pritrjeni na državne proračunske jasli, zaradi česar so se organizacijske strukture razbohotile, učinkovitost in produktivnost pa nista bila med glavnimi vodili. Toda hkrati je dolgoletna tradicija na železnico pripeljala ogromno izkušenj in tehnično-tehnološkega znanja, ki si ga lahko naši konkurenti le želijo. Naša najpomembnejša naloga v prihodnjih letih bo, da omenjenim izkušnjam in tradiciji nenehno dodajamo še tržno komponento. Delež proračunskih sredstev se bo namreč samo še zmanjševal in le z učinkovito organiziranimi delovnimi procesi ter popolno usmerjenostjo k trgu bomo lahko preživeli kot uspešno podjetje, ne le kot večni izgubar. Trg torej kot alfa in omega našega poslovanja? Nedvomno, a to nikakor ne sme pomeniti, da bomo pozabili znanje prejšnjih generacij železničarjev in železničark. Prav nasprotno - iz njega se moramo učiti in v njem iskati prednosti pred našimi konkurenti.

Naša tradicija in izkušnje ter z njima povezani dosežki pa nikakor niso le mrtva črka na papirju internega glasila. Na odmevni tiskovni konferenci, ki je potekala med mednarodnim seminarjem v Ljubljani, so najvišji mednarodni predstavniki kar tekmovali v hvaljenju naših dosežkov v zadnjih letih. Pa ne govorim o skorajda obveznih pohvalah kot »seminar je bil odlično organiziran«. Šlo je za konkretne komplimente, morda celo malo zavisti ob tržnem deležu tovarnega prometa v Sloveniji in njegovi rasti. Oba namreč večkratno presejata dosežke »stare« Evropske unije. Sicer pa je visok železniški tržni delež značilen tudi za druge pristopnice v EU. Sedaj bo ta delež treba obdržati. In eno od rešitev spet ponujamo male Slovenske železnice. Gre za mrežo direktnih blok vlakov, ki ponujajo novo kakovost železniškega prevoza tovora. Trenutno iz Ljubljane že vozijo trije, že do konca leta pa naj bi tak vlak povezal tudi Ljubljano in Carigrad. Kljub naši že kar pregovorni majhnosti smo torej slovenski železničarji in železničarke med najbolj inventivnimi v Evropi.

2

5

6

10

12

15

16

# East Express že do konca leta

Na srečanju generalnih direktorjev železnic z desetega vseevropskega koridorja v Carigradu, ki se ga je udeležil tudi generalni direktor Slovenskih železnic Blaž Miklavčič, so izrazili namero, da do konca tega leta transportnemu trgu ponudijo nov skupni produkt East Express, direktni tovorni vlak, ki bo povezoval Carigrad in Ljubljano. Vlak bo vozil po desetem in četrtem čez-evropskem koridorju. Njegova trasa, ki je najkrajša naravna pot med Se-



Generalni direktorji so podpisali sporazum, po katerem bi East Express Ljubljano in Carigrad povezal že letos.

verovzhodno, Srednjo, Zahodno in Južno Evropo, je dolga 1.577 kilometrov. Produkt je nastal na pobudo slovenskih in turških železnic, z njim pa bi radi izrabili vse tržne priložnosti, ki jih ponuja blagovna menjava Turčije z Nemčijo, Francijo in Italijo. Trenutno kar 48 odstotkov tovara med omenjenimi deželami pripada cestam, 42 odstotkov ladjarjem, 9 odstotkov železnici, 1 odstotek letalskemu prometu. Železniški transport danes poteka zlasti v izvozu iz Slovenije in tranzitu čez Slovenijo proti Turčiji. V obratni smeri tovornih vlakov skorajda ni, obstajajo pa možnosti za razvoj te smeri. Tranzitni železniški promet čez Slovenijo v Turčijo, ki je nekoč potekal po omenjeni trasi, se je v zadnjem desetletju zaradi političnih razmer v nekdanji Jugoslaviji

preusmeril na daljše obvozne poti. Prizadevanja železnic na nekdanj najkrajši železniški povezavi so že prinesla povečanje količine železniških prevozov iz Nemčije, Avstrije, Italije in Francije, ki čez Slovenijo potujejo v Turčijo. V obratni smeri je bilo povečanje zanemarljivo. Leta 2002 so Slovenske železnice v tranzitu proti Turčiji skupaj prepeljale že 101.563 ton blaga, večinoma papirja, lesa, železa in jekla. Blagovna menjave med Turčijo in Nemčijo ter Avstrijo se iz leta v leto povečuje. Blagovni tok med Nemčijo, Avstrijo ter Turčijo je leta 2001 dosegel 4.523.406 ton, do leta 2010 naj bi se po pričakovanih povečal na 5.749.096 ton. Trenutni delež železnic je 9 odstotkov, predvideno pa je povečanje tega deleža na 15 odstotkov, kar bi pomeni-

lo, da bodo leta 2010 železnice med Ljubljano in Carigradom prepeljale okrog 900.000 ton. Vlak East Express bo blok vlak z mešanim tovorom. Z njim bomo razširili svoje ponudbo blok vlakov, ki Ljubljano postavljajo v središče njihovih tras. Pričakovani čas prevoza blaga po železnici med Carigradom in Ljubljano naprej do Münchna bo tri dni, za isto relacijo tovornjaki povprečno potrebujejo pet dni. Trenutno iz Ljubljane uspešno vozijo trije direktni tovorni vlaki – do Münchna, Bologne in romunskega mesta Curtici. East Express bo ponujal dostavo od vrat do vrat v sodelovanju z lokalnimi špedicijskimi podjetji in skladiščenje ter vzpostavljen sistem nadzora kakovosti. Uporabniki pa bodo lahko tudi vedno spremljali, kje je njihova pošiljka. Vozni red bo fik-

sen, prav tako vozni časi. Uporabljen bo tako imenovani »one stop shop« sistem, kar pomeni, da uporabnik komunicira le z eno železnico, ki ponudi celovito storitev, ne z vsemi udeleženi železnicami. Podlaga pa bodo seveda konkurenčne cene. Memorandum o nameri, ki so se mu pridružile tudi Nemške železnice s Hartmutom Mehdornom na čelu, so generalni direktorji podpisali ob slovesnem začetku gradnje dolgo pričakovanega projekta – železniškega predora, ki bo pod morjem povezoval evropsko in azijsko celino pri Bosporju. Dva kilometra dolg predor bo pod morsko gladino povezoval obstoječi železniški omrežji, namenjen pa bo potniškemu in tovornemu železniškemu prometu. Projekt naj bi bil končan v petih letih.

# Minister na obisku



»Prometa ne moremo upravljati iz kabineta ...« je geslo, ki si ga je novi prometni minister, dr. Marko Pavliha, zastavil na začetku svojega ministirovanja. Zato je obiskal posamezne večje gospodarske družbe s področja transporta in logistike ter uprave in direkcije v sestavi ministrstva. V sredo, 12. maja, je v spremstvu državnega sekretarja Borisa Živca obiskal tudi naše podjetje. Sprejeli so ga člani posloводства in tedaj še predsednik nadzornega sveta Tomaž Banovec. Generalni

direktor Blaž Miklavčič mu je predstavil poslovanje podjetja in načrte posloводства ter odprta vprašanja med ministrstvom, železniško agencijo in Slovenskimi železnicami. Minister se je zavzel za čim hitrejšo dejansko vzpostavitev holdinga, žal pa med le enournim obiskom ni bilo moč natančneje spregovoriti o nerešenih vprašanjih.

Dr. Marko Pavliha in Boris Živec (z leve).

# V Ljubljani o tovornem prometu v novem stoletju

V Cankarjevem domu v Ljubljani je 27. in 28. maja potekal mednarodni železniški seminar z naslovom Železniški tovorni promet v novem stoletju. Seminar so organizirale Slovenske železnice v sodelovanju z Mednarodnim železniškim združenjem za kongresne dejavnosti (IRCA). Slovenskim železnicam je tako prav v letu vključitve Slovenije v Evropsko unijo pripadla velika čast, da organizirajo tako pomemben strokovni se-

minar na visoki mednarodni ravni. Na njem so priznani strokovnjaki s področja železniškega transporta, gospodarstva in politike sodelovali s prispevki in razpravami o izzivih, ki čakajo železnice v tem stoletju, o pričakovanih uporabnikov ter o vlogi in pomenu prometne politike. Seminar je vodil generalni direktor Blaž Miklavčič, vsebinske sklope pa je usklajeval Srečko Žerjav, izvršni direktor tovornega prometa na Slovenskih železnicah.

Seminar Ljubljana 2004 je bil namenjen vodstvenim delavcem in strokovnjakom s področja železniškega tovornega prometa nacionalnih železniških prevoznikov, novim prevoznikom, upravljalcem železniške infrastrukture in luških podjetij ter predstavnikom gospodarstva. Na njem se je zbralo več kakor 200 udeležencev iz vse Evrope. V času seminarja pa je bila v Cankarjevem domu na ogled tudi mednarodna razstava po-

membnejših železniških podjetij ter dobaviteljev opreme in materialov, ki so predstavili svoje storitve in izdelke. Na njej so se poleg Slovenskih železnic predstavili tudi DB Stinnes, ÖBB Cargo Austria, Express Internationale Spedition AG, Fersped in drugi. Daljši prispevek s povzetkom debat in sklepov seminarja, ki je potekal v času zaključevanja redakcije, bomo objavili v naslednji Novi progi.



Generalni direktor Miklavčič in izvršni direktor CER Ludwig sta podpisala izjavo o tovornem prometu v novem stoletju.



Razstavni prostor Slovenskih železnic je bil deležen številnih pohval.

# Kadrovske spremembe na ministrstvu in v nadzornem svetu



Maj je prinesel kar nekaj kadrovskih sprememb, ki bodo vplivale na naše delo v prihodnje. Novi prometni minister, dr. Marko Pavliha, je v začetku maja sprejel odstopno izjavo državnega sekretarja za železnice

Boris Živec je prevzel vodenje urada za železnice in obenem postal član nadzornega sveta SŽ.

ce Matjaža Kneza, 6. maja pa je odstop sprejela tudi vlada. Po pooblastilu ministra za promet je vodenje Urada za železnice prevzel Boris Živec, sicer državni sekretar za prometno politiko in mednarodne odnose. Sredi meseca pa je vlada zamenjala tudi dva člana našega nadzornega sveta. Predsednika Tomaža Banovca je zamenjal Livij Jakomin, kot je bilo pričakovati, pa je tudi v nadzornem svetu Matjaža Kne-

za zamenjal Boris Živec. V izjavi za časnik Finance je minister povedal, da je z zamenjavama želele izboljšati strokovnost dela v nadzornem svetu Slovenskih železnic, saj je Livij Jakomin priznan prometni strokovnjak, Boris Živec pa je na ministrstvu že prevzel mesto državnega sekretarja za železnice, ki ga je prej zasedal Matjaž Knez.

## Konferenca o povezovanju kopenskih in pomorskih blagovnih tokov

# Za skupni razvoj petega koridorja

S širitvijo Evropske unije tudi peti čezevropski koridor dobiva novo vlogo in nove možnosti za razvoj. Zato bi bilo nujno treba uskladiti njegov razvoj v posameznih državah in ga tudi sproti spremljati, so se strinjali udeleženci mednarodne konference o petem koridorju, ki je potekala 3. in 4. maja v Portorožu. Na konferenci so sodelovali predstavniki ministrstev in operaterjev iz šestih držav, po katerih poteka peti čezevropski koridor, organiziralo pa jo je slovensko prometno ministrstvo. Namen konference je bil

opredeliti temeljne ključne ovire učinkovitega mednarodnega prometa in celovit prednostni nabor potrebnih dejavnosti ter si izmenjati izkušnje pri odpravljanju ovir in zagotavljanju učinkovitega prometa.

Namesto napovedanega prometnega ministra je udeležencem spregovoril državni sekretar Boris Živec. Po njegovih besedah je bila konferenca prva od načrtovanih, na katerih bodo poskušali pripraviti med državami usklajen akcijski program ukrepov za razvoj petega koridorja. Poudaril je tudi, da bo treba preseči osnovno opredelitev čezevropskih koridorjev kot

povezovalcev Evropske unije z državami nečlanicami, saj so se meje Unije pomaknile daleč na vzhod.

V imenu Evropske komisije je spregovoril vodja oddelka za infrastrukturo Edgar Thielmann. Napovedal je, da se bo v prihodnjih 15 letih mednarodni promet povečal kar za sto odstotkov. Zato bo treba v infrastrukturo vložiti kar 225 milijard



Generalni direktor Blaž Miklavčič je opisal načrte Slovenskih železnic, spregovoril pa je tudi predsednik uprave grških železnic.

evrov. Ob tem je skrb zbujačo dejstvo, da članice EU za razvoj prometne infrastrukture namenijo manj kakor en odstotek bruto domačega proizvoda. Zato do leta 2010 ne bo dograjenih kar 50 odstotkov načrtovanih železniških povezav in skupno 36 odstotkov načrtovanih prometnih investicij. Rešitev Thielmann vidi v liberalizaciji trga.

Generalni direktor SŽ Blaž Miklavčič pa je podvomil o hitri liberalizaciji železniškega trga, saj ta zahteva ogromna sredstva v po-

sodobitve infrastrukture. Poudaril je pomen interoperabilnosti in novih storitev v tovrstnem prometu, med katerimi je posebej omenil uspešni povezavi Ljubljane in Münchna ter Ljubljane in Bologne. Napovedal pa je, da bo junija začel voziti še blok vlak med Ljubljano in Milanom. Tudi Miklavčič je opozoril, da se promet na V. koridorju v zadnjih letih hitro povečuje. Še leta 1990 je po njem potovala le tretjina tovora Slovenskih železnic, zdaj je delež že dvotretjinski.



Edgar Thielmann iz evropske komisije je opozoril na premajhna vlaganja »starih« članic EU v transportno infrastrukturo.

# Okoljsko komuniciranje železnic



Skrb za okolje postaja v tem ti-sočletju ena najpomembnejših tem, ki se je vse bolj zavedamo tudi v Sloveniji, predvsem pa so mnoga podjetja spoznala, da je poleg temeljne dejavnosti pomembno tudi sporočanje okolici, da vlagajo veliko truda in denarnih sredstev v do okolja prijazne tehnologije. Sredi maja je bil v Italiji sestanek delovne skupine UIC-ja (WG Environmental Communication Strategy) za pripravo komunikacijske strategije okoljskega komuniciranja železnic. Udeležili so se ga predstavniki UIC-ja, CER-a, Združenja javnih prevoznikov, Združenja proizvajalcev železniških vozil in tudi Slovenskih železnic.

Skupna ugotovitev je bila, da kljub temu, da železniška podjetja samostojno predstavljajo okoljske prednosti železniškega transporta, še vedno obstaja splošno pomanjkanje znanja o prednostih te vrste prometa in prispevka k znižanju emisij CO<sub>2</sub>. Prednosti železnice in javnega transporta so v primerjavi z letalskim in cestnim prometom samo teoretično predstavljene v medijih in politični javnosti. Vzroke bi lahko iskali v preveč »tehničnih« podatkih železnic, v močnih lobi-jih in – moramo priznati – tudi v

nezadostnem in nepovezanem komuniciranju železnic o okoljskih prednostih. Danes smo priče agresivnemu oglaševanju proizvajalcev letal in avtomobilov, ki v svojih korporativnih oglasih celo trdijo, da njihovi proizvodi sploh ne obremenjujejo okolja, saj naj bi bile izpušne emisije praktično enake ničli. Z odličnimi okoljskimi poročili in drugimi načini komuniciranja prepričujejo ljudi, da je vse v najlepšem redu in da je njihova skrb za okolje izredna. Pa je res tako? Politiki, odločevalci in splošna javnost morajo vedeti več in si tudi želijo izvedeti več, tukaj pa je niša, ki jo morajo zapolniti železnice s svojim komuniciranjem o skrbi za okolje. Posredovati jim moramo pomembno sporočilo o tem, da je železnica okoljsko, ekonomsko in socialno najbolj uravnotežen transportni sistem in tako bo zagotovo tudi v prihodnje. To je znanstveno dokazano in preprosto preverljivo, torej je upravičeno zahtevati večjo pozornost in več vlaganja v infrastrukturo. Zaradi vsega naštetega moramo izboljšati in še okrepiti komunikacijske dejavnosti o vseh prednostih železnice. Oblikovati moramo nova, natančna sporočila, podprta na eni strani z znanstvenimi

podatki in na drugi s primeri odlične prakse, ki bodo enostavno razumljiva in ki si jih bodo ljudje hitro vtisnili v spomin. Skratka – vsem ciljnim skupinam moramo predstaviti, katere so pglavitne prednosti železnic, zakaj moramo dati prednost potovanju z vlakom. To bomo dosegli s predstavitvijo podatkov o porabi energije in obremenjevanju okolja s CO<sub>2</sub>, socialnih vrednot ter prednosti javnega transporta, varnostnih vidikov, podatkov o nesrečah, ranjenih in mrtvih ter predstavitvijo primerjave, koliko varnejša je železnica v primerjavi z drugimi vrstami prometa, še posebej cestnim. Drugi del naloge bo nekoliko težji, saj moramo javnost prepričati ne samo, kako dobri smo, temveč, kaj delamo, da bomo še boljši, zakaj je vlak najbolj uravnotežen način transporta za prihodnje generacije. To lahko dosežemo s prepričevanjem, da je železnica, ki večinoma uporablja čisto električno energijo, že pripravljena na preskok na uporabo obnovljivih virov energije, je alternativa vsem cestnim zastojem in vsekakor z javnim prevozom ponuja novo, visoko dodano vrednost, tudi na socialnem področju. Najbolj napredne pri komuniciranju so za-

gotovo nemške, francoske, italijanske, švicarske, avstrijske in danske železnice, ki že izdajajo posebna okoljska poročila. Tudi Slovenske železnice so na dobri poti, da pripravijo samostojno poročilo, zdaj pa javnosti sporočajo dosežke na področju varstva okolja predvsem z letnim poročilom, ki sicer zajema vse pomembnejše podatke o delovanju našega podjetja. Najbolj napredna železniška podjetja na tem področju pa že izdajajo poročila o uravnoteženosti (sustainability report), to so japonske in španske železnice ter železnice Hong Konga. Res pa je, da vsa poročila ne uporabljajo enakih kriterijev predstavitev in njihova uskladitev je ena UIC-jevih prihodnjih nalog, saj bomo le tako lahko enakovredno konkurirali drugim vrstam transporta, ki s poudarjanjem ekoloških prednosti predvsem zvišujejo borzno vrednost svojih podjetij. Mnoga podjetja namreč borzniki že vrednotijo tudi z uporabo okoljskih indeksov. Železnica ima mnogo prednosti, samo pokazati jih moramo javnosti, ali z drugimi besedami »Keep Kyoto on track«, naj ostane Kyoto na tirih.

# Za tiste, ki še nimajo 20 let ...

Potepanje po Avstriji med poletnimi počitnicami še nikoli ni bilo tako ugodno, kakor bo letos. Slovenske železnice so v sodelovanju z Avstrijskimi železnicami za mlade iz Slovenije pripravile posebno ugodno ponudbo. Za samo 29 evrov bodo otroci in mladi do 20. leta lahko potovali po Avstriji po dolgem in počez. In ne le, da ne bo omejitev glede

razdalj, vozovnica bo veljala cela dva meseca.

Vozovnica Jugend-Ferriennetz-karte Österreich je namenjena otrokom in mladim, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 20 let, in bo veljala za potovanja v 2. razredu. Z njo bodo lahko mladi ob sobotah, nedeljah in praznikih potovali brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure

naprej (ta omejitev ne bo veljala za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje). Z omenjeno vozovnico bo mogoče potovati od 1. julija do 31. avgusta 2004, pred nakupom pa bo potnik moral predložiti potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika bo imelo pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku.

Z vozovnico Jugend-Ferriennetz-karte Österreich bodo imeli mladi od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta, kupiti pa jo bo mogoče na potniških blagajnah PIC Ljubljana, Maribor, Celje in Koper.

# V Grčijo na olimpijske igre, počitnice ali kar tako...

Atene, mesto boginje Atene, mesto zgodovine in civilizacije, literature, filozofije in umetnosti, mesto Platona in Sokrata. Predstavljajte si toplo poletno noč, osvetljeno Akropolo v središču mesta, živahen utrip uličic, lokale, v katere vabijo ritmi sirtakija ali pa sodobnejše, bolj »udarne« glasbe. Pod mediteranskim nebom se pridružite domačinom in številnim turistom od blizu in daleč - vaše doživetje Aten bo popolno!

A letošnje poletje bo dogajanje v Atenah še veliko bolj pestro. Malokrat v preteklosti so nam bile olimpijske igre tako blizu, zato imamo tokrat priložnost, da si jih ogledamo v živo, in ne le na malih zaslonih. Ne nazadnje, na letošnjih olimpijskih igrah vsekakor veliko pričakujemo tudi od slovenskih tekmovalcev. Da bodo ti lahko naša pričakovanja izpolnili, bodo brez dvoma potrebovali tudi podporo nas, navijačev. Torej, če si vroče želite zlata - prav bo vsekakor prišla tudi kakšna manj plemenita kovina -, bo treba na pot. Vsaj za podporo roko-



metašem, ki so najmočnejši adut Slovenije!

Potovanje v Grčijo bo najudobnejše in najcenejše, če se boste odločili za vlak. Vsak dan, od 4. junija do 1. oktobra 2004, bo na relaciji Ljubljana-Atene vozil vlak Olympus, ki sicer vozi le do Soluna.

Vozni red:			
vlak 411			vlak 410
21.05	Ljubljana	↑	7.25
22.04	Solun		8.04
5.40	↓ Atene		23.51

Za potovanje do Aten smo se z železniškimi upravami na prevozniki dogovorili o posebej ugodni ponudbi City Star International. Po tej ponudbi bo najcenejše, če potujete v skupini petih oseb. Za povratno potovanje v 2. razredu v taki skupini boste za pet oseb plačali le 132.203 tolarjev oziroma 26.441 tolarjev na osebo.

A če vaš cilj niso le olimpijske igre in si želite ogledati še katero od znamenitosti v bližnji ali daljni

okolici Aten, bi predlagali nakup vozovnice Euro Domino. Vozovnica Euro Domino velja en mesec, izbirate pa lahko med zakupom 3, 4, 5, 6, 7 ali 8 potovalnih dni. Pri tem ni nujno, da si dnevi potovanja zaporedoma sledijo. Za tranzitno potovanje od katere koli postaje v Sloveniji do grške meje imate 50-odstotni popust. Če si boste torej kupili na primer 4 potovalne dneve po Grčiji, vas bo to, všteto z vozovnico do makedonsko-grške meje, stalo le 29.140 tolarjev. Če ste mlajši od 26 let seveda.

Tisti, ki si morda želite malo več udobja, boste lahko potovali z ležalnikom. V kabini je 6 ležišč, za vsako noč pa bo treba plačati le 2.467 tolarjev na osebo. In na cilj boste prišli čili in polni energije za spodbujanje naših športnikov.

Načrt za letošnje poletje je torej ... gremo navijati v Grčijo.



# V Belo krajino tudi z vlakom



V vasi Veliki Nerajec so prijazne vaščanke nazorno pokazale, kako so živeli naši predniki.



Mlin na vodni pogon v Krajinskem parku Lahinja še vedno deluje in praktični prikaz seveda ni smel manjkati niti ob železniškem obisku.

Vlak je skorajda sopomenka za vsakdanjo vožnjo v službo in v šolo. Zato je v notranjem prometu večina naših potnikov dnevnih migrantov. Kar prehitro pa pozabimo, da je vlak lahko tudi odlično prevozno sredstvo za organi-

zirane izlete, saj je precej udobnejši od avtobusa, skupine pa lahko izkoristijo tudi ugodne puste pri cenah vozovnic. V službi za notranji potniški promet si prizadevajo potovanja z vlakom v prostem času čim bolj spodbuja-

ti in zato organizirajo različne promocijske akcije. Ena od njih je potekala 6. maja. Na ta dan so predstavniki turističnih agencij, ki sodelujejo s Slovenskimi železnicami, obiskali Belo Krajino. Tam so se lahko »v živo« prepričali, kaj vse ponuja ta lepi del Slovenije ob hrvaški meji in kako bi lahko oblikovali turistično ponudbo v sodelovanju z našim podjetjem.

Pot je več kakor 50 predstavnikov turističnih agencij iz vse Slovenije in njihove spremljevalce iz službe za notranji potniški promet z vlakom najprej vodila do Novega mesta. Od tam pa so nadaljevali z avtobusom. Najprej so obiskali vas Veliki Nerajec, ki leži ob cesti Črnomelj-Vinica. Tam so si ogledali značilne stare hiše in spoznali, kakšno je bilo življenje v

preteklosti. Z zanimanjem so si ogledali tudi zbirko domače obrti, domačini, ki sami skrbijo za ohranjanje kulturne dediščine, pa so se pohvalili, da so leta 2000 dobili posebno evropsko priznanje za izjemne dosežke na področju naravovarstva in za skupno vaško delo.

Naslednja postaja je bil Krajinski park Lahinja nedaleč od Velikega Nerajca. Krajinski park je naravoslovno in kulturnozgodovinsko bogato območje v povirju in zgornjem toku reke Lahinje, v njem pa še delujeta mlin in žaga na vodni pogon. Toda časa za ogled je bilo le malo, saj se je bilo treba odpraviti v Metliko. Tam je v Metliškem gradu, ki stoji v starem mestnem jedru, udeležence sprejel metliški župan Slavko Dragovan in se jim tudi pridružil pri ogledu Belokranjskega muzeja. Za prijeten konec dneva je poskrbel še obisk vinske kleti, za varno in udobno vrnitev v Ljubljano pa posebni vlak, ki je točno po voznem redu odpeljal iz Metlike.



V Belokranjskem muzeju se je gostitelju Gorazdu Hartnerju, šefu službe za notranji promet (drugi z leve), pridružil tudi metliški župan Slavko Dragovan (tretji z leve).

## 150 let Zdravilišča Laško

## Zdraviliško in rekreacijsko središče na pragu železniške postaje

Letos mineva 150 let, odkar je začelo delovati Zdravilišče Laško. Sodobno letovišče je bilo odprto prvega maja 1854, poimenovali pa so ga po avstro-ogrskem cesarju Francu Jožefu I. Vzrok za začetek zdraviliške dejavnosti v Laškem je bila pravzaprav gradnja južne železnice. Po prihodu prvega vlaka z Dunaja v Celje so se nadaljevala gradbena dela na trasi mimo Laškega proti Ljubljani in leta 1852 so delavci pri vrtnju oziroma zemeljskih delih za železnico naleteli na vrelec. Inženir Leopold Rodl je dal vrelec zajeziti in v slabih dveh letih sta bila zgrajena tudi bazen ter restavracija s salonom. Zgodba se je od tedaj nadaljevala in danes je Zdravilišče Laško poleg medicinsko rehabilitacijskega središča tudi središče zdravstveno-rekreacijskega turizma. Razvoj pa se s tem še ni končal, saj se začena nov naložbeni cikel. Do leta

2006 bodo zgradili šest seminarских dvoran za nadaljnji razvoj kongresnega turizma, do leta 2010 pa bodo povečali tudi zunanje kopalne površine. Dejstvo je, da je razvoj zdravilišča že od začetka tesno povezan z železnico, in tako je še danes. V Laško se čedalje več obiskovalcev pripelje z vlaki. Poleg množičnega prevoza na prireditve Pivo in cvetje so tukaj seveda tudi obiskovalci zdravilišča, ki potujejo tja na enodnevni oddih ali na počitnice oziroma zdravljenje. Železniška postaja Laško ima poleg izredno ugodnih povezav v notranjem prometu tudi idealne povezave z Italijo, Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško ter drugimi evropskimi državami. Lani smo v Laškem organizirali



promocijsko predstavitev za prodajne predstavnike avstrijskih železnic in njihove poslovne partnerje ter predstavnike avstrijskih medijev. Promocija je bila zelo uspešna in že prinaša rezultate.

V programu avstrijskih železnic je vključen tudi letni katalog Wellness, ki ponuja obiske zdraviliško-rekreacijskih središč v Avstriji in drugih državah z vlakom. Poleg potovanja je v ponudbi tudi celotna turistična storitev. Podobno ponudbo - z zdraviliškim vlakom v Laško in Atomске Toplice - imamo organizirano tudi v Sloveniji. Gostje iz Avstrije so

soglasno ugotovili, da je prav Zdravilišče Laško za takšno ponudbo najprimernejše. Pravzaprav v Evropi ni središča Wellness, ki bi bilo tako blizu železniške postaje, da je moč do njega priti peš v desetih minutah. Tako se že zdaj pripravljamo na predstavitev Zdravilišča Laško v katalogu za leto 2005.

To pa ne pomeni, da turisti iz Avstrije ne prihajajo v Laško že zdaj z vlakom. Ob proslavi 150-letnice zdravilišča je v Laško z vlakom pripotovala večja skupina turistov in predstavnikov avstrijskih turističnih organizacij. Pri tem so jim predstavniki Zdravilišča Laško na čelu z direktorjem, mag. Romanom Matkom, pripravili tudi posebno dobrodošlico. V prihodnje lahko povsem realno pričakujemo, da se bo število potnikov na postaji Laško povečalo tako v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu. To pa mora biti dober zgled in spodbuda za takšne in podobne prodajne akcije tudi v prihodnje.



# V Grčijo! Z vlakom Olympus

## Odhod \*

Ljubljana	↓ 21.05
Solun/Thessaloniki	↓ 22.04
Atene	↓ 5.40

## Vrnitev \*\*

Atene	↓ 23.51
Solun/Thessaloniki	↓ 8.04
Ljubljana	↓ 7.25

\* vlak Olympus vozi na relaciji Ljubljana-Atene vsak dan, od 4. 6. 2004 do 1. 10. 2004  
\*\* vlak Olympus vozi na relaciji Atene-Ljubljana vsak dan, od 5. 6. 2004 do 2. 10. 2004

# NOVO!

Na relaciji Ljubljana-Atene-Ljubljana lahko potujete z ležalnikom.

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



Podprojekt Door to Door

# Izboljšati delo na industrijskih tirih

V več kakor dvajsetih podjetjih po vsej Sloveniji imajo organiziran lasten notranji tirni transport. V teh podjetjih zaposleni delavci s svojimi vlečnimi vozili dostavljajo vagona za nakladanje in razkladanje ter jih ranžirajo na posamezna manipulativna mesta v sklopu industrijskih tirov. Teh tirov je skupaj za več kakor

170.000 metrov, uporabniki naših storitev pa v notranjem tirnem transportu zaposlujejo približno 230 delavcev.

Železničarji si želimo tem podjetjem za razumno ceno ponuditi celovito logistično storitev na tem področju. Ponuditi jim želimo organizacijo in izvedbo celotnega notranjega premika, od pri-

prave in dostave vagonov, ranžiranja in tehtanja do odvoza vagonov ter njihovega vključevanja v najprimernejše vlake. S tem bi jim lahko ponudili kar najboljšo dostavo tovora do končne postaje. Zato smo v strateškem projektu SP-1 – Tržna ofenziva v tovrnem prometu – oblikovali podprojekt Door to Door, ki deluje

pod oznako SP-1-7.

Pri vzpostavitvi podprojekta smo si postavili pet ključnih zahtev:

- ugotoviti dejansko stanje na področju notranjega premika v gospodarskih družbah,
- ugotoviti možnosti za izvajanje notranje tirne logistike v posameznih podjetjih glede na zmogljivosti železnice,

- proučiti možnosti tehnično-tehnoloških izboljšav oziroma optimiziranja procesov dela,
- vzbuditi zanimanje pri strankah,
- pripraviti vse potrebno za izvedbo pilotnega – vzorčnega modela za izvedbo notranjega premika pri zainteresiranih poslovnih partnerjih.

Kot izhodišče pri oblikovanju vzorčnega modela smo upoštevali, da se mora kakovost storitev za uporabnika izboljšati, stroški uporabnikov pa znižati. Hkrati pa se sorazmerno ne smejo povišati stroški Slovenskih železnic. Najprej smo zbrali podatke o tem, v

katerih krajih in v katerih podjetjih upravljajo industrijske tire in kako poteka delo na njih. Proučili smo, katera vlečna vozila uporabljajo in kakšna je njihova tehnologija dela, koliko je manipulacij, kakšno je številčno stanje ljudi in sredstev na notranjem železniškem transportu ter kakšno je tehnično stanje infrastrukture. Naslednji korak so bili pogovori s predstavniki vodstev družb, ki smo jim predstavili projekt, naše želje in zmožnosti, ter se pozanimali tudi o njihovih željah. V podjetjih, ki so se odločila za nadaljnje sodelovanje v projektu, smo vzpostavili sodelovanje s tehnološkimi, tržnimi, infrastruk-

turnimi in kadrovskimi sektorji. Konkretne naloge potekajo v ozkih strokovnih skupinah, pri vseh sodelujočih podjetjih pa na strani SŽ delujejo isti ljudje, kar zagotavlja enoten pristop ter nabiranje in izmenjavo izkušenj iz različnih virov. Dosedanji rezultati kažejo na precejšen dvom predvsem tehnoloških struktur v podjetjih, ki »poskus vstopanja železnice na njihovo dvorišče« doživljajo kot poskus lastne diskvalifikacije, in zato neredko svoje stališče gradijo na negativnih čustvih zaposlenih, katerih delo naj bi prevzeli železničarji. V posameznih primerih tudi sindikati ne držijo križem rok, tako da mora-

mo veliko energije usmerjati v dokazovanje smiselnosti in pravilnosti novega pristopa. V podjetjih, kjer vodilni spremembe podpirajo in vidijo interes v prestrukturiranju dela zaposlenih, spremembi tehnologije dela in v znižanju stroškov, predvsem pa v projekt verjamejo, pa se že bližamo cilju. Kljub temu, da nas čaka še veliko dela, projekt poteka v načrtani smeri, in prepričan sem, da bomo lahko poročali o pozitivnih učinkih, ki jih prinaša vsem sodelujočim.

# V Evropo smo stopili brez težav

Prvega maja je Slovenija postala polnopravna članica Evropske unije, zato je tudi zanjo začel veljati evropski carinski zakonik. Uveljavitev evropske carinske zakonodaje je vplivala tudi na spremembo dela, povezanega s prevozi blaga v mednarodnem železniškem prometu. Carinsko območje se je z območja Republike Slovenije razširilo na območje Evropske unije. To pomeni, da je prevoz blaga, ki izvira iz katere koli države članice Evropske unije, v Slovenijo obravnavan kot prevoz domačega blaga. Zato takšne pošiljke oziroma dokumentov ni treba predložiti carinskemu organu. Še naprej pa bo treba opravljati vse carinske formalnosti pri uvozu ali izvozu blaga iz tretjih držav - držav, ki niso člani-



Kljub prehodu na evropski carinski zakonik se je železniški promet na vseh mejnih postajah odvijal brez večjih zastojev.

ce Evropske unije - v države članice Evropske skupnosti. Tovorni promet SŽ se je skupaj s sodelavci iz Centra za informatiko temeljito pripravil na spre-

membo carinske zakonodaje. Aprila smo pripravili novo izvedbeno navodilo, ki podrobno opredeljuje izvajanje carinskih postopkov pri prevozu blaga po

železnici. Organizirali smo izobraževanje s predstavitev novosti sodelavcem, ki sodelujejo pri teh procesih, dopolnjene pa so bile aplikacije, ki podpirajo delovanje teh procesov. Za premostitev operativnih težav, ki se ob prehodu na nove procese lahko pojavijo, smo že vnaprej predvideli in organizirali dežurstvo strokovnih sodelavcev Tovornega prometa in Centra za informatiko. Slovenske železnice so se v primerjavi s Carinsko upravo, špediterji in cestnimi prevozniki usklajeno in dobro pripravile na te spremembe. Zato do večjih zastojev, kakršni so se pojavljali v cestnem transportu, v mednarodnem železniškem prometu ni prišlo.

# Ustanavljanje novih družb

**V februarski Novi progi ste opisali trenutno stanje strateških projektov SP-11 in SP-12. Kako sta se projekta razvijala od tedaj, kakšne novosti in spremembe so bile že uveljavljene? Ste zadovoljni s potekom obeh projektov?**

Delo na strateškem projektu SP-11 se nadaljuje v skladu z zastavljenim ciljem. Trije poslovodje smo se opredelili do pripomb izvršnih direktorjev na organizacijske sheme, na matrike procesov in opise procesov, do pripomb na število izvajalcev za vodilne in vodstvene procese ter do ostalih pripomb. Izvršne direktorje smo tudi seznanili s tako usklajenimi organizacijskimi shemami in z našimi opredelitvami. V pregled in pripombe smo jim poslali izdelane matrike podprocesov Holdinga SŽ in jedrnih družb ter osnutek matrik splošnih gospodarskih služb v jedrnih družbah. Kot pripomoček smo jim izdelali tudi nabor tipičnih delovnih mest ter vzorce opisov podprocesov. Na nivoju treh poslovodij in izvršnih direktorjev ter pomočnikov izvršnih direktorjev se usklajujejo stališča poslovodij ter dileme in pripombe izvršnih

direktorjev ter pomočnikov. Poslovodje pa smo se že opredelili do pripomb, ki so jih posredovali glede razmejitev odgovornosti, vključitve ekonomike v splošne gospodarske službe, glede organizacije interne logistike, organizacije in izvedbe periodičnih izpitov in usposabljanja izvršilnih delavcev, organiziranja procesov informatike, obvladovanja nepremičnin in nalog notranje kontrole kot nekaterih izmed dilem, ki jih bo treba še uskladiti. V delovnem osnutku so izdelani tudi opisi podprocesov v skladu z navodili poslovodij. Ta del naloge naj bi zajel vse pomembne elemente podprocesov, kot so opis ključnih faz dela, vhodni zapisi, izhodni zapisi, dokumenti, ki so podlaga za ta podproces in naloge izvajalcev ter osnovne informacije o podprocesih. Število vseh podprocesov v tej fazi je 444. Iz povedanega je razvidno, da na tem strateškem projektu intenzivno delamo in ga tudi končujemo. Novosti seveda še niso bile uvedene oziroma uveljavljene in tudi ne bodo, dokler projekt ne bo končan.

Na projektu SP-12 se strokovne službe trenutno ukvarjajo z opredeljevanjem do vprašanja, kakšna strokovna izobrazba je potrebna za opravljanje določenega dela. Moja ambicija je, da se realno oceni potreba po strokovni izobrazbi, kajti menim, da so bile ponekod zahteve po njej postavljene previsoko, verjetno zaradi sistema nagrajevanja, zaradi česar so zahteve postavljene nerealno. Po vključitvi vseh potrebnih elementov v opisne liste bo tudi o tej zaključeni nalogi odločal tako projektni svet kot poslovodstvo, potem pa tudi drugi organi v Holdingu SŽ, ki so za to pristojni. Z opravljenim delom na teh projektih sem zadovoljen, smo si pa vsi trije poslovodje naložili zelo veliko dela in opravljamo delo, skupaj z izvršnimi direktorji, ki ga običajno za večja podjetja opravljajo zunanje svetovalne hiše.

**Kateri postopki potekajo pri ustanavljanju novih jedrnih družb? Ali lahko že napoveste datum, ko naj bi bile dejansko ustanovljene?**

Ustanavljanje novih jedrnih družb teče v skladu s terminskim planom ustanovitve novih družb, ki ga je sprejelo poslovodstvo in z njim seznanilo nadzorni svet Holdinga SŽ. Vlada RS je na svoji seji 20. maja sprejela sklep o dokapitalizaciji SŽ z denarnim vložkom v višini 5 milijard tolarjev, tako da osnovni kapital po povečanju znaša nekaj več kot 22 milijard. Sprejela je sklep, s katerim daje soglasje k delitvi Holdinga SŽ v skladu z delitvenim načrtom, ki ga je sprejela že 5. februarja, ter sklep, s katerim daje soglasje k aktom o ustanovitvi treh novih odvisnih družb. Vlada RS predloženih aktov poslovodstva Holdinga SŽ pri dajanju soglasja ni spreminjala. Na podlagi teh sklepov smo 28. maja vložili vlogo za predlog za vpis delitve in novih družb v sodni register. S tem dejanjem smo, na podlagi sklepov vlade, o katerih sem govoril, storili vse, kar je potrebno, da se nove družbe vpišejo. O tem bo odločalo Okrožno sodišče v Ljubljani. Točnega datuma, kdaj bo sodišče o tem odločalo, ni mogoče napovedati, okvirno pa sodišče za taka opravila potrebuje približno mesec dni. Zato lahko ocenimo, da bodo družbe vpisane v sodni register konec junija letos.

**Z ustanovitvijo jedrnih družb bosta prenova organizacijskih procesov ter kadrovska reorganizacija in racionalizacija stopila v naslednjo fazo. Kako bo delo na obeh pro-**



mag.  
**Andrej Pagon**  
pomočnik generalnega direktorja

# v skladu s planom

## Jekih potekalo po vpisu novih družb v sodni register?

S samo ustanovitvijo jedrnih družb se niti kadrovska reorganizacija, niti racionalizaciji ne bosta spremenili. Delo na obeh projektih bo potekalo naprej. Gre za dva različna procesa z različnima datumoma – eno je vpis oziroma registracija družbe, drugo pa je dejanski začetek delovanja družbe. Ta dva datuma ne bosta enaka. Družba bo začela delati takrat, ko bodo delavci iz Holdinga SŽ prešli v nove odvisne družbe. Prehod delavcev iz Holdinga SŽ v njegove odvisne družbe bo potekal na podlagi Zakona o delovnih razmerjih, ki opredeljuje spremembo delodajalca. Iz 6. člena Zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja pa izhaja, da se na novoustanovljene odvisne družbe prenesejo premoženje, pravice in obveznosti Holdinga SŽ, kot bodo določeni v delitvenem načrtu. Zakon o delovnih razmerjih določa, da na dan prenosa podjetja ali dela podjetja preidejo pogodbene in druge pravice in obveznosti iz delovnih razmerij, ki so jih imeli delavci na dan prenosa pri delodajalcu prenosniku na delodajalca prevzemnika.

## Kako ocenjujete sprejetje zakona o poslovni sanaciji? Ali je bil zakon sprejet pravočasno, kako bo vplival na izvajanje obeh projektov?

Zakon o poslovni sanaciji je Holdingu SŽ samo koristil, omogoča namreč dokapitalizacijo, najetje cenejših kreditov (restrukturiranje finančnih obveznosti) in zagotavlja sredstva za kadrovske sanacije. Na podlagi tega je vlada že sprejela sklep o dokapitalizaciji, 26. maja pa sem vložil zahtevo oziroma vlogo za nadomestitev prvih 50 odstotkov sredstev, ki jih je Holding SŽ v letih 2003 in 2004 že porabil za del kadrovske sanacije. Na seji 27. maja je poslovodstvo sprejelo osnutek pogodbe, na podlagi katere naj bi se urejalo črpanje proračunskih sredstev, namenjenih za kadrovske sanacije. Zakon je bil sprejet pravočasno in ne bo vplival na izvajanje projektov, vplival pa je, časovno, na pravočasno dokapitalizacijo Holdinga SŽ in s tem izpolnitev pogoja, da se družbe lahko registrirajo in začnejo poslovati s pozitivnim kapitalom. Za projekte oziroma racionalizacijo vsebine infrastrukturnega dela Holdinga SŽ bi bilo bolj pomembno spremeniti Zakon o železniškem prometu in sklep o ustanovitvi Agencije za železniški promet. Po informacijah, ki jih imam, v Agenciji zaposlujejo ljudi na podobna delovna mesta, kot jih opravljamo pri nas na področju infrastrukture, zato bi posledično rešitev te problematike v Zakonu o železniškem prometu in Aktu o ustanovitvi agencije pomenila spremembo v SP-11 v tistem delu delovnih procesov, ki bi jih opravljali v Agenciji. Menim, da bi bilo smotno, da Vlada RS te dileme reši še v sedanjem mandatu.

## Kako ocenjujete sodelovanje s predstavniki delojemalcev?

Dokaj redno se vsi trije poslovodje kot predstavniki vlade pogajamo s predstavniki sindikatov, podpisniki kolektivne pogodbe o spremembah in dopolnitvah KPDŽP. Trenutno smo pri členu 135, od skupno 246. Pogajanja so dolgotrajna, naporna, predstavniki sindikatov pa so na njih zelo dobro pripravljeni. Prav tako posamezni sindikati, sin-

dikati skupaj ali sindikati skupaj s svetom delavcev na poslovodstvo večkrat naslavljajo vprašanja in zahteve. Vsi trije poslovodje poskušamo čimveč odprtih ali spornih vprašanj rešiti oziroma odgovoriti na zastavljena vprašanja. Menim, da nam to tudi uspeva. Seveda se odzivamo tudi na vabila sveta delavcev. Ta je voden profesionalno. Razprave v tem organu pa so zelo različne – strokovne, konstruktivne, pa tudi nesramne in žaljive. Po potrebi znajo člani sveta delavcev postaviti tudi demagoške ugotovitve, kot na primer kršitve posameznih določb KPDŽP, povečevanje internih cen v potniškem prometu, obvezen sprejem, uveljavitev in izvajanje SP-11 in SP-12 v okviru ESS, obvezen dogovor v okviru ESS, zahtevo Vlade RS o prijaznem prehodu delavcev kot temeljno izhodišče in podobno. ESS je po 19. členu Zakona o poslovni sanaciji posvetovalno telo, zato soglasje ni zavezujoče, je pa seveda s strani poslovodstva zaželeno. Na vsak način pa bo poslovodstvo oba projekta, ne seveda v delovni, ampak v zaključni fazi, predstavilo svetu delavcev in poskušalo odgovoriti na večino vprašanj, ki so jih njegovi člani tudi zastavili. Ne more pa poslovodstvo pristati na zahtevo, da se pred nadaljevanjem dela na projektih odgovarja na vedno nova vprašanja.

## V zadnjih mesecih se je znotraj podjetja pojavilo kar nekaj očitkov, da sta projekta SP-11 in SP-12 slabo pripravljena in da za njuno uveljavitev ni pravih argumentov. Kako odgovarjate na te očitke?

Pred nekaj leti so prav predstavniki zaposlenih predlagali racionalizacijo postopkov dela v sistemu Slovenskih železnic. Smiselna racionalizacija dela je vedno in povsod pravi cilj poslovanja, še posebej pa na Slovenskih železnicah. Trenutno še ne moremo ocenjevati projekta, in pravilna je bila ugotovitev predstavnikov zaposlenih tako na nadzornem svetu kot na ESS, da projekta ne dajeta odgovorov na vsa vprašanja. V tej fazi izdelave jih tudi ne dajeta in jih še ne moreta dati. Projekta sama po sebi se ne bosta uveljavila, ampak se bo njuna uveljavitev izrazila v posamičnih aktih Holdinga SŽ, oziroma jedrnih družbah. Zanimive so tudi reakcije v nekaterih sindikalnih glasilih. Nekateri realno opozarjajo na probleme prestrukturiranja, opozarjajo na relativno kratke roke, nekateri so žaljivi in me predvsem kot vodjo projekta tudi osebno poskušajo diskreditirati. Praviloma ugotavljam, da gre za premosorazmernost med primitivnostjo avtorjev in kakovostjo člankov. Ocenjujem, da predstavnike nekaterih sindikatov najbolj moti to, da ne dovolim sodelovati predstavnikom sindikatov pri pripravi delovnih osnutkov, ki jih pripravljajo strokovne službe. Drugi resen razlog pa je ta, da je poslovodstvo napovedalo delitev vleke in TVD, premoženje in delavci vleke pa bodo prešli v tisto jedrno družbo, v kateri bodo pretežno opravljali svoje delo. Tako sam, kot tudi ostala dva poslovodja, s katerima veliko časa posvetimo temu projektu, smo prepričani, da smo na pravi poti, da znamo in bomo racionalizirali poslovanje. S tem bomo izboljšali poslovni rezultat, rezultat glede donosnosti, učinkovitosti in gospodarnosti ter prispevali k večji konkurenčnosti posamezne jedrne družbe in Holdinga kot celote, na kar kažejo že do sedaj doseženi poslovni rezultati.

# Trenitalia okuša tržni uspeh

Šibko italijansko gospodarstvo je v zadnjih letih prizadelo tudi tovorni in potniški promet italijanskih železnic. Toda italijanski državni železniški prevoznik Trenitalia je v dveh letih po ustanovitvi že naredil več korakov k preobrazbi v resnično tržno podjetje. Kot priznava direktor korporativne strategije Trenitalie, Paolo Celentani, se omenjeni proces še ne kaže v konkretnih podatkih o prepeljanem tovoru in potnikih. Industrijska proizvodnja se je lani namreč ponovno zmanjšala, kar je vplivalo tudi na delo Trenitalie. Drug dejavnik, ki vpliva na potniški promet, pa je prihod poceni letalskih prevoznikov. Meridiana, na primer, s svojimi storitvami že napada medmestne povezave Trenitalie v notranjem prometu, med katerimi je veliko nočnih povezav. Ravno zaradi njih pa je Trenitalia pred nekaj leti vložila veliko sredstev v prenavo vagonov z ležalniki. Kot konkurenca so se pozneje pojavili še trije poceni letalski prevozniki, zaradi katerih je začelo število potnikov resno upadati. Kot primer – pot z vla-

kom med Palermom in Milanom traja kar 19 ur, isto pot pa letalo premaga v manj kot dveh urah, in to za enako ali celo nižjo ceno. Kot odgovor na letalsko konkurenco je Trenitalia sprožila promocijsko akcijo s fiksnimi niskimi cenami, s katerimi naj bi ustavili pobeg potnikov na letala. Poteka tudi intenzivna promocija popustov in izkaznic za pogoste potnike, uvedli pa so tudi rezervacijo vozovnic na internetu. Obenem se spreminja tudi podoba potovanja z vlakom, na katerega Italijani ne gledajo več kot na izhod v sili, temveč kot



na priložnost za smiselno izrabo časa. Ta obrat je delno posledica uspeha omrežja hitrih vlakov ETR450, ETR460 in ETR500. Tudi neodvisna raziskava o pogledu potnikov na Trenitalio je pokazala, da se zaznava podjetja v javnosti izboljšuje.

Spreminja pa se tudi tovarni del Trenitalie. Iz poslovne enote se bo že letos oblikovalo samostoj-

no podjetje, ki se bo verjetno imenovalo Cargo SpA. »Tovor je že zgodovinsko naša težava,« pravi Celentani, »toda zdaj natančno vemo, kje denar služimo in kje ga izgubljam, tako da se bomo lahko osredotočili na dobičkonosne posle.« Ker pa je veliko podjetij odvisnih ravno od storitev, ki prinašajo izgubo, bo prehod postopen, da tem strankam ne bo povzročil preveč težav.

Dobičkonosnih poslov se z liberalizacijo in odpiranjem železniškega trga že lotevajo tudi zasebni železniški prevozniki, na primer FNM, ki hitro napredujejo. Trenitalia se je za zdaj ubranila njihovih napadov in praktično popolnoma obdržala svoje tovore, skupni železniški delež pa se je z zasebnimi železnicami celo povečal. Kljub temu Trenitalia Cargo še vedno prinaša izgubo. Ločitev tovarnega prometa naj bi bila impulz za izboljšanje produktivnosti, na primer z ukinjanjem dvojne strojevodske zasedbe. Med letoma 1991 in 2001 se je produktivnost v Trenitalii povečevala za okrog 7 odstotkov na leto, toda Celentani meni, da je prostora za večjo učinkovitost in podrejanje trgu še dovolj.





# Evropski prometni ministri v Ljubljani

V Ljubljani je v Hotelu Union 26. in 27. maja potekalo 88. zasedanje Evropske konference ministrov za promet (CEMT). Glavna tema razprave je bilo načrtovanje prometne infrastrukture v razširjeni Evropi, znotraj katere je bil poseben poudarek dan oblikovanju strategije za ponovno določitev vseevropskih koridorjev. Koridorji, ki so bili določeni leta 1994 na Kreti in tri leta pozneje v Helsinkih, so bili namreč oblikovani kot povezave Evropske unije z državami nečlanicami. S širitvijo EU pa jih bo treba ponovno določiti. Pogovori so tekli tudi o pristojbinah za uporabo infrastrukture, ki jo na različne načine številne države že uvajajo tudi za cestni promet. Tretja tema je bila varnost v prometu, saj so prometna sredstva, kot so pokazali tudi napadi v Moskvi in Madridu, vse pogostejše cilji terorističnih akcij. Če-

trta glavna tema pa je bila odstranitev ovir na mejnih prehodih, ki po podatkih svetovnega gospodarskega foruma iz Davosa znašajo kar pet do deset odstotkov končnih stroškov blaga. Ministri pa so razmišljali tudi o tem, kako prepoloviti število mrtvih na cestah do leta 2012, kako pospešiti kolesarjenje in izboljšati dostop do prometa. Zasedanja se je udeležilo več kakor trideset ministrov in državnih sekretarjev iz vseh evropskih držav in pridruženih članic z drugih celin. Zasedanje je odprl predsednik vlade Anton Rop. Poudaril je, da sta skladen razvoj in medsebojna povezanost celovite prometne infrastrukture med pomembnejšimi pogoji za konkurenčno sposobnost in trajnostni razvoj slovenskega gospodarstva in družbe v celoti. »Veliko stavimo na izboljšanje konkurenčnosti našega gospodarstva

– in zato je debata o čim kakovostnejših povezavah in sodobnih oblikah transporta za nas eden od temeljev snovanja prihodnjega razvoja,« je še povedal Rop. Polno unionsko dvorano je nagovoril tudi predsedujoči zasedanja, prometni minister Marko Pavliha. Izrazil je prepričanje, da bo rezultat srečanja dogovor o temeljni strategiji za nadaljnji razvoj prometnega omrežja, ki bo v korist učinkovitega gospodarskega sodelovanja ob upoštevanju strogih kriterijev trajnostnega razvoja in bo povezovalo evropske države. »Zdaj, ko sta s širitvijo Evropske unije skoraj dve tretjini čezevropskih koridorjev postali del omrežja Evropske unije, se moramo dogovoriti o nadaljnji strategiji razvoja prometne infrastrukture,« je še povedal.

## Aktualno

### On-line tisk vozovnic kar doma

Belgijske državne železnice (SNCB) so uvedle novo storitev, ki potnikom omogoča, da vozovnice za notranji promet rezervirajo na internetu ter vozovnico tudi sami natisnejo na domačem tiskalniku. Potnik vozovnico plača s kreditno ali plačilno kartico. Belgijska železnica je tehnologijo razvila sama in po njihovih trditvah gre za prvi tovrstni primer v Evropi. Storitev »Ticket On Line« je dosegljiva na spletni strani belgijskih železnic – [www.sncb.be](http://www.sncb.be), in sicer 24 ur na dan. Spletna stran ponuja tudi ogled voznega reda in načrtovanje potovanja. Rezervacija vozovnic poteka v sedmih korakih, ki vključujejo izbiro začetne in končne postaje, datuma potovanja in vrste vozovnice. Po potrditvi teh podatkov potnik vozovnico plača na varni spletni strani. Po potrdilu plačila lahko s svojim brskalnikom prenese vozovnico za tiskanje, kopijo vozovnice pa zaradi varnosti prejme po e-pošti. Na vsaki vozovnici je več varnostnih elementov, ki naj bi preprečevali zlorabe. Med njimi sta na primer ilustracija, ki se spreminja vsak dan, in edinstvena črtna koda, ki vlakospremnemu osebju omogoča preverjanje veljavnosti vozovnice.

### SBB menjajo mobilne terminale

Švicarske železnice so se odločile do konca leta zamenjati 2.000 mobilnih terminalov za prodajo vozovnic na vlaku. Novi terminali almex.mobile bodo lahko shranili do 1 GB podatkov o vrstah in cenah vozovnic. Opremljeni bodo z ekranom, občutljivim na dotik, in z radijsko povezavo za sprotne informacije o poteku železniškega prometa. Terminali bodo delovali z operacijskim sistemom Windows CE.net, vgrajen bodo imeli skener črtnih kod, GSM komunikacijski modul ter povezavo bluetooth. Potniki bodo lahko vozovnice plačevali gotovinsko ali negotovinsko.



Udeležencem je spregovoril tudi premier Anton Rop.

## Mirjam Kastelič-Vodovc

## »V enem samem tehnološkem le

**Prosim za krajši učbenik vaše osebne zgodovine.**

Po končanem študiju na prvi stopnji Ekonomske fakultete leta 1971 sem se zaposlila v trgovskem podjetju Emona v finančnem oddelku. Moram pa priznati, da mi tam nista ugajala niti vsebina dela niti delovno okolje, zaželela sem si drugam.

**Pa prav na železnico?**

Ne, bilo je bolj po naključju. Tedanja sodelavka mi je povedala,

da na železnici ustanovljajo oddelke za raziskavo trga in iščejo mlajše sodelavce, ki že imajo nekaj znanja. Začela sem kot referentka za raziskavo trga na področju tovarnega prometa. Delo in kolektiv sta mi ugajala, še posebej odlična šefinja, ki me je res veliko naučila. Leta 1976 sem postala sekretarka poslovnega odbora tedanjega Železniškega gospodarstva Ljubljana.

**To je bil precej hiter skok,****mar ne?**

Delala sem v ekipi, ki je pripravljala neko strokovno analizo, dobila sem pač priložnost, da se izkažem, in skušala sem jo kar najbolje izrabiti. Tedanji direktor je najbrž zaznal moj »potencial«, če lahko tako rečem, in povabil me je za sekretarko poslovnega odbora. To ni bilo kar tako. Seveda se je s tem zame marsikaj spremenilo, nove naloge so bile združene z veliko večjo odgovornostjo in obremenitvami, terjale so veliko samoiniciativnosti in ustvarjalnosti, skratka, treba je bilo biti dokaj vsestranski. Toda zdi se mi, da so stvari stekle, kot je bilo treba, in tako sem delo uspešno opravljala do leta 1993, ko sem bila zaradi potreb delovnega procesa razporejena na delovno mesto svetovalke z nalogo usklajevanja aktivnosti na področju odnosov Slovenskih železnic do mednarodnih subjektov.

**Skratka, zapluli ste v mednarodne vode ...**

No, pravzaprav sem po teh vodah plula že skoraj ves čas, še kot sekretarka poslovnega odbora. Zelo veliko je bilo namreč sodelovanja z italijanskimi in avstrijskimi železnicami, pa s Skupnostjo Jugoslovanskih železnic. Pri delu mi je kajpak zelo pomagalo tudi znanje jezikov. Lahko rečem, da sem se pri kolegih na drugi strani meje lepo uveljavila; navsezadnje je to prišlo zelo prav pozneje, ko smo dobili priložnost postati mednarodni subjekt. Moje prednostne naloge tisti čas so bile pripravljanje strokovnih utemeljitev za vključevanje Slovenskih železnic v mednarodne organizacije, sodelovanje pri razdruževanju Skupnosti Jugoslovanskih železnic in vzpostavljanje neposrednih odnosov med vodstvi evropskih železniških podjetij. Pobude za dejavno sodelovanje Slovenskih železnic v mednarod-

Vsako delo, vsak nov dan mi je vselej pomenil svojevrsten izziv, ki ga je treba sprejeti. Ne vem, morda to sodi med moje značajске poteze. Pri vsem pa sem si pridobivala dragocene izkušnje.

nih železniških organizacijah in združenjih ter predstavljanje interesov Slovenskih železnic v njihovih organih, analiza in oblikovanje stališč pa so bile naloge, ki sem jih opravljala tudi še po tem, ko sem bila imenovana za poslovno sekretarko Slovenskih železnic v sekretariatu generalnega direktorja. Treba je bilo sodelovati tudi pri oblikovanju dvo- in večstranskih dogovorov na najvišji ravni med železniškimi podjetji v zvezi s pospeševanjem razvoja prometa na V. in X. vseevropskem železniškem koridorju.

**Veliko, za enega samega človeka.**

Vsako delo, vsak nov dan mi je vselej pomenil svojevrsten izziv, ki ga je treba sprejeti. Ne vem, morda to sodi med moje značajске poteze. Pri vsem pa sem si pridobivala dragocene izkušnje. Z reorganizacijo Slovenskih železnic leta 2001 sem bila razporejena na mesto šefa službe za mednarodne odnose. Ob tem so mi ostale skoraj vse prej omenjene naloge, na novo pa so prišle dejavnosti v Mednarodni železniški zvezi, v Skupini štirih, v Skupnosti evropskih železnic CER, v delovni skupnosti ARGE za X. koridor in v Koordinaciji za X. koridor. Bila sem članica usmerjevalnega odbora za projekt Hitra proga Benetke-Ljubljana, pobudnica za pridobitev tujih finančnih sredstev, nekaj let pa že spodbujam in organiziram vsakoletno iz-



# tu lahko zaostaneš za deset let!«

popolnjevanje delavcev Slovenskih železnic pri Nemških železnicah. No, tu so še sejemske dejavnosti: vodenje oziroma sodelovanje pri tržnih projektih predstavitve na sejmih v Leipzigu, Münchnu ...

## Pri delu gotovo spoznavate ogromno ljudi, predvsem tujcev?

Seveda. In lahko rečem, da so bili ti stiki vselej izjemno dobri. Čutila sem, da so me vedno sprejemali kot zanesljivega, enakovrednega partnerja, in to najbrž človeku dviguje »ceno«. Nekateri pristnejši odnosi se z leti tako razvijejo, da so postali že pravzaprav družinski! Turistični zvezi bi se lahko pohvalila, da so prav zaradi mojih »agitatorskih« sposobnosti mnogi od naših tujih partnerjev tudi zasebno obiskali Slovenijo. Treba pa je reči, da se takšni odnosi, ki so sprva zgolj službena obveznost in nič več, pozneje pa postanejo prijateljski, posledično pozitivno obrestujejo – tokrat spet v poslovni smeri. Dobro se pač vrača z dobrim!

## Kajpak veliko potujete. Imate svoje najlepše, najljubše mesto?

Imam, zame je to vsekakor Rim. To mesto pač izžareva nekaj posebnega, težko je razložiti. Ves tisti čarobni vpliv Sredozemlja, podnebje, ljudje, hrana ... sonce ... Pa tudi sicer rada uživam v poletju, v morju. Babica in dedek sta bila doma iz Trsta, in najbrž imam to sredozemsko miselnost zapisano globoko nekje v genih.

## Ob vseh obveznostih se vam je uspelo ob delu še dodatno izobraževati.

Ko sem končala prvo stopnjo Ekonomske fakultete, se mi je zdelo, da bo to kar dovolj. Vpisala sem sicer tudi drugo stopnjo, vendar nisem bila dovolj vztrajna

in sem v tretjem letniku odnehala. Bilo je seveda tudi nekaj povsem objektivnih razlogov, na primer narava dela v službi – nobenega urnika, popolnoma vsak dan je bil drugačen. In potem je prišla družina, hči ... vse pač ne gre v eni sapi. Toda nekaj let pozneje mi je lepega dne šinilo v glavo, da se v službi in ob njej pravzaprav ves čas dodatno izobražujem in izpopolnujem, vendar mi »formalnih« papirjev za to ne bo prav nihče dal. Zakaj ne bi združila eno z drugim? Zazdelo se mi je, da bo Fakulteta za družbene vede tista prava stvar, in po tehtnem premisleku sem se res vpisala, smer mednarodni odnosi, o kateri pravijo, da je med najtežjimi, ter leta 2001 tudi diplomirala. Bila sem dobesedno v devetih nebesih, ko mi je profesor - mentor povedal, da sem s svojo diplomsko nalogo Transportna politika Evropske skupnosti in prilaganje Slovenije med sedemnajstimi nominiranci za nagrado, ki jo je Urad vlade za informiranje Republike Slovenije podeljeval diplomantom slovenskih univerz, ki so v svojih delih obravnavali problem vključevanja Slovenije v Evropsko unijo.

## Ko sva ravno pri Evropski uniji, kaj pričakujete od priključitve Slovenije, tako z vidika države kot z vidika Slovenskih železnic?

Morda gledam na to z malce drugačnimi očmi, saj so bile moje delovne naloge že kar precej časa naravnane v to smer. Tako vsekakor nisem pričakovala, da bo vse tako slavnostno, pompozno, temveč naj bi se mirno zgodilo pač samo po sebi, če smo že prišli tako daleč. Povsem jasno pa je, da je to edina prava in pozitivna možnost, kajti preostalih dveh možnosti si niti najmanj ne bi želeli: ali ostati popolnoma zunaj, »out«, ali pa se vrni-

ti v staro družbo, ki smo se je z velikimi težavami komaj znebili. Seveda pa je priključitev pozitivna tudi z vidika Slovenskih železnic. Glede na to, da v tovornem prometu ustvarjamo skoraj 90 odstotkov prevoza na mednarodnem trgu, nas mora to le še spodbuditi k sprotnemu prilaganju evropski prometni in ekonomski politiki. Če bi Slovenija ostala »zunaj«, bi to za Slovenske železnice pomenilo katastrofo – zmanjkovalo bi denarja celo za enostavno reprodukcijo, kaj šele za razvoj. Treba je vedeti, da je razvoj danes tako bliskovit, da lahko v enem samem letu mimo grede zaostaneš za deset ali celo dvajset let! Lahko pa zatrdim, da so nas v Mednarodni železniški zvezi že do zdaj šteli za sebi enake, in hipotetično bi smeli reči, da so Slovenske železnice dobile svoje mesto v Evropi že precej pred državo.

## Zdi se, da vam je takšnole delo, ki ga lahko imenujem stresno, dobesedno pisano na kožo. Se motim?

Hm, niti ne. Toda na srečo imam, najbrž prirojeno, odlično spodobnost psihičnega »regeneriranja«. Ko se dan konča, na poti domov še malo premišljam o službi, potem prespim (res kratko) noč, zjutraj pa – spet za pisalno mizo. Sama sebi pa moram priznati, da včasih ne vem več čisto dobro, kaj pomeni biti popolnoma miren. Po drugi strani pa – toliko ljudi dela v stresnih poklicih, in ni, da bi se človek pretirano pritoževal.

## Si kdaj vzamete delo tudi domov?

Vedno. In tudi na vikend. Seveda skušam to po najboljših močeh uskladiti z domačimi, saj dobro vem, da vsaj ob koncu tedna pri-

čakujejo kaj od mene. Občasno so takšna usklajevanja lahko tudi malce žolčna, ampak nazadnje vedno, seveda s skupnimi močmi, najdemo konsenz. Dostikrat se stvari postavijo na pravo mesto z dobrim kosilom.

## Vam ostane kaj prostega časa? Za sprostitve, za rekreacijo ...

Vsekakor si moram za prosti čas že vnaprej napraviti načrt, drugače ni nič. Rekreacija? Do poroda sem veliko kolesarila, pozimi tekla na smučeh, hodili smo v hribe. Zdaj je tega vse manj, med delovnimi dnevi skoraj ne najdem prostega časa. Zato pa skušam kar najbolje izrabiti dopust. Povedala sem že, da imam zelo rada morje. Grem na plažo, s sabo vzamem knjigo, opazujem okolico, najprej ne mislim na nič, potem pa premišljam »skoraj o neskončnosti« (smeh). Sicer pa zelo rada pripravljam tudi dobro hrano za prijatelje. Potem se ob kozarčku žlahtnega razvijejo debatni krožki o vsem mogočem, včasih postanejo diskusije že kar vročične. Mislim, da so dobri prijatelji tisti, s katerimi se lahko skregaš ali imaš o kakšni stvari popolnoma drugačno mnenje, pa prijateljstva s tem kljub temu niti malo ne pokvariš. Seveda pa je potrebna tudi obojestranska dobra volja za vzdrževanje prijateljstva. Naša hiša na morju je vselej polna gostov. Včasih pridejo tudi samo na kavico, mimo grede, med potjo na dopust, ampak vedno pridejo. To je lepo.

Elektromotornik serije 4010 avstrijskih železnic je dolgo veljal za najbolj elegantnega v Evropi. Šestdelne garniture, dolge 150 metrov, vozijo že od leta 1964. Na desni je maketa avstrijske postaje Spittal/Milstätter See.



# Minimundus zanimiv tudi za železničarje

Minimundus – malo mesto ob Vrbskem jezeru na avstrijskem Koroškem – že od leta 1958 privlači turiste z vsega sveta. Od skromnih začetkov se je spremenilo veliko. Danes Minimundus združuje kar 157 visoko kakovostnih maket iz 50 držav, ki jih mojstri že več kakor 30 let izdelujejo v formatu 1:25. Časi enostavnih maket iz lepenke in lesa so že zdavnaj mimo, dandanes se za njihovo postavitve uporabljajo izključno originalni materiali, kot so marmor, zlato, slonovina in drugi. Izjema so le najmanj-

ši kipci, ki se zaradi lomljivosti kamna ne dajo oblikovati iz originalnih materialov. V Minimundusu je zaposlenih kar 14 mojstrov, ki gradijo nove in nove makete. Njihovo delo je pogosto nagajeno šele po več letih, saj za izdelavo vrhunske makete potrebujejo tudi do sedem let. Temu primerena je tudi vrednost maket, ki dosega od 70.000 do 150.000 evrov. Seveda so vse makete narejene na podlagi izvirnih gradbenih načrtov, ki jih je pogosto treba dopolniti še z natančnim fotografiranjem izvirne stavbe.

Zaradi velikega poudarka na zvestobi izvirniku se zgodi, da že sama dokumentacija tehta tudi trideset kilogramov! Minimundus je že zaradi prikaza zgodovinskih stavb z vsega sveta vsekakor vreden ogleda. Vsekakor pa je zanimiv tudi za ljubitelja pravih in malih železnic, saj je celo območje prepredeno z železniškimi tirnicami, po katerih vozijo različne kompozicije – od parne lokomotive z začetka 20. stoletja do najsodobnejšega hitrega vlaka ICE. Najbolj navdušeni modelarji, ki jim natančnost pomeni glavno

vrednoto, bodo sicer morali zamžati na eno oko. V primerjavi s podrobnimi modeli za notranjo uporabo je namreč zvestoba izvirniku pri železniških vozilih podrejena vzdržljivosti. Povprečno namreč vsaka lokomotiva na leto prevozi kar pet tisoč kilometrov. Opisovanje vseh zanimivih železniških in drugih modelov in maket bi bilo predolgo, pa tudi preveč suhoparno. Najbolje bo, da se kar sami odločite za obisk Minimundusa, ki je le za skok oddaljen od Slovenije. Odprt je vsak dan od 9.00 do 18.00.



V nemškem mestu Wuppertal so leta 1898 začeli graditi verjetno najbolj nenavadni metro v Evropi – visečo železnico. V drugi svetovni vojni je bila proga hudo poškodovana, promet po njej pa je oživel že leto po koncu vojne. Gre za menda edino takšno mestno železnico v Evropi. Skoraj sto let pa je veljala tudi za eno najbolj varnih, dokler ni eden od vlakov aprila 1999 strmoglavil v reko. Trije ljudje so v nesreči umrli, 40 pa jih je bilo poškodovanih.



Avstrijska železniška postaja Bad Ischl je tipičen primer k. u. k. postaje. Zaradi bližnje poletne rezidence cesarja Franca I. je bila postaja še posebej razkošno oblikovana.

Vače so osrednja postaja tokratnega izleta, tako kar se krajepisja, (pra)zgodovine in kulinarike tiče.

**Reportaža**  
Dario Cortese

Na izlet z vlakom

# Z ŽP Sava skozi središče Slovenije na ŽP Kresnice



Pomnik Geometričnega središča Slovenije na Spodnji Slivni.

Posavsko hribovje je od vseh predelov Slovenije najbolj imenitno za izletnikovanje z vlakom, ker se tako rekoč na vsaki železniški postaji ob progi začenja označena pot na to ali ono stran Save. Tokratni izlet je sploh nekaj posebnega, ker gremo na njem naravnost skozi središče Slovenije. Hribovje med Vačami in Sveto goro ima že tako ali tako središčno lego, natančno pa so središče določili na geometrični način: če bi ploščat lik z obrisom Slovenije skušali uravnovežati na eni točki, je to mogoče edino v geometričnem središču. Kolikor teoretično se to sliši, ga v praksi najdemo na Spodnji Slivni nad Vačami, kjer stoji pomnik Geoss. Pred tem in po tem srečamo še veliko zanimivega, saj je to izlet, ki je najlepši prav zdaj, ko so gozdovi mlado zeleni in povsod nekaj cveti in diši. Razgledamo se s Svete gore. Nad Vačami se prestavimo dve tisočletji in pol v preteklost, ko je tu zgoraj cvetelo eno največjih središč haštatske kulture (starejša železna doba). Na Vačah se ustavimo v krajevem muzeju in če lakota ter žeja nista prehudi, morda zdržimo do gostilne na Spodnji Slivni, drugače pa je nekaj hramov za razvoj kulture okusa tudi na Vačah.

Z železniške postaje Sava stopimo desno po cesti ter se prav kmalu odločimo za eno izmed možnosti: puščica levo kaže v Leše (po asfaltni cesti), desno v Tirno (po stezi skozi gozd, ta je prijetnejša.) Ko pridemo v Tirno, se tik pred začetkom asfalta smerni puščici razhajata. Ena kaže na desno (to je stara pot, ki ni več uhojena), zato gremo kar naprej po cesti skozi vas; razcepi so dobro označeni. Po kolovozu čez travnike nato pridemo do zaselkov Brezovica in Kalce in mimo postavnih lip do asfaltne ceste. Po njej v Rovišče in navzgor do prevala med Roviškovec (930 m) in Sveto goro (852 m). Tik pod njim se po stezi vzpnemo do Planinskega doma na Zasavski sveti gori (razen ob sredah je odprt od 8. do 22. ure) in na vrh. Do sem hodimo okrog 2 uri in pol. Smerna puščica (Vače) pod vrhom svetuje desno. Nižje v gozdu se pot razcepi, vendar obe smeri držita v Vače. Ko pridemo do domačije na robu travnikov, stopimo na makadamsko cesto, po kateri gremo skozi Vovše proti Vačam. Za velikim peskokopom nas smerna puščica (Geoss) ob robu gozda opozori, da po tej poti pridemo naravnost v središče (čez Slemšek), če gremo naprej po cesti, pa v vas Klenik in v Vače; va-

nje se lahko spustimo tudi če ubremo pot čez Slemšek. V kraju je trgovina, več gostiln in turistično-informacijski center, odprt ob sobotah in nedeljah od 9. do 12. ure. V njem sta krajevni muzej in slovenska geološka zbirka. Obisk med tednom lahko najavimo po telefonu (01) 8976-680 (zvečer) ali (041) 895-852. Z Vač gremo po cesti v Slivno, vrh Klanca pa se srečamo s potjo čez Slemšek. Na Spodnji Slivni gremo pri turistični kmetiji Kimovec levo (oznaka Geoss, Kresnice), mimo pomnika geometričnega središča Slovenije na makadamsko cesto in po njej navzdol. S Svete gore do pomnika Geoss hodimo 1 uro in pol. Na prvem razcepu gremo levo, po prihodu na asfaltno cesto in srečanju z drugo cesto spet levo do ostrega ovinka ob tovorni žičnici. V njegovem spodnjem delu se med zelenjem nekoliko sramežljivo skrivata markacija in puščica, ki kaže desno: po njenem nasvetu stopimo na stezo čez travnik ter navzdol skozi gozd do ceste ob Savi nasproti Kresnic. Po mostu stopimo v Kresnice do železniške postaje. Od pomnika Geoss hodimo 1 uro in pol. Skupaj 5 ur in pol hoje. Planinska karta Posavsko hribovje, zahodni del (1:50.000). S Svete

gore proti Cvetežu pot ni pravilno vrisana, označena pot čez Slemšek pa sploh ni vrisana. Izlet nam prijetno razširi Vodnik Geoss. Naprodaj je na Vačah in Spodnji Slivni, v njem so zanimive informacije o preteklosti kraja, železnodobnem naselju in grobišču, učni poti, krožni poti Geoss in še čem. Z Jesenic se proti Ljubljani odpeljemo z vlakom ob 5.22, iz Ljubljane proti Savi pa ob 6.50. Vse zapoznele izletnike iz ljubljanske smeri počaka vlak ob 10.50. Iz Dobove je za izlet najbolj primeren vlak z odhodom iz Dobove ob 7.05, v Zidanem Mostu prestopimo. Iz mariborske smeri jutranji vlak, s katerim ujamemo povezavo v Zidanem Mostu, vozi le med tednom ob 6.20. Lahko pa gremo z vlakom, ki odpelje uro prej, in si med čakanjem v Zidanem Mostu v prodajalni kruha in peciva privoščimo zajtrk. Iz Kresnic proti Ljubljani se odpeljemo ob 16.38 (iz Ljubljane proti Jesenicam ob 17.43), 17.38 ali 19.38. Iz Kresnic proti Zidanemu Mostu in Dobovi se odpeljemo ob 16.14 (zveza proti Mariboru v Zidanem Mostu ob 17.00), 17.14 (ne vozi ob sobotah) ali ob 19.14 (zveza proti Mariboru ob 20.00, ne vozi ob sobotah).

# Slikovna križanka



NOVA PROGA	PRAŠIČ (ANAGRAM NIVES)	CHARLES DICKENS HEHE-TANJE			NOBELIJ	avtor VINKO KORENT	EVA SRŠEN VRAG, HUDIČ			ŽIVALSKA NOGA	OTILIJA (KRAJŠE)	SUZANA (LJUBK.)	TRETI DEL CELOTE	risba KIH
AM. FILM. IGRALCA (MARTIN, CHARLIE)						LASTNOST SVETEGA								AMOR (PO-MANJŠEV.)
MESTO OB REKI MAAS NA NIZOZ.						VAROVALNA PLOŠČA "ELEKTR." MOR. RIBA								
KRČEVIT JOK						FILOZOF-SKA SMER STOKOV								
ŽIVEC						PREVLEKA ZA PREŠTO ODEJO (LJUDSKO)					NEKD. JAPON. POLITIK (HIROBUMI)			
SESTAVINA ZEMELJ. PLINA						IT. TISK. AGENCIJA IME VEČ SL. VASI				GLAVNO MESTO ERITREJE	LIČINKA	JUNIOR SOL JODO-VODIKOVE KISLINE		
JONATHAN ? GULIVER. POTOV.		ORGAN VISJIH RASTLIN OŠABNOST					KRALJEVIČ IZVRTINA							
TELO, KI NAM DAJE SVETLOBO IN TOPLOTO						RIMSKA ŠEST PEVKA REDŽEPOVA			FR. REKA, PRITOK RONE ŠKANDAL					
AM. FILM. SCENO-GRAF (LYLE)								ŽIVAL Z DRAGOCEN. KRZNOM, SKUNK						
IGOR OZIM			SL. GLED. IGRALEC (PRIMOŽ)	KONICA, BODICA UČENEC				GLASBENIK SHANKAR VIRUS AIDS					PRIPRAVA ZA ŽGANJE	TRIGLAVSKI ŽUPNIK (JAKOB)
FOTO-GRAFSKA BLISKA-VICA					NEKD. VLADAR. NASLOV V INDIJI									
AFRIŠKI PTIČ (ANAGRAM KOTO)					DUŠA (LATIN) VRSTA VRBE						GUG, NIHAJ	GLEJ MADŽAR. PISATELJ JOKAI		
	KRAJ NA DUGEM OTOKU					IGRALEC GODNIČ PRIPOVED. PESNITEV				PRAVLJIČ. POŠAST RADO MURNIK				
BRUNO ? ZAKLAD SIERRE MADRE								GLASBENI UKRAS, TROJNICA						
		NEUMNA ŽENSKA						LANI UMRLA SL. PEVKA (BERTA)						

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

pm, td, prule, eozoik, rezina, grbavka, onek, premrlost, soja, rutenij, tv, tito, avnoj, olt, ali, čita, rjuha, letvenik, češelo, prekap, enid, akant, am, kiro, sok, ostva, antanta, erar, ernie, tau, tanc, mojster, drevje, smetana, izrael.

# ICS VAS PRIPELJE PRAV DO MORJA!

## MARIBOR - CELJE - LJUBLJANA - KOPER

Hitri, varni, udobni in klimatizirani vlak INTERCITY SLOVENIJA  
vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih od 13. junija do 29. avgusta.

5.50	Maribor	↑	20.33
6.03	Pragersko		20.19
6.35	Celje		19.48
6.54	Zidani Most		19.29
7.40	Ljubljana		18.45
8.29	Postojna		17.53
8.41	Pivka		17.42
9.02	Divača		17.22
9.13	Hrpelje - Kozina		17.10
9.45	↓ Koper		16.40

Prosimo vas, da si prostor rezervirate že pred potovanjem!

Za osvežitev in okrepčilo je v vlaku bistro, vlak pa je prirejen tudi za prevoz oseb na invalidskih vozičkih.

### POPUSTI!

- Za potnike s povratno vozovnico: 30 odstotkov
- Za družinska potovanja: 40 odstotkov (na podlagi izkaznice K-17)
- Za otroke od 6. do 12. leta starosti: 50 odstotkov
- Otroci do 6. leta starosti se peljejo brezplačno!

DO KOPRA Z VLAKOM, NAPREJ PA S TAKSIJEM. PO UGODNI CENI!

PROSIMO VAS LE, DA O IZBRANI RELACIJI OBVESTITE VODJO VLAKA IN PREVZAMETE KUPON ZA NAROČILO TAKSIJA.

*ŽELIMO VAM UDOBNO IN PRIJETNO POTOVANJE!*

[www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si)





Mehanični pogon (z utežjo) za veliki signalni zvonec, kakršni so bili nekoč montirani vzdolž proge. Prometniki so z njimi najavljali čuvajem odhode vlakov s postaj in njihovo smer vožnje.