

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

## Aktualno

Spremembe Zakona o družbi Slovenske železnice za kapitalsko ustreznost in reorganizacijo podjetja

Projekt sanacije in reorganizacije Slovenskih železnic

Sejem transporta in logistike v Münchnu: Logistika in železnice doživljajo preporod  
SŽ Express prejel priznanje za inovacijo

## Reportaža

Martinique: Lokomotive še kljubujejo času

## Vzdrževanje

Prilpa parne lokomotive SŽ 33-037 na novo sezono

## Tujina

Luksemburške železnice načrtujejo posodobitve





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

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

**Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!**

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

tel. 01/29 12 551

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

[www.szexpress.si](http://www.szexpress.si)

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 10.580 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. junija 2011.



Celje  
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



## Aktualno

**Spremembe Zakona o družbi Slovenske železnice za kapitalsko ustreznost in reorganizacijo podjetja**

2



## Aktualno

**Projekt sanacije in reorganizacije Slovenskih železnic**

3



## Aktualno

**Sejem transporta in logistike v Münchnu: Logistika in železnice doživljajo preporod**

4



## Aktualno

**SŽ Express prejel priznanje za inovacijo**

6



## Reportaža

**Martinique: Lokomotive še kljubujejo času**

16



## Vzdrževanje

**Priprava parne lokomotive SŽ 33-037 na novo sezono**

18



## Tujina

**Luksemburške železnice načrtujejo posodobitve**

22



1

**Uvodnik**  
**Marino Fakin**  
Odgovorni urednik

V Sloveniji in v tujini se je maja zvrstilo kar nekaj za železnice pomembnih dogodkov in prireditev. Zelo odmeven je bil tradicionalni mednarodni sejem transporta in logistike v Münchnu. Glede na podobo železnic v naših medijih bi po zadnji krizi morda pričakovali, da na sejmu železnic sploh ne bo, da jih je kriza odnesla in da so stvar preteklosti. Toda ne! Na sejmu, na katerem se vsaki dve leti predstavijo vsi, ki v logistiki in transportu kaj pomenijo, so bile železnice močno zastopane. Videli smo, da doživljajo preno in vzpon ter da s svojimi dejavnostmi in razvojnimi načrti dejavno sodelujejo smernice razvoja v evropski logistiki in pri mednarodnih prevozih blaga. Poleg Slovenskih železnic so se na sejmu predstavili vsi večji nacionalni železniški prevozniki, nekateri zasebni železniški operaterji in druga podjetja s področja železniških storitev v tovrnem prometu.

Slovske železnice so na sejmu pokazale najnovejši logistični storitvi Zahony in Yana ter zvezo Cargo 10. Hkrati so predstavile svoje konkurenčne prednosti na križišču petega in desetega vseevropskega železniškega koridorja. Sodelavci iz tovrnega prometa so bili zelo zadovoljni z obiskom. Sprejeli so veliko strank, ki se zanimajo za prevoze tovora s Slovenskimi železnicami, in se pogovorili o sodelovanju z nekaterimi nacionalnimi in zasebnimi železniškimi prevozniki.

Na sejmu smo mimogrede lahko zasluili vlogo železnice v prihodnosti Evrope. Evropsko vizijo mobilnosti in varovanja okolja v tem stoletju bo mogoče uresničiti le ob močnem in zanesljivem javnem prevozniku. Takšen javni prevoznik železnica ponekod že je, drugje pa še lahko postane. Vodilna evropska gospodarstva in vlade stavijo v naslednjih desetletjih na železnice zato, da bi zagotovili mobilnost prebivalstva in načrtovani, nekajkrat večji obseg prevozov v tovrnem prometu, ter da bi zmanjšali porabo energije in drugih stroškov na enoto prepeljanega tovora. Evropski načrti na področju železniške infrastrukture so zato ambiciozni. Ponekod načrte že izvajajo v polnem teku. Železniška infrastruktura, od Skandinavije do Grčije in od Španije do Ukrajine, bo tako v naslednjih desetletjih spremenila podobo in končno bo postala omrežje, ki bo lahko še bolj povezovalo Evropo.

Skupnost evropskih železnic (CER) ugotavlja, da je v novih državah članicah potreben nov odnos med vladami in železniškim sektorjem, in zato podpira proces nadzorovanega napredka. Meni, da morajo za železniško infrastrukturo in obveznosti javnih storitev biti zagotovljena ustrezna in predvidljiva sredstva, ki morajo biti tudi smiselno porabljena. Na drugi strani pa poziva železnice, da uvedejo izmerljive izboljšave kakovosti svojih storitev na prevozniskem področju in izboljšajo razmerje med stroški in učinkovitostjo pri upravljanju infrastrukture.

Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič se je 30. maja udeležil sestanka predstavnikov CER in direktorjev železnic iz novih držav članic EU ter držav kandidatk s podpredsednikom Evropske komisije in hkrati komisarjem za transport Siimom Kallasom. Predstavil je stališče Slovenskih železnic za hitrejšo povečanje konkurenčnosti železniškega transporta v regiji, ki poleg Slovenije vključuje tudi Hrvaško, Srbijo, Bosno in Hercegovino, Makedonijo in druge države Zahodnega Balkana. Povedal je, da je prav v naši regiji očitna potreba po posodobitvi strateško pomembnih transportnih poti, saj je bil infrastrukturni razvoj dolga leta zaustavljen ali bistveno upočasnjen, bodisi zaradi političnih bodisi ekonomskih razlogov. Po njegovi oceni bo v Sloveniji do leta 2025 treba zagotoviti vsaj eno milijardo evrov za vlaganja, ki bodo zagotovila izpolnjevanje tržno primerljivih tehničnih standardov. Goran Brankovič je še poudaril, da so za povečanje konkurenčnosti železniškega transporta pomembni tudi organizacijski ukrepi za čim bolj enostavno prehajanje tovrnega prometa med državami.

# Spremembe Zakona o družbi Slovenske železnice za kapitalsko ustreznost in reorganizacijo podjetja

V državnem zboru so 24. maja sprejeli novelo Zakona o družbi Slovenske železnice, ki omogoča priznavanje terjatve Slovenskih železnic v višini 134,26 milijona evrov. Država bo terjatev SŽ plačala iz proračuna v šestih letnih obrokih (po 26.852.320 evrov), prvega konec januarja 2012.



Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič je dejal, da je novela zakona temelj za preoblikovanje železnic v holding, saj se z njo zagotavlja kapitalaska ustreznost, in pričakuje, da bo zakon uresničen v zastavljenem roku, to je 11. septembra. (foto: Miško Kranjec)

Terjatev, ki jo je ugotovila revizija podjetja KPMG, je posledica oškodovanja Slovenskih železnic ob izločitvi premoženja javne železniške infrastrukture in njegovem prenosu na državo leta 2000. Z vzpostavitvijo terjatve bo zagotovljena kapitalaska ustreznost Slovenskih železnic ter omogočeno uresničevanje določil Zakona o družbi Slovenske železnice in s tem preoblikovanje Slovenskih železnic v holding. Postopki za reorganizacijo podjetja že potekajo in SŽ pričakujejo, da bo opravljena v skladu s predpisanimi roki.

## SŽ posluje pozitivno

Slovenske železnice letos nadaljujejo pozitivno poslovanje in še naprej presegajo tako načrte kot lanske rezultate. V obdobju od januarja do aprila letos so SŽ dosegle pozitiven poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 1,4 milijona evrov in pozitiven čisti poslovni izid v višini 1,1 milijona evrov. Tako

skupni poslovni prihodki Slovenskih železnic kot transportni prihodki v tovornem prometu so bili v prvih štirih mesecih višji od načrtovanih in od lanskih prihodkov. Skupni poslovni prihodki so bili za 13,5 odstotka višji od načrtovanih, lanske pa so presegli za 17,9 odstotka. Transportni prihodki tovornega prometa so bili za 13,3 odstotka višji od načrtovanih in za 28,6 odstotka višji kot v prvih štirih mesecih lanskega leta.

Tovorni vlaki Slovenskih železnic so prvih štirih mesecih prepeljali 6,1 milijona ton blaga in opravili 1.335 milijonov netotonskih kilometrov. Pri količini prepeljanega blaga so bili lanski rezultati preseženi za 14,4 odstotka, pri opravljenih netotonskih kilometrih pa za 20,2 odstotka.

Slovenske železnice so v potniškem prometu v prvih štirih letošnjih mesecih dosegle lanske rezultate. Po prvih ocenah so prepeljale 5,46 milijona potnikov ter opravile 265 milijonov potniških kilometrov.

## Regres bo izplačan do konca junija

Slovenske železnice bodo v skladu s Kolektivno pogodbo za dejavnost železniškega prometa do konca junija izplačale regres za letni dopust. Ocenjena višina regresa bo 1.082,07 evra bruto oziroma 70 odstotkov povprečne mesečne bruto plače v Republiki Sloveniji. Osnova za določitev višine regresa bo aprilski povprečna mesečna bruto plača v Republiki Sloveniji, ki bo sicer znana 15. junija. Izplačilo regresa v tej višini je predvideno tudi v poslovnem načrtu. Zaposleni na SŽ so se v preteklih dveh letih odpovedali delu svojih plač in Slovenske železnice tekoče poslujejo pozitivno. Zato poslovodstvo SŽ meni, da je takšno izplačilo regresa, kot ga določa tudi kolektivna pogodba, primerno.

Marko Tancar

## Brankovič: »Brez vlaganj v razvoj ne bo šlo«

»Brez vlaganj v razvoj ne bo šlo, a bo treba poiskati tuje vlagatelje. Če ne bo naložb, s katerimi bodo železnice pri prevozu tovora začele konkurirati cesti, se nam lahko zgodi, da bodo imeli tuji vlaki prednost pred domačimi,« je opozoril generalni direktor Goran Brankovič na strokovni konferenci Tehnologistika, ki je bila 25. maja v Grand Hotelu Union v Ljubljani. Na

okrogli mizi so se pogovarjali o prihodnosti slovenske logistike po propadu zamisli o logističnem holdingu. Na fotografiji so še Janez Šušteršič s Fakultete za management Koper (levo), Dean Herenda z ministrstva za promet, Sašo Todorovič iz podjetja Nokia Siemens Networks Slovenija in Peter Frankl s časnika Finance.

(M. F.)



Foto: Miško Kranjec

# Projekt sanacije in reorganizacije Slovenskih železnic

V sodelovanju s svetovalnim podjetjem AT Kearney poteka projekt sanacije in reorganizacije sistema Slovenskih železnic, katere cilj je postavitev temeljev za nadaljnji razvoj sistema do konca desetletja. Štiri delovne skupine se ukvarjajo s področji, kot so vzpostavitev nove organizacije, postavitev strateških smernic, poslovni preobrat ter poslovni procesi in IT podpora.

Krizno leto 2009, ki je močno udarilo po dobršem delu evropske in svetovne ekonomije, je občutno vplivalo tudi na poslovanje našega podjetja. To zlasti velja za naš tovorni promet, ki kar devet desetih tovara prepelje čez slovenske meje. S takojšnjimi ukrepi na tržnem, kadrovskem in finančnem področju je bil preprečen stečaj, krivulja prihodkov pa se je ponovno obrnila navzgor. Lani smo tako več kot prepolovili izgubo iz poslovanja in za dobrih enajst milijonov evrov izboljšali izid pod črto. Spodbudni rezultati se letos nadaljujejo. Dobršen delež k trenutni sanaciji smo prispevali vsi zaposleni, saj smo se odpovedali delu plač, občutno pa se je zmanjšalo tudi število zaposlenih. Na drugi strani pa ne gre pozabiti prispevka našega lastnika. S priznavanjem terjatve v višini 134,26 milijona evrov se postavlja temelj za kapitalsko ustreznost in uvedbo učinkovitejših organizacijske strukture, s tem pa tudi dolgoročni razvoj našega podjetja. Seveda pa s tem sanacija sistema Slovenskih železnic nikakor ni končana. Nadaljuje se v intenzivnem sodelovanju s svetovalnim podjetjem AT Kearney, ki ga je kot svetovalca pri sanaciji Slovenskih železnic, d. o. o., in celotnega sistema SŽ izbralo ministrstvo za promet. Cilj projekta je ne

le kratkotrajna sanacija stanja, temveč predvsem postavitev temeljev za nadaljnji razvoj sistema, vse do leta 2020.

Delo na projektu poteka v štirih delovnih skupinah, ki pokrivajo vsa bistvena področja: vzpostavitev nove organizacije, postavitev strateških smernic, poslovni preobrat ter poslovni procesi in IT podpora. Na strani Slovenskih železnic v projektu sodelujejo številni zaposleni na različnih ravneh, na čelu z generalnim direktorjem Goranom Brankovičem, ki tudi vodi projektni skupini za vzpostavitev nove organizacije in za postavitev strateških smernic. Ker takšen projekt nikakor ne more uspeti brez podpore vseh deležnikov – vodstva, zaposlenih in lastnika – pa nad njim bdi usmerjevalni odbor, ki ga vodi minister za promet dr. Patrick Vlačič.

Za dolgoročni razvoj vsakega podjetja je bistvena določitev strategije, na podlagi katere se lahko postavijo konkretni cilji. Poglavitni namen strateških ciljev Slovenskih železnic je, da bodo lastniku zagotavljale primerno dobičkonosnost in obenem tudi zadosten investicijski potencial za lasten razvoj.

Bistveni strateški cilj tovrnega prometa je, da mora povečati svojo konkurenčnost, da postane vodilni partner za sodelovanje na Balkanu. Obenem mora ukrepati, da obdrži neodvisnost konkurenčnega prevoznika v regiji. V času širjenja velikih tujih železniških prevoznikov bi v nasprotnem primeru sicer kaj hitro postal lahka prevzemna tarča. Za prevzemanje vloge partnerja v morebitnih povezavah je bistveno učinkovito poslovanje in dodana vrednost, ki jo to prinaša. Glavni strateški cilji tovrnega prometa so usmerjeni v povečanje dobičkonosnosti.

Strateške usmeritve tovrnega prometa so zato vzdrževanje položaja izbranega tovrnega prevoznika v Sloveniji, razvoj novih storitev in internacionalizacija poslovanja. Znotraj teh usmeritev je bilo določenih devet strateških prioritet, ki bolj natančno določajo prednostne naloge tovrnega prometa. Med njimi je na prvem mestu usklajeno poslovanje z Luko Koper, ki se ji morata pridružiti izboljšana prodaja in proizvodnja.

Potniški promet mora postati hrbtenica integriranega javnega prevoza in razvijati nove storitve za potnike, tako na vlakih kot na postajah. Glavni strateški cilji potniškega prometa so usmerjeni v povečanje števila potnikov in dobičkonosnosti. Kot strateške usmeritve so postavljeni razvoj integriranega javnega potniškega prometa, optimizacija poslovnih procesov za doseganje stroškovne učinkovitosti ter dvig prihodkov z izboljšanimi storitvami. Natančneje bistvene poudarke določa devet strateških prioritet, med katerimi je na prvem mestu povezovanje javnega potniškega prometa. Temu se pridružuje še natančna prevetritev povpraševanja in ponudbe ter usmeritev ponudbe in s tem tudi prevoznih zmogljivosti na najbolj perspektivne proge.

Na infrastrukturnem področju so pred nami občutne spremembe na področju vzdrževanja in investicij v javno železniško infrastrukturo (JŽI), ki jih je prinesla nova zakonodaja. Tem bistvenim strukturnim spremembam se bo morala prilagoditi tudi naša infrastruktura. Glavni cilj je, da naša infrastruktura tudi v prihodnje obdrži dejavno vlogo pri določanju prednostnih investicij v JŽI. Zato pa je bistveno povečanje produktivnosti in izboljšanje

kakovosti storitev s hkratnim izboljšanjem stroškovne učinkovitosti. Strateške usmeritve infrastrukture so prilagoditev programu investicij v JŽI, prilagoditev bodoči konfiguraciji JŽI, povečanje konkurenčnosti opravljanja storitev in prilagoditev notranjim spremembam.

Predlog nove strategije vključuje tudi določitev strateških usmeritev odvisnih podjetij Slovenskih železnic. Temelj-



(foto: Branko Ramoš)

na usmeritev vseh hčerinskih družb je ponujanje kakovostnih storitev po najkonkurenčnejših tržnih cenah Slovenskim železnicam. Vsaka hčerinska družba naj bi predvsem zagotavljala dopolnilne storitve SŽ na področju, za katerega so bile ustanovljene.

V sodelovanju s strokovnjaki našega podjetja so svetovalci AT Kearneya že pripravili tudi natančno analizo poslovanja potniškega prometa, tovrnega prometa in infrastrukture ter projekcije poslovanja do leta 2020. Te bodo podlaga za nadaljnje korake. Sledila bo priprava načrta uvedbe strateških prednostnih nalog, določitev organizacije skupnih služb in novoustanovljenih podjetij, prenova podpornih in izbranih temeljnih poslovnih procesov ter določitev ukrepov za znižanje stroškov.

## Sejem transporta in logistike v Münchnu

## Logistika in železnice doživljajo preporod

Vtis, ki ga je dobil obiskovalec tradicionalnega sejma transporta in logistike v Münchnu, je, da logistične storitve doživljajo razcvet in da se ta dejavnost uspešno dviguje iz svetovne gospodarske krize. Po krizi so dobra podjetja postala še boljše, bolj fleksibilna in ustvarjalna ter do okolja bolj prijazna. Očitno je prihodnost prav na železnici, saj smo na sejmu videli, da so se nekatere novejšje poslovne zamisli razmeroma hitro uveljavile in standardizirale. Na področju logistike pa smo zopet smeli pričati temeljni resnici, da je sodelovanje bolj-

še od nerazumnega tekmovanja. Srečanja med strankami in prevoznimi podjetji so bila tudi odlična priložnost za izmenjavo izkušenj in znanja.

Na 13. mednarodnem sejmu logistike in transporta v Münchnu so se od 10. do 13. maja predstavile tudi Slovenske železnice in SŽ-Centralne delavnice. Na sejmu površine skoraj sto tisoč kvadratnih metrov razstavnih prostorov je sodelovalo rekordnih 1896 razstavljalcev iz 59 držav. Predstavili so zadnja tehnološka doseganja, izdelke, ponudbo logističnih storitev in vizijo razvoja transporta, logistike, telematike, e-trgovine in

upravljanja logističnih verig in toka blaga. Sejem transporta in logistike (spletna stran [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)), ki ga organizirajo vsaki dve leti, je specializirana prirediteljica, na kateri sodelujejo podjetja, strokovnjaki in vplivneži iz transporta, logistike, industrije, trgovine, predstavniki logističnih, transportnih in trgovskih združenj, ponudniki logističnih in transportnih storitev, oblikovalci najpomembnejših logističnih usmeritev, skratka, vsi tisti, ki v logistiki in transportu v Evropi in svetu kaj pomenijo. Sejem je obiskalo več kakor 51 tisoč obiskovalcev iz 134 držav.

kurenčnost in kakovost storitev, so začele širiti svojo dejavnost na področje logistike, tako da zdaj strankam zagotavljajo čedalje več celovitih ponudb, ki vključujejo železniški prevoz in dodatne logistične storitve.

Železniški prevozniki so bili na sejmu močno zastopani. Predstavili so se vsi večji nacionalni železniški prevozniki in znani uspešni zasebni operaterji. Večji prostor pod soncem oziroma na sejmu kakor prejšnja leta so imele Nemške železnice, Avstrijske železnice, PKP Cargo in Češke železnice, svetovni logistiki Schenker, Kühne & Nagel in Dachser, evropski operaterji Ralpin, Hupac in druga podjetja, ki opravljajo storitve v kombiniranem prevozu. Njim so družbo delala mlada, inovativna in prodorna podjetja, ki v železniškem prevozu ponujajo storitve vleke in najema vlečnih vozil.

## Vpliv liberalizacije na železnice

Odprtje evropskega trga železniških prevoznih storitev je v zadnjih letih predramilo nacionalne železniške prevoznike. Ti se zdaj ob zasebnih železniških prevoznikih borijo za ohranitev in povečanje tržnega deleža. Tekmovanje je očitno obrodilo sadove, stranke so pridobile boljše storitve, železnice so se reorganizirale in postale bolj tržno usmerjene. V skrbi za kon-

## Slovenske železnice v središču Evrope

Direktor tovarnega prometa Slovenskih železnic Milan Jelenc je o sejmu povedal: »Sejem transporta in logistike je odlična



Sodelavke iz poslovne enote tovarni promet Valerija Polh, Ferida Klinar in Marina Janežič na sejmu

## Vtisi sodelavcev poslovne enote tovarni promet



**Bojan Vajda**  
Vodja razvoja storitev

Na sejmu smo predstavili novosti v tovarnem prometu Slovenskih železnic, to so logistični storitvi Zahony in Yana ter zveza Cargo 10. Predstavili smo tudi konkurenčne prednosti

železniškega vozlišča Ljubljana in severnojadranske transportne poti. Z obiskom smo zelo zadovoljni. Sprejeli smo veliko strank, ki so se zanimale za prevoze tovora s Slovenskimi železnicami, zlasti v kombiniranem prevozu in z novimi logističnimi storitvami. Veliko zanimanja za sodelovanje so izrazili tudi nekateri nacionalni železniški prevozniki in zasebni železniški prevozniki, slednji predvsem s Češke in iz Italije.



**Ferida Klinar**  
Skrbnica za ključne stranke

Vtisi s sejma so zelo pozitivni. Na našem razstavnem prostoru smo sprejeli okrog devdeset strank in okrog dvajset predstavnikov tujih

železnic. Z njimi smo se pogovarjali o možnostih sodelovanja in organizaciji prevozov na petem in desetem koridorju. Velika večina strank je zadovoljna z našimi storitvami, vendar to še ne pomeni, da lahko zaspimo na lovorikah.



**Marina Janežič**  
Skrbnica za ključne stranke

Stranke, s katerimi sem se pogovarjala, so se zanimale predvsem za možnost organizacije prevozov v kopenskem tranzitu in v izvozu iz Slovenije. Veliko

zanimanja je bilo za prevoze v prometu z vsemi sosednjimi državami, pa tudi z Nemčijo, Poljsko, Češko, Slovaško, Rusijo, Srbijo, Romunijo, Bolgarijo in Turčijo. Po pogovorih sodeč je bilo zaznati, da tuja podjetja in gospodarstva že okrevajo in da bodo potrebovala več prevoznih storitev in vagonov kakor v prejšnjih letih.

priložnost za izboljšanje našega položaja na trgu in za ustvarjanje novih odnosov z našimi strankami in partnerji.« Slovenske železnice opravijo namreč kar devetdeset odstotkov vseh prevozov v mednarodnem prometu, zato tudi razvijajo in uvajajo nove storitve ter optimirajo organizacijo prometa, s čimer si prizadevajo skrajšati vozne čase in povečati zanesljivost storitev. Na sejmu so prikazale svojo logistično ponudbo v mednarodnem tovornem prometu, razvojne načrte in konkurenčne prednosti Slovenskih železnic na križišču petega in desetega vseevropskega koridorja. Veliko pozornosti je bila deležna predstavitev novih logističnih storitev Zahony in Yana ter že uveljavljene storitve Bosphorus Europe Express za prevoz zabojnikov iz Ljubljane do Cari-

grada. Te storitve so Slovenske železnice razvile skupaj s partnerji po sistemu »gateway«, s pomočjo katerega Ljubljana postaja logistično središče na evropskem transportnem zemljevidu.

#### NAPA: združenje severnojadranskih pristanišč

Na področju luškega pretovora blaga smo bili priča horizontalnemu povezovanju severnojadranskih pristanišč. Na sejmu so skupaj nastopili Luka Koper, pristanišča Ravenna, Benetke, Trst in Reka. Predstavili so se kot člani Združenja severnojadranskih pristanišč (NAPA), ki združujejo svoje prekladalne zmogljivosti, zato da bi pritegnili večje količine tovara z Daljnega vzhoda in vzhodnega Sredozemlja. Obseg pretovora



Foto: Miško Kranjec

Razstavni prostor poslovne enote tovorni promet

v teh pristaniščih znaša skupaj sto milijonov ton blaga na leto, kar pomeni četrtno blaga, ki ga pretovorijo v luki Rotterdam. Združevanje in sodelovanje sta torej nujna. Prednosti jadranske transportne poti so časovni in stroškovni prihranek, prihranek goriva in manjše emisije ogljikovega dioksida. Na sejmu sta

predstavnik združenja NAPA in združenja pristanišč nemške dežele Mecklenburg-Vorpommern podpisala sporazum o sodelovanju, ki ima za cilj gradnjo sodobnih in učinkovitih prometnih povezav med severnim Jadranom in Baltskim morjem.

## Priložnosti v kombiniranem prometu s Turčijo

Na sejmu transporta in logistike v Münchnu smo se na razstavnem prostoru Slovenskih železnic o priložnostih v železniškem prometu s Turčijo pogovarjali s Pulatom Erginbaşom, direktorjem podjetja Europe Intermodal iz Carigrada.

**Ali sodelujete s Slovenskimi železnicami? S čim se ukvarja vaše podjetje?**

Solastnika našega podjetja sta v enakem deležu podjetje Adria Kombi, ki sodeluje s Slovenskimi železnicami, in



Pulat Erginbaş, direktor podjetja Europe Intermodal iz Turčije

nemško podjetje Kombiverkehr. Oba skupaj opravljata storitve kombiniranega prevoza med Jugovzhodno Evropo in Turčijo. Ker so Slovenske železnice v tem projektu vodilna železnica, potekajo dogovori z drugimi železnicami prek Slovenskih železnic.

Naše podjetje Europe Intermodal uresničuje projekt v Turčiji in je odgovorno za prodajo in trženje, organizacijo in odnose z železnicami v regiji. Dejavnosti prodaje in trženja naših storitev izvajamo pri špedicijah in prevoznikih v Turčiji. Trudimo se, da bi razvili obstoječi trg in da bi pridobili nove stranke, ki bi bile pripravljene vlagati v kombinirani prevoz. S posredovanjem izpostavljenosti, ki se nahajajo na terminalu Halkali v Carigradu in na terminalu na turško-bolgarskem železniškem mejnem prehodu Kapikule, se izvajajo vse dejavnosti vlaka Bosphorus Europe Express, ki vozi med Halkalijem in Ljubljano.

**Kakšno je gospodarsko stanje v Turčiji in kakšne so razmere na turškem trgu transporta in logistike? Ali obstajajo možnosti za razvoj železniškega prevoza med Turčijo in Slovenijo oziroma Evropsko unijo?**

Turško gospodarstvo je vodilno med gospodarstvi v regiji. Zahvaljujoč dejstvu, da sta finančna in bančna panoga zdravi in da nista obremenjeni s slabimi nepremičninskimi posli, je turško gospodarstvo lahko v primerjavi z drugimi gospodarstvi lažje prebrodilo zadnjo svetovno gospodarsko krizo in zdaj raste s šest- do osemodstotno letno stopnjo rasti. Zaradi velikega zunanjetrgovinskega primanjkljaja in rastoče stopnje brezposelnosti je gospodarstvo še krhko.

Glede logistike in transporta se Turčija nahaja na izredno pomembnem območju, ki je z vidika gospodarsko-družbenega in geopolitičnega položaja lahko most med evropskimi trgi in trgi razvijajočih se gospo-

darstev Srednjega in Bližnjega vzhoda. Ugotovljeno pa je bilo, da so z vidika takšne integracije potrebne izboljšave v zakonodaji, zlasti v carinski zakonodaji.

Železniške storitve prevoza tovora so še vedno nerazvite. Železnice prepeljejo v notranjem prometu samo odstotek blaga, enako stopnjo dosegajo v mednarodnem prometu. Z liberalizacijo pri Turških državnih železnicah, ki je načrtovana za letos, bo sicer storjen pomemben korak naprej. Da bi se pri prevozu tovara, ki zaradi splošne navade in prakse poteka v notranjem prometu predvsem po cesti in v mednarodnem prometu po morju, spremenile navade, pa bo potrebno še nekaj časa.

**Kaj menite o letošnjem sejmu transporta in logistike?**

Z vidika našega podjetja je bil sejem zelo uspešen. Opažam, da se je letos sejma udeležilo tudi več podjetij iz Turčije kakor v prejšnjih letih, kar je dober znak.



Razstavní prostor  
SŽ-Centralnih delavnic



Foto: Miško Kranjec

## Sejem transporta in logistike

# Uspešen nastop Centralnih delavnic

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., so se od 10. do 13. maja predstavljale na 13. mednarodnem sejmu transporta in logistike. Med 1896 razstavljalci iz 59 držav smo svoje mesto našli tudi vzdrževalci železniških vozil in bili na tem sejmu prava posebnost.

Cilj nastopa na največjem sejmu logistike, mobilnosti, informacijske tehnologije in upravljanja toka blaga je bil srečanje z našimi poslovnimi partnerji in iskanje novih poslovnih priložnosti. Po štirih dneh, katerih tempo so narekovali številni sestanki in srečanja, nastop presojamo kot zelo uspešen. Na razstavnem prostoru, ki smo si ga delili s poslovnimi enotami Tovarni promet, smo se srečali s ključnimi pred-

stavniki večine naših poslovnih partnerjev iz Nemčije, Avstrije, Francije, Španije, Italije, Češke, Slovaške in držav Jugovzhodne Evrope. Obiskali so nas nekateri največji najemodajalci tovornih vagonov, za katere vzdržujemo tako vagonne kot kolesne dvojiče: GATX, VTG, Touax, Atir-Rail, MFI, ORV Moers, Ermewa, AAE ..., kot tudi drugi večji in manjši partnerji: ÖBB, Siemens, Loko trans, AX Benet, Železnice Srbije ...

Poleg tega, da smo imeli priložnost poglobiti poslovne odnose z našimi partnerji, smo navezali veliko novih stikov s podjetji iz vse Evrope. Zanimanje za naše storitve je posledica dobrega glasu, ki je segel tudi v druge države, in prizadevanj naših tržnikov za čim boljše predstavitev kakovostnih sto-

ritev vzdrževanja v Centralnih delavnicah. Na nove potencialne partnerje smo naredili dober vtis, kar se odraža v njihovem zanimanju za sodelovanje na praktično vseh segmentih naše palete storitev. Naši sodelavci se bodo trudili z novimi podjetji vzpostaviti čim boljše odnose, tako da bomo lahko pridobili še dodatna dela.

Na sejmu smo se srečali tudi s številnimi ponudniki različnih materialov, rezervnih delov in strojev, ki jih uporabljamo pri našem delu. Dobili smo številne kontakte, ki nam bodo gotovo koristili pri naših investicijah.

Sejem Transport & Logistic je tudi velik družabni dogodek, kjer se srečujejo najpomembnejši igralci te dejavnosti. Srečanja vodstev podjetij krepijo dobre poslovne odnose in po-

večujejo ugled podjetja, zato smo bili še posebej veseli, ko nas je na razstavnem prostoru obiskalo vodstvo Centralnih delavnic z direktorjem Dušanom Žičkarjem. Ogleдали so si ponudbo tudi drugih razstavljalcev in bili z našim nastopom zadovoljni.

Spodbudno okolje sejma nam je dalo novega zagona in zdaj nas čaka veliko dela. Poglobili se bomo v vsak posel posebej in se trudili našim kupcem ostati zanesljiv in kakovosten partner. Pot v München nas bo vodila čez dve leti, v mislih pa že oblikujemo smernice za predstavitev na naslednjem sejmu.

SŽ – Centralne delavnice Ljubljana d. o. o.

# SŽ Express prejel priznanje za inovacijo

Z nenehnim povečevanjem števila malih pošiljk je pri zajemanju podatkov o pošiljkah v informacijski sistem nastalo ozko grlo. Skupina, ki se je ukvarjala s težavo, je ponudila izvirno rešitev za avtomatizacijo zajema podatkov o paketnih pošiljkah. Inovatorji so zato prejeli bronasto priznanje Gospodarske zbornice Slovenije.

Sekcija za male pošiljke posluje z več kakor 1.500 pogodbenimi strankami, za katere v Sloveniji, v paketni distribuciji SŽ Express, od vrat do vrat, dostavi tudi do dvesto ton blaga oziroma več kakor 1.200 pošiljk na dan. Za sprejemanje naročil, logistične dejavnosti, sledljivost in obračun pošiljk so v sekciji določili zahteve informacijskega sistema, ki so ga nato razvili skupaj s Podjetjem za informacijske sisteme, Ferbit d. o. o.

Podjetje Ferbit, ki ga že dolga leta vodi direktor in lastnik Leo Lakota, je informacijskemu sistemu tankočutno vdihnilo popolnost, ki se zaokrožuje v celovit sistem transportne logistike. Povezalo je klasično in mobilno informacijsko tehnologijo ter razvilo sistem, ki prinaša številne prednosti in koristi. Pošiljatelj lahko 24 ur na dan, vse dni v tednu, prek spletne strani [www.szexpress.si](http://www.szexpress.si) si na enostaven način spremlja svoje pošiljke ali naroči storitve SŽ Express.

Na srečanju inovatorjev leta 2010 iz Osrednjeslovenske in Notranjsko-kraške regije, 23. maja, je Gospodarska zbornica Slovenije podjetju Ferbit in Sekciji za male pošiljke podelila bronasto priznanje za inovacijo Avtomatizacija zajema podatkov o paketnih pošiljkah v transportni verigi. Ob prejemu

priznanja je Jože Županc, vodja sekcije za male pošiljke, povedal, da je »bistvo njihove razvojne vizije doseči tako delovno uspešnost, ki bo zagotavljala

stabilnost poslovanja, socialno varnost in možnosti nadaljnjih razvojnih perspektiv.«

Marino Fakin



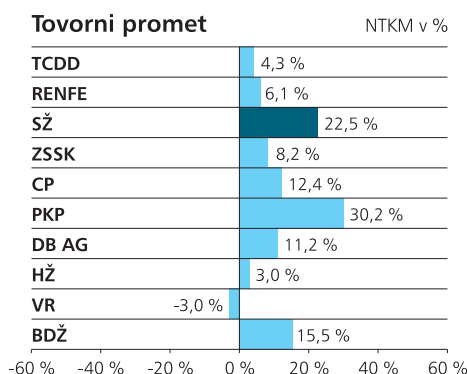
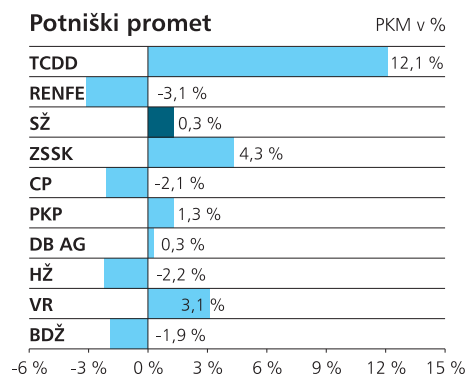
Foto: Antonio Živkovič

Razvojná inženirka Barbara Boštjančič (Ferbit), vodja prodaje za SŽ Express Milena Dragoš, direktor podjetja Ferbit Leo Lakota, vodja Sekcije za male pošiljke Jože Županc in razvojni inženir Jadran Setina (Ferbit)



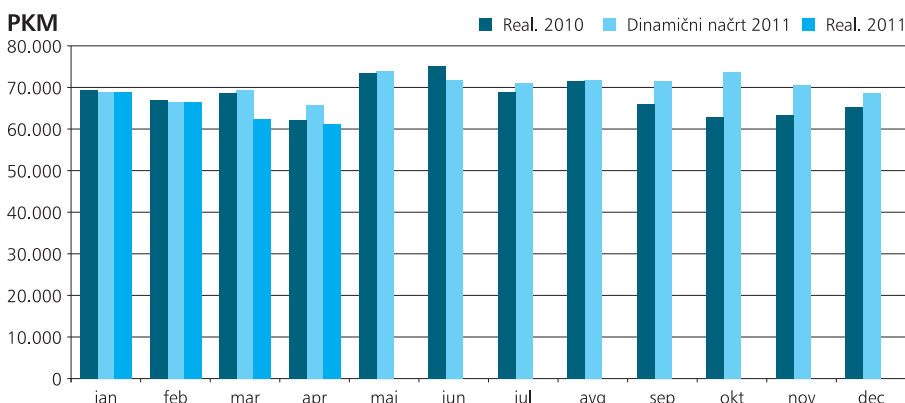
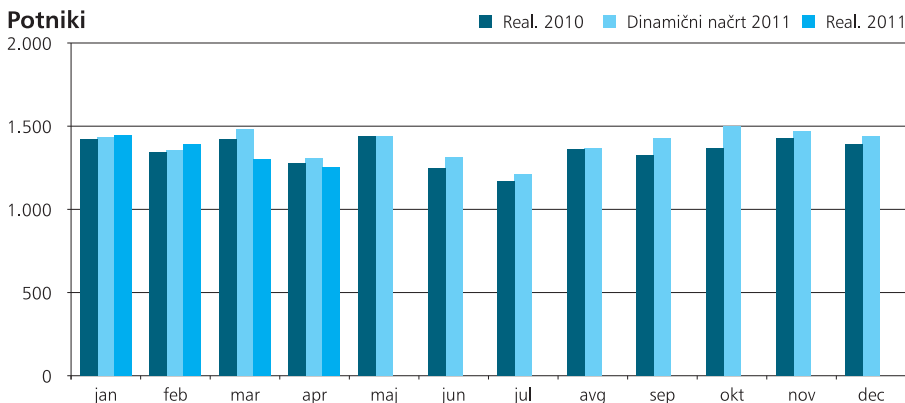
## Obseg dela evropskih železnic

Januar–februar 2011/2010



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

## Potniški promet Slovenskih železnic

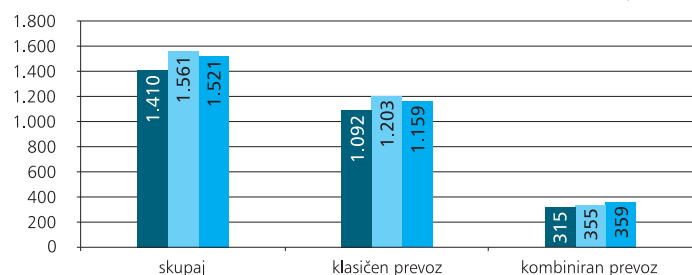


April 2011 – ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

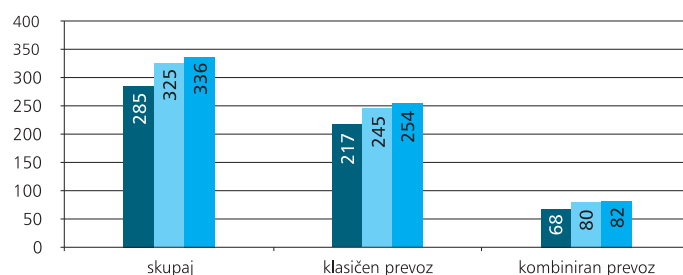
### Prepeljano blago

v 000 ton



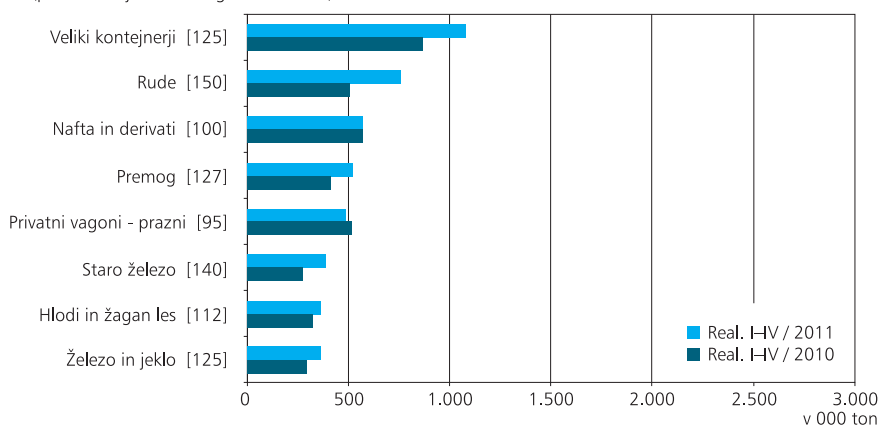
### Opravljenno delo

v mio NTKM



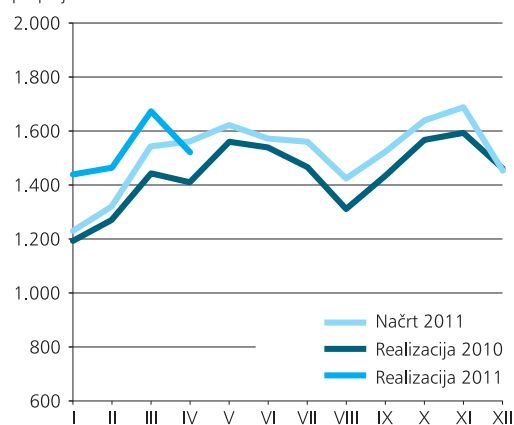
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



# Finančne stiske, dolgovi in prezadolženost

Dandanes smo nemalokrat postavljeni v situacijo, ko pomislimo, če nam bo uspelo s svojimi prihodki preživeti iz meseca v mesec. Ko se sprašujemo, ali nam bo uspelo preživeti do naslednje plače, če jo seveda imamo, nemalokrat iščemo premostitvene finančne rešitve. Če smo prezadolženi ali v večjih dolgovih, pa razmišljamo, kje in kako bomo prišli do sredstev, s katerimi bomo lahko poplačali dolgove in hkrati pokrili še tekoče stroške. Posledično se v iskanju finančnih sredstev za poplačilo dolgov nemalokrat še bolj prezadolžimo v upanju, da nam bo uspelo poplačati dolgove. To pa je tudi pot, ki mnoge pripelje v globlje stanje prezadolženosti.

Glede na gospodarsko situacijo in spremljajoče dejavnike je čedalje več ljudi, ki imajo velike težave z dolgovi. Obvladovati jih poskušajo na najrazličnejše načine. Ob tem ponudbe bank, posojilnic in drugih, ki z »ugodnostmi« ob uporabi njihovih bančnih in drugih finančnih kartic, številnim »pomagajo«, da se pogrezajo v čedalje globlje dolgove in prezadolženost.

## Najemanje kredita je danes tvegano

Mnogi najamejo kredit ali se na drug način zakreditirajo v upanju, da bodo s tem denarjem poplačali vse tekoče in zapadle obveznosti ter poravnali še nepredvidene stroške, ki se nepričakovano pojavijo v tekočem mesecu. Na koncu se pogosto pokaže, da znesek najetega kredita ali izposojenega denarja ne zadostuje za pokritje vseh zapadlih in tekočih obveznosti. Tako morajo poleg nemalokrat še nekaj odprtih in

neporavnanih računov, poplačati tudi znesek obresti in drugih stroškov kredita, ki so ga vzeli. Njihov dolg torej dejansko ni nič manjši. Ravno nasprotno. V resnici se je še povečal.

Čprav si denar izposodimo pri svojih dobrih prijateljih, znancih, sosedih, sodelavcih, nima ta pri vračilu nič manjše teže. Nezmožnost vračila tega denarja, čeprav je morda brez pogodbe v ozadju, pa običajno poruši prijateljstvo, zaradi česar tako izgubimo še psihično, čustveno in socialno opore v nam bližnjih ljudeh, v že tako težki finančni in spremljajoči življenjski situaciji.

Nekateri najamejo še dodatni kredit pri upniku, v prepričanju, da bodo svoje finančne obveznosti začeli redno odplačevati v naslednjem mesecu. Spet drugi zaradi finančnih stisk zastavljajo svoje dragocenosti, v upanju, da jih bodo v naslednjem mesecu lahko z vrnitvijo denarja in poplačilom dogovorjenih obresti prejeli nazaj. Nekateri pa odlagajo plačilo mesečnih položnic in jih prelagajo v poplačilo za naslednji mesec, pri čemer tvegajo opomine in opozorila pred izvršbo.

V dolgove prihaja tudi čedalje več posameznikov, ki so s svojim lastnim delom zaslužili denar, pa jim ga dolžniki ne poravnajo v dogovorjenem roku ali pa jim tega ne poravnajo nikoli. Finančna nedisciplina nemalokrat vpliva na prezadolženost mnogih posameznikov do takšne mere, da se ti znajdejo popolnoma na robu revščine. Ne samo, da imajo že tako ali tako najnižje osebne dohodke, temveč so tudi nemočni pri izterjavi svojega lastnega, z delom zasluženega, denarja.

Pomanjkanje denarja, omejene možnosti zaposlitve in

zmanjšane možnosti drugih virov zaslužkov, visoke cene hrane in drugih dobrin, premalo premišljeni in morda tudi ne nujni nakupi, najpogosteje vplivajo na posameznikov odlog za pravočasno poravnavo obveznosti. In tako se dolg začne povečevati. Višina dogovorjenih obresti in predvsem višina zamudnih obresti, stroški opominov za zamude plačil in stroški izvršb še dodatno vplivajo na povečanje posameznikove (pre)zadolženosti.

## Odlaganje poplačila dolgov ne pomaga

Soočanje z realnim finančnim stanjem, pred katerim smo si morda (pre)dolgo zatiskali oči in se mu na različne načine poskušali izogniti, je prvi korak k ponovnemu obvladovanju svojega življenja. Če do tega stanja ne pridemo, to v nas zmanjšuje občutek, da smo sposobni in odgovorni odrasli. Posledično tudi izgubljam občutek lastne vrednosti. Zavedanje o svojem realnem finančnem stanju in o svoji (pre)zadolženosti psihično in čustveno izčrpava. Dejavno reševanje nastale finančne situacije je nujno, saj energijo potrebujemo za reševanje vsakdanjih težav, za ohranjanje in graditev medsebojnih odnosov ter dejavno vključevanje v ustvarjalno družbeno življenje. Če smo na nekem področju življenja preobremenjeni, težko preusmerimo svojo energijo na druga življenjska področja.

Tako kot drsenje v (pre) zadolženost običajno poteka postopoma in komaj opazno, pri čemer se posameznik in/ali celotna družina na začetku skorajda ne zavedata resnosti in razsežnosti svojega stanja, je tudi pot iz takšnega stanja

postopna. Iz dolgov je torej mogoče priti po korakih. Da pa lahko iz stanja dolgov pridemo, morajo biti koraki premišljeni in načrtni. V takšnih trenutkih se pogosto soočamo z občutki nesposobnosti, zdi se nam, da se problemi samo še poglobljajo in da ne obvladujemo več svojega življenja. Ob tem doživljamo življenje kot popolni kaos. V ušesih nam pogosto odmevajo naslednje besede naših bližnjih in okolice: »Saj smo vedeli; saj smo ti govorili; ne bi ti smeli dati denarja; to se lahko zgodi samo tebi; poglej si svojo sestro, ona je čisto nasprotje tebe ...« Ob tem je bolje, da preslišimo negativne besede, ki nas dodatno obremenjujejo in nam jemljejo energijo. Tako bomo lažje v sebi poiskali moč in pot za reševanje nastale finančne situacije in se bolj konstruktivno lotili reševanja svoje prezadolženosti in svojih dolgov.

Čprav se od odraslih ljudi pričakuje, da znajo ravnati z denarjem, to ni vedno tako. Odnosa do denarja in ravnanja z njim se naučimo ob starših. Zato smo tudi starši tisti, ki imamo pomembno vzgojno nalogo, da naučimo svoje otroke odgovornega ravnanja z denarjem. Ne glede na višino mesečnih prihodkov bi moral vsak izmed nas določen znesek denarja dajati na stran in ga tako varčevati. Ostali denar pa razporediti za poplačilo vseh obveznosti, ki se naberejo skozi mesec. Če se ravnanja z denarjem nismo naučili v družini, nas s tem slej ko prej sooči življenje.

## Soočanje z realnim finančnim stanjem je prvi korak k reševanju dolgov

Prvi korak, ki vodi iz (pre) zadolženosti, je, da se soočimo

z dejanskim stanjem in si priznamo realno finančno stanje. Najprej je torej treba napraviti analizo vseh dolgov, posebno še tistih, ki so pred morebitno izvršbo. Smiselno je narediti načrt rednih prihodkov in realnih tekočih odhodkov. Če so odhodki večji od prihodkov, je smiselno ugotoviti, kje so možni prihranki (kje je torej mogoče zmanjšati odhodke in za koliko). Na podlagi tega se naredi načrt vračanja dolgov, v katerem se prilagodi višina posameznih zneskov vračanja in določi vrstni red vračanja, glede na obstoječe prihodke in glede na roke vračila. Nadalje je nujno, da zavestno zmanjšamo (zapremo) število bančnih in drugih finančnih kartic »ugodnosti«, ki so pogosto razlog za nenačrtovano in nenadzorovano porabo denarja (tudi naraščanje negativnih obresti) in posledično počasno drsenje v dolgove. Na obstoječi bančni kartici pa je nujno treba zavestno znižati odobreni višji limit, ker se poleg dolga povečujejo tudi visoke negativne obresti. Pri realizaciji teh korakov nam je lahko v pomoč ustrezná strokovná pomoč, kjer skupaj s (finančnim) svetovalcem analiziramo svoje

finančno in materialno stanje in skupaj poiščemo pot iz dolgov. Ta nam pomaga izdelati načrt sanacije, da ne zabredemo v še večjo finančno, psihično in ekstenzno krizo. V nasprotnem primeru se lahko zgodi, da ne izgubimo samo svojega premoženja v celoti, temveč tudi prijatelje, nam bližnje ljudi in svoje najdražje.

### Vsaka življenjska situacija kot nova priložnost

Včasih se zgodi, da človek doživlja neznosen sram, če o njegovi stiski in stanju (pre) zadolženosti izvedo starši ali drugi, na primer prijatelji. Ne glede na to, so lahko takšne življenjske situacije ali življenjske prelomnice morda priložnost, da potrkamo na »vrata« svojih staršev, brata ali prijatelja. Priznanje svoje stiske (čeprav boleče in za marsikoga ponižujoče), je lahko priložnost za zgraditev novega pristnejšega odnosa. Soočenje z dejanskim stanjem lahko človeku pomaga, da prekine z iluzornimi odnosi in vzpostavi drugačne, bolj funkcionalne odnose, ki mu dajejo moč za premagovanje vsakdanjih ovir in težav, mu

vrnejo občutek lastne vrednosti in notranje zadovoljstvo. Za drsenje v (pre)zadolženost in dolgove ni vedno odgovoren samo posameznik, temveč gre lahko za splet več okoliščin (osebne strukture posameznika, dinamike medsebojnih odnosov itd.) in odzivov naših bližnjih pa tudi okolice. Soočenje z dolgovi in pot iz njih je tudi priložnost, da premislimo, kaj bi lahko naredili drugače, da do tega ne bi prišlo, oziroma kako bomo danes in v prihodnje ravnali, da bomo prišli iz stanja dolgov in da v prihodnje ne bomo več prišli v dolgove.

### Biti odgovoren omogoča osebno zadovoljstvo in preprečuje dolgove

Biti odgovoren ali prevzeti odgovornost pomeni iskati nove rešitve, rešitve, ki človeka pripeljejo iz stanja (pre)zadolženosti v stanje, da kot odrasel človek funkcionalno razporeja svoja finančna sredstva. Pri tem je treba poudariti, da se mora človek nemalokrat vsak dan marsičemu odpovedati in se odreči mnogim stvarim, ki niso nujne za njegovo preživetje. To pomeni, da se odreče predvsem

svojim željam po imeti. Seveda te želje ne vodijo v dolgove, če so v skladu z lastnimi finančnimi možnostmi. Vse, kar pa presega te finančne možnosti, pa vodi v stanje prezadolženosti in dolgove.

Čeprav nam potrošniška družba ponuja mnogo stvari in s številnimi oglasi v nas prebuja željo in celo potrebo po nakupovanju in posedovanju mnogih stvari in nas prepričuje, da brez teh stvari ne moremo preživeti, in jih zato moramo kupiti, pri tem ne gre pozabiti, da moramo svoje želje prilagoditi predvsem svojim finančnim možnostim. Ko razmišljamo, se odločamo in želimo nekaj imeti, se je dobro spomniti pregovora, ki pravi: »Sreča ni v tem, da imamo vse, pač pa da se naučimo biti zadovoljni z malim, s tem, kar imamo.« Na koncu se pokaže, da naši upniki (banke, zavarovalnice, posojilnice, sorodniki, prijatelji, znanci, sosede, sodelavci ...) nimajo veliko posluha, ko je treba dolg vrniti, zato je bolj smiselno, da si finančne omejitve postavimo sami.

dr. Zdravko Lavrič

## Finančna stiska

# Izkušnje z dolžniki najemniki železniških stanovanj

Slovenske železnice oddajajo v najem okrog devetsto stanovanj. Najemniki teh stanovanj so večinoma zaposleni na Slovenskih železnicah. Najemnine so neprofitne. Čeprav stanovanje zadovoljuje več osnovnih človekovih potreb, med drugim tudi potrebo po varnosti, opažamo, da imajo najemniki, ki so v socialni stiski, različen odnos do plačevanja najemnine. Kljub težavam nekateri najemniki plačajo, drugi svoje stanje ne

realno ocenjujejo, tretji pa mislijo, da jim nihče nič ne more. Vendar ni več tako. Do vseh najemnikov imamo iste kriterije, sicer bi nepravilno ravnali do rednih plačnikov, ki se mogoče marsičemu odpovejo, da lahko poravnajo svoje obveznosti.

Najemnine občasno ne plačuje manj kakor deset odstotkov najemnikov in le en odstotek najemnikov je večkrat ne plača. Področje za nepremičnine je lani zoper neplačnike

vložilo šest tožb za odpoved najemne pogodbe in izpraznitve stanovanja ter na podlagi pravnomočnih sodb iz stanovanja izselilo pet najemnikov, ki niso železniški delavci.

Delo z dolžniki je precej zahtevno, saj moramo vsak primer obravnavati ločeno, z veliko mero posluha. Bolj kot, zakaj nekdo ne plačuje najemnine, nas zanima, kako rešiti težavo. Z dolžniki, ki nimajo sredstev, da bi takoj poravnali dolg, se

dogovorimo za obročno odplačilo ob rednem plačevanju tekočih mesečnih najemnin, kar je pogoj za uspešno rešitev težave, in jih napotimo na razne ustanove, ki dajejo socialno pomoč. Po skrajnem sredstvu – prisilni izpraznitvi stanovanja – posežemo le v najbolj kritičnih primerih, kjer dogovor, kljub številnim poskusom, ni mogoč.

Katarina Juvančič  
Področje za nepremičnine

## Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (3)

# Stroški zaradi neustrezne kakovosti

Stroške zaradi neustrezne ali slabe kakovosti oziroma stroške izgub delimo na stroške notranje izgube in stroške zunanje izgube.

### Notranje izgube

Stroški notranjih izgub so praviloma tudi v železniškem prometu najbolj jasni in zajemajo naslednje izgube:

- stroške slabih proizvodov oziroma predvsem slabih storitev, na primer izrednih dogodkov, zamud, neustreznih voznih sredstev idr.,
- stroške popravil, izdelave ali predelave, na primer proge, vozne mreže, vlečnih ali vlečenih sredstev idr.,
- stroške neustreznih delovnih operacij, na primer izrednih postankov, neustreznega ravnanja s SV napravo, nepravočasne ali neustrezne odprave napake na infrastrukturi in podobno.
- stroške manjka, na primer materiala, delovnih sredstev, pošiljk idr.,
- izgube zaradi pomanjkanja ali neustreznega materiala, na primer pri vzdrževanju infrastrukture, pri odpravi okvar lokomotiv, neustrezen material zaščitnih sredstev ipd.,
- nadomestno izvajanje delovnega postopka, na primer vožnja vlaka po pomožni

poti, izredni postanki vlakov s prevozom potnikov, neustrezno načrtovanje premika idr.,

- zastoji delovnega postopka zaradi neustrezne kakovosti, na primer slabo načrtovanje prometa, neustrezno izvajanje zapor, neustrezno delovanje naprav na vozilih idr.,
- ponovna preverjanja, na primer ponovni zavorni preizkus, ponovno tehtanje, ponovno preverjanje nakladalnega profila idr.,
- drugi stroški, na primer dodatna poraba energije, neizkoriščene zmogljivosti, dodatno angažirane zmogljivosti ipd.

### Zunanje izgube

Del stroškov zunanjih izgub je definiranih. Delijo se predvsem na:

- stroške neustreznih ali slabih storitev, na primer poškodbe potnikov in blaga, posledice izrednih dogodkov, stroški zamud ipd.,
- stroške zaradi popraviljanja storitve, na primer nadomestni prevoz, izredni postanki, dodatne operacije idr.,
- stroške zmanjšanja prevozne cene zaradi slabe kakovosti, na primer nižja raven cen, reklamacije, odškodnine ipd.,

- stroške ocenjevanja proizvodov oziroma storitev zaradi dvomljive kakovosti, na primer ponovno tehtanje, ugotavljanje nakladalnega profila, preizkušanje proizvodov idr.,
- stroške zaradi sporov z uporabniki, na primer sodni stroški, stroški izvedencev, zastoji proizvodnje uporabnika ipd.,
- druge stroške, na primer stroške gašenja požarov, ekološke nesreče, izgube zvez z drugimi vrstami prometa idr.

Poleg naštetih stroškov obstajajo tudi **posredni stroški slabe kakovosti**, ki jih je težko ovrednotiti, čeprav objektivno obstajajo in niso majhni. Posredne stroške slabe kakovosti je mogoče deliti na:

- stroške izgube prodaje,
- stroške izgube ugleda in podoobe v javnosti,
- dodatne stroške oglaševanja ipd.

Evidentiramo lahko samo del teh stroškov, večji del stroškov pa lahko samo ocenimo. Dokazano je, da so ocenjeni stroški običajno veliko večji od evidentiranih izgub, na primer izguba trga. Stroški, ki jih lahko natančno ugotovimo, so le vrh ledene gore. Večji del stroškov, ki lahko povzročijo tudi propad organizacije, pa je neviden in ga lahko samo slutimo. V organizacijah, kjer o stroških kakovosti malo vedo in jim zaradi tega namenjajo premalo pozornosti, prevladuje mnenje, da stroški kakovosti znašajo do tri odstotke od skupnih stroškov, dejansko pa strokovnjaki ocenjujejo, da znašajo osemnajst ali več odstotkov od skupnih stroškov. Zato da bi organizacije dosegle večjo kakovost, morajo ustvariti tudi večje stroške kakovosti, vendar se ti zmanjšajo s preven-

tivnimi in korektivnimi ukrepi in dejavnostmi na področju poslovanja. Po zadnjih raziskavah v uspešnih organizacijah znašajo stroški kakovosti okrog 2,5 odstotka od skupnih stroškov poslovanja.

Večji del teh stroškov so običajno stroški zaradi neustrezne kakovosti ali stroški izgub. Z dejavnostmi na področju kakovosti se struktura stroškov kakovosti spreminja. Povečujejo se stroški za doseganje večje kakovosti, zmanjšujejo pa se stroški zaradi neustrezne kakovosti oziroma stroški izgub.

### Stroškovno in nestroškovno načelo

Po stroškovnem načelu vodenja organizacij trg določa ceno, dobiček pa je razlika med ceno in stroški po formuli **prodajna cena – stroški = dobiček**. Po tem načelu je uspešna tista organizacija, katere stroški so manjši od prodajne cene. Nasprotje temu je nestroškovno načelo. Po tem načelu dobimo ceno proizvoda oziroma storitve tako, da seštejemo vse stroške, upravičene in neupravičene, in jim dodamo načrtovani dobiček po formuli **stroški + dobiček = prodajna cena**. To načelo ne zahteva od najvišjega vodstva organizacije, da si bi prizadevalo za znižanje stroškov in dvig kakovosti.

Železniški promet je velik in kompleksen sistem. Neposredni, predvsem pa posredni stroški zaradi neustrezne oziroma slabe kakovosti so lahko bistveno večji kakor v nekaterih drugih poslovnih sistemih, saj se stroški verizno povečujejo, na primer pri zamudah, napakah na infrastrukturi, okvarah vozil ipd. V železniškem prometu še bolj velja splošno pravilo, da dobra kakovost stane, slaba pa precej več.



Foto: Tine Jarm

Iztirjeni vagon v Kopru  
(foto: Sead Bajramović)

## Varnost železniškega prometa (1)

# Normativna ureditev varnosti

V vsaki vrsti prometa obstajajo določene nevarnosti, ki vplivajo na izvajanje prometa. Nevarnosti so toliko večje, če se promet odvija z velikimi hitrostmi, z zastarelimi tehničnimi sredstvi, z neustrezno tehnologijo dela in organizacijo dela in če osebe ni ustrezno usposobljeno.

Problemi varnosti so številni in zapleteni. Varnost železniškega prometa je v osnovi odvisna od človeškega dejavnika, stanja tehničnih sredstev, normativne ureditve in nadzora nad uresničevanjem predpisov. Vzroki za ogrožanje varnosti prometa so predvsem v tehničnih pomanjkljivostih delovnih sredstev, v nepopolnosti človeškega dela in možnosti napak pri delu ter od organizacije dela.

V železniškem prometu mora biti zagotovljena največja raven varnosti. Absolutne varnosti ni, niti v prometu, zato običajno govorimo o relativni varnosti. V prometu je namreč znano, da nesreče nastajajo po zakonih slučajnosti in da bodo v določenih okoliščinah do njih vedno prišlo. Praksa, dejstva in spoznanja nas usmerjajo, da je treba rešitve za večjo stopnjo varnosti železniškega prometa iskati v zmanjšanju stopnje nevarnosti oziroma ogroženosti. To je mogoče doseči z bolj kakovostnim delom, ustrezno tehnologijo in organizacijo dela, z nadzorom vodenja prometa, posodabljanjem prometno-tehničnih predpisov, uvajanjem sodobnih sredstev za izvajanje prometa in s sodobnimi varnostnimi sredstvi, kot so signalizacija, avtostop naprave in druga sredstva.

### Pravna ureditev v EU

V Evropski uniji urejajo področje varnosti železniškega prometa in preiskave nesreč naslednji dokumenti:

- **Direktiva 2004/49/ES** Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (**Direktiva o varnosti na železnicah**), (URL EU št. L 164 z dne 30. 4. 2004);
- **Uredba Komisije (ES) št. 653/2007** z dne 13. junija 2007 o uporabi enotne evropske oblike za varnostna spričevala in dokumentacijo za vloge v skladu s členom 10 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta in o veljavnosti varnostnih spričeval, izdanih na podlagi Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta (URL EU št. L 153 z dne 14. 6. 2007);
- **Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2008/110/ES** z dne 16. decembra 2008 o spremembah Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti (URL EU št. L 345 z dne 23. 12. 2008);
- **Uredba komisije (ES) št. 352/2009** z dne 24. aprila 2009 o sprejetju skupne varnostne metode za vrednotenje in oceno tveganja iz člena 6(3) (a) Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (URL EU št. L 108 z dne 29. 4. 2009);
- **Odločba Komisije št. 2009/460/ES** z dne 5. junija 2009 o sprejetju skupne varnostne metode za oceno doseganja varnostnih ciljev, kot je navedeno v členu 6 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (URL EU št. L 150 z dne 13. 6. 2009);
- **Direktiva Komisije 2009/149/ES** z dne 27. novembra 2009 o spremembi direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede skupnih varnostnih kazalnikov in skupnih varnostnih metod za izračun stroškov nesreč (URL EU št. L 313 z dne 28. 11. 2009);
- **Uredba Komisije EU št. 1158/2010** z dne 9. decembra 2010 o skupni varnostni metodi ocenjevanja skladnosti z zahtevami za pridobitev železniških varnostnih spričeval (URL EU št. L 326 z dne 10. 12. 2010);
- **Uredba Komisije št. 1169/2010** o skupni varnostni metodi ocenjevanja skladnosti z zahtevami za pridobitev železniškega varnostnega pooblastila (URL EU št. L 327 z dne 11. 12. 2010).

### Zakon o varnosti v železniškem prometu

V slovenski pravni red prenaša določbe direktiv Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP), katerega uradno prečiščeno besedilo je bilo objavljeno 4. maja 2010 v Uradnem listu RS, št. 36/2010. Zakon določa pogoje za zagotovitev varnega in urejenega železniškega prometa, odgovornosti in pristojnosti udeležencev pri zagotavljanju varnosti železniškega prometa, razvoj skupnih varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod, skupna načela pri upravljanju, vodenju in nadzoru varnosti železniškega prometa na območju prog v Republiki Sloveniji, ter pogoje za varen železniški promet na industrijskih tirih in progah drugih železnic.

Ta zakon določa pogoje za zagotovitev, izboljšanje in razvoj interoperabilnega vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne in visoke hitrosti na območju Republike Slovenije, za izboljšanje in razvoj mednarodnih železniških prevoznih storitev na trgu EU in s tretjimi državami, za oblikovanje skupnega trga opreme in storitev, namenjenih gradnji, nadgradnji, vzdrževanju in obratovanju železniškega sistema.

Ureja bistvene pogoje varnosti in urejenosti železniškega prometa. Glavna značilnost tega zakona je v tem, ker ureja osnove varnosti železniškega prometa. Te se nanašajo na enotne tehnične in druge pogoje, ki jih morajo izpolnjevati železniške proge in vozila, enoten tehnološki proces, poglobljene pogoje za varno opravljanje železniškega prometa ter odgovornost za varnost železniškega prometa, pogoje, ki morajo v strokovnem in zdravstvenem pogledu izpolnjevati železniški delavci, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa, zaščito železniških prog in vozil pred poškodbami in druge dejavnosti, s katerimi se ogroža ali ovira železniški promet ter križanje prog in cest.

V zakonu so opredeljeni določeni tehnični pogoji in parametri, ki jih morajo izpolnjevati železniške proge in vozila. Ti veljajo za gradnjo novih prog ter za gradnjo in nabavo novih vozilnih sredstev. Poleg tega je predpisano, s katerimi napravami in opremo naj bi bila opremljena vlečna vozila, motorni in motorne garniture ter potniški vagoni.

(nadaljevanje prihodnjic)

## Uvajanje politike informacijske varnosti (4)

## Upravljanje tveganj

Poslovno-informacijsko-varnostno tveganje je verjetnost, da bi se lahko zgodil incident, ki bi povzročil škodo na dobrinah informacijskega sistema SŽ, med katere štejemo strojno opremo, programsko opremo, osebne podatke in zaupne poslovne informacije. Namen upravljanja tveganj je, da IS SŽ zadovoljivo opravlja zahtevane funkcije brez neželenih dogodkov, ki bi lahko negativno vplivali na razpoložljivost, ce-

lovitost in zaupnost IS SŽ ali njegovih dobrin.

Upravljanja tveganj je ciklični postopek (shema 1). Prvi cikel se izvaja kot strateški projekt Uvajanje politike informacijske varnosti SŽ, naslednji cikli pa bodo potekali kot strateški proces Izvajanje politike informacijske varnosti SŽ. Glavni inženir za informacijsko varnost (CISO) kot član varnostnega foruma SŽ (Shema 2) sodeluje pri odločanju o najpomembnejših zadevah v zvezi s politiko in-

formacijske varnosti podjetja, hkrati pa je pristojen za njeno uvajanje (kot vodja projekta) in nato za njeno izvajanje (kot vodja procesa). Pri svojem delu potrebuje vsa pooblastila, ki so navedena na 57. strani Kodeksa informacijske varnosti SŽ.

## Dejavnosti upravljanja tveganj (Shema 1)

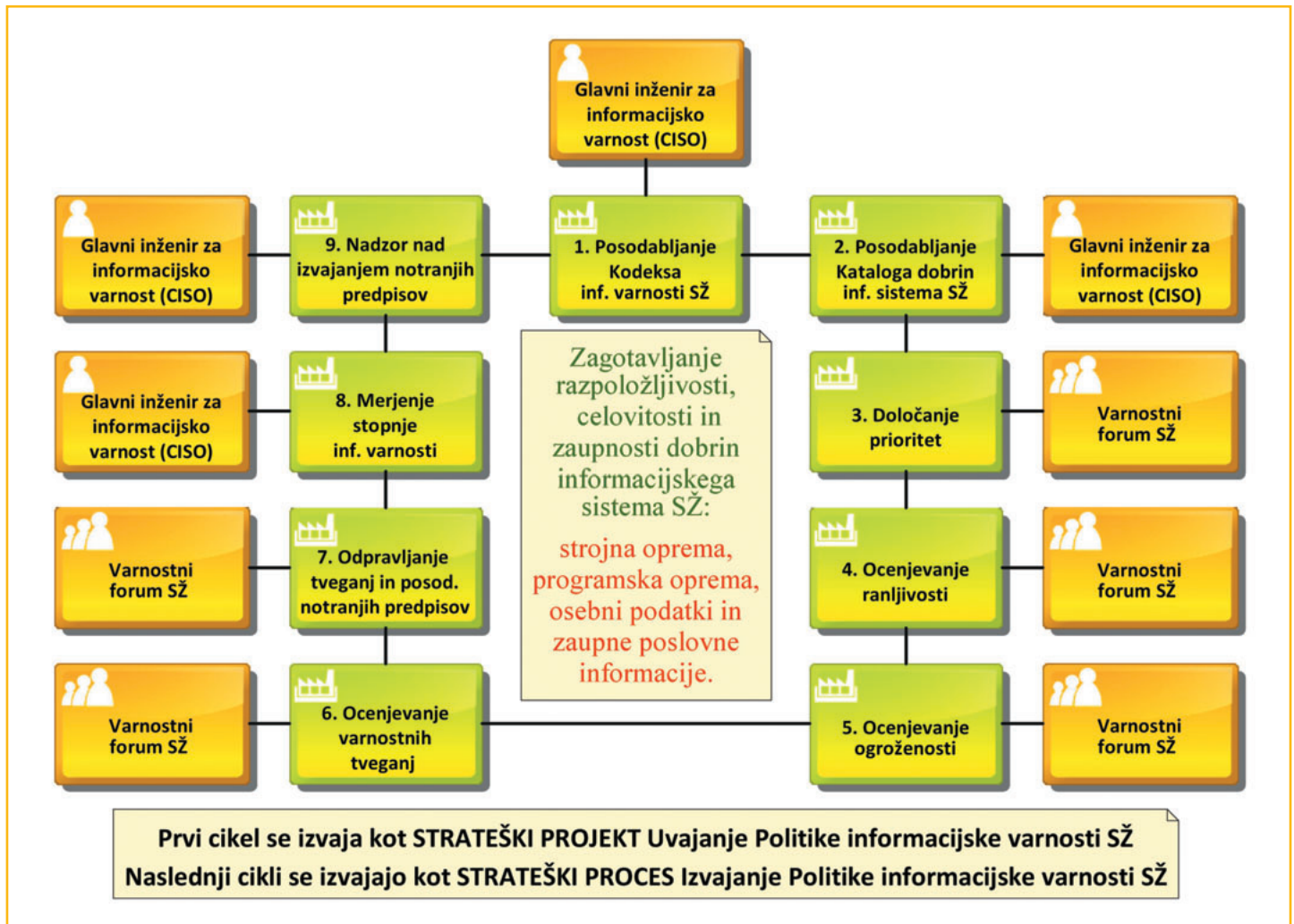
1. CISO je skrbnik kodeksa, ki ga stalno dopolnjuje z najboljšimi praksami zagotavljanja in-

formacijske varnosti. Kodeks objavlja v intranetu SŽ.

2. CISO je tudi skrbnik kataloga dobrin, ki ga posodablja in objavlja na intranetu SŽ.
3. Varnostni forum na podlagi poslovne strategije podjetja in kataloga dobrin določi prioriteto obravnave zadev v zvezi z informacijsko varnostjo na SŽ.
4. Varnostni forum oceni stopnje ranljivosti dobrin IS SŽ in jih vpiše v katalog dobrin. Ranljivost je šibkost, ki lahko

Shema 1: Postopek upravljanja tveganj

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/AktivnostiProjektaUvajanjaPIVSZ.pdf>  
Prirjeno po »A CISO's View of Storage Security«, stran 15, C2007 Storage Networking Industry Association



ogrozi ali povzroči škodo na dobrini.

5. Varnostni forum oceni stopnje ogroženosti dobrin IS SŽ in jih vpiše v katalog dobrin. **Grožnja** je nekaj, zaradi česar lahko nastane škoda.
6. Varnostni forum oceni stopnje varnostnih tveganj za IS SŽ in jih vpiše v katalog dobrin. **Tveganje pomeni verjetnost, da bo grožnja zaradi ranljivosti IS povzročila škodo.** Možna neposredna škoda je izguba razpoložljivosti, celovitosti in zaupnosti dobrin IS, posredna škoda pa je lahko tudi izguba poslovnega ugleda, izguba dobička ali celo izguba življenja.
7. Varnostni forum določi ukrepe za odpravljanje varnostnih tveganj in potrebne vsebinske spremembe notranjih predpisov. CISO nadzira izvajanje teh ukrepov.
8. Po izvedenih ukrepih CISO meri stopnje informacijske varnosti dobrin IS.
9. CISO nadzira doslednost in učinkovitost izvajanja notranjih predpisov v zvezi z informacijsko varnostjo podjetja. Ob kršitvah ali pri neučinkovitosti o tem poroča varnostnemu forumu, slednji pa je dolžan nemudoma ustrezno ukrepati.

### Področja največjih poslovno-informacijsko-varnostnih tveganj

Zaščita poslovnih (računalniških) aplikacij in podatkov, ki se obdelujejo z njimi. Zlasti ranljive so spletne aplikacije!

1. Posodabljanje varnostnih politik v Kodeksu in pripadajočih notranjih predpisov podjetja.
2. Zaščita pred krajo identitete in pred odtekanjem privatnih informacij, kot so na primer osebni podatki, intelektualna lastnina in poslovne skrivnosti.
3. Zaščita pred računalniškimi virusi in črvi.
4. Zagotovitev varnega izvajanja ranljivih poslovnih procesov, kot so na primer upravljanje poslovnih tveganj, kapitala in človeških virov.
5. Učinkovito upravljanje dostopov do dobrin informacijskega sistema in ustrezna politika gesel.
6. Zagotovitev ustreznega izobraževanja, usposabljanja in ozaveščanja zaposlenih v podjetju.
7. Zaščita brezžičnih komunikacij.
8. Zaščita računalniškega omrežja podjetja pred notranjimi grožnjami.

Shema 2: Člani varnostnega foruma SŽ



9. Zaščita pred vohunskimi programi (spyware).

Vir: »A CISO's View of Storage Security«, stran 24, C2007 Storage Networking Industry Association

9. Bodite pripravljeni tudi za primer uresničitve najbolj črne ga scenarija.

Vir: »A CISO's View of Storage Security«, stran 12, C2007 Storage Networking Industry Association

### Devet načel informacijske varnosti

Peter H. Gregory, ameriški menedžer za informacijsko varnost, strokovnjak za računalniško varnost in pisatelj je leta 1999 v svoji knjigi Solaris Security objavil devet načel informacijske varnosti:

1. Računalniški heker, ki bo vdrl v vaš informacijski sistem, bo verjetno oseba, ki jo poznate.
2. Ne zaupajte nikomur ali pa bodite vsaj pazljivi na to, koga vam priporočajo, da mu zaupate.
3. Z ustreznimi ukrepi zagotovite, da bodo potencialni hekerji prepričani, da bi jih v primeru vdora zagotovo ujeli.
4. Vzpostavite informacijsko zaščito v več slojih.
5. Ko načrtujete vašo strategijo zaščite, predvidite možnost, da lahko pride do preboja katerega koli posameznega varnostnega sloja.
6. Upravljanje tveganj naj bo vsebovano v vašem temeljnem poslovnem procesu.
7. V vaših poslovnih aplikacijah onemogočite uporabo nepotrebnih storitev, funkcij in opcij.
8. Preden se povežete v kakršno koli računalniško omrežje, ga najprej dobro spoznajte in se temu primerno zavarujte.

### Sklep

Kot je navedeno v deseti točki krovne varnostne politike SŽ, so vsi zaposleni v podjetju osebno odgovorni za učinkovito uvajanje in izvajanje politike informacijske varnosti SŽ. Zlasti to velja za razvijalce, skrbnike in uporabnike poslovnih aplikacij SŽ. Slednje skupaj s pripadajočimi zbirkami podatkov sodijo med potencialno najbolj ogrožene dobrine vsakega IS. Na intranetni strani <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/RazsirjeniKatalogAplikacij.pdf> si lahko ogledamo katalog poslovnih (računalniških) aplikacij SŽ. V skladu s kodeksom so aplikacije klasificirane po stopnji informatizacije (SI) poslovnih procesov, ki jih aplikacije podpirajo, ter po stopnji razpoložljivosti (SR) in stopnji zaupnosti (SZ) podatkov, ki jih obdelujejo.

#### Kratice:

- CISO – glavni inženir za informacijsko varnost (v angleškem jeziku: chief information security officer)
- VF – varnostni forum SŽ

#### Viri:

- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/RazsirjeniKatalogAplikacij.pdf>
- [http://sl.wikipedia.org/wiki/Informacijska\\_varnost](http://sl.wikipedia.org/wiki/Informacijska_varnost)

**Razpoložljivost** je lastnost, ki zagotavlja zanesljiv in pravočasen dostop do informacijskega sistema SŽ in njegovih dobrin, takrat ko uporabnik dostop potrebuje in ga zahteva. Izguba razpoložljivosti pomeni nedostopnost do IS SŽ ali njegovih dobrin, v skrajnem primeru pa tudi njegovo oziroma njeno uničenje.

**Celovitost** je lastnost, ki zagotavlja, da IS SŽ ali njegova dobrina ni bila nepooblaščenno spremenjena in da so podatki, informacije ter postopki za njihovo obdelavo točni in popolni. Celovitost IS SŽ sistema zagotavlja, da ta v celoti opravlja zahtevano funkcijo. Izguba celovitosti pomeni neželjeno ali škodljivo spremembo IS SŽ ali njegove dobrine.

**Zaupnost** je lastnost, ki se nanaša samo na podatke in informacije ter zagotavlja, da so podatki in informacije dosegljivi samo pooblaščenim uporabnikom informacijskega sistema SŽ. Zagotavljanje zaupnosti pomeni preprečevanje namerne ali nenamerne nepooblaščenega razkritja zaupnih podatkov ali informacij, izguba zaupnosti pa njihovo nepooblaščenno razkritje.



Črni Kal pod Kraškim robom

Izlet z železnico

# Kraški rob

Kraški rob je meja med Kraško planoto in Istri. To je res rob ali naravna stopnica, visoka 15 do 30 metrov. Stopnica se začne za Trstom, konča pa ob slovensko hrvaški meji pri Mlinih. Višinska razlika med Kozino in Koprrom je precejšnja, 485 metrov, kar je oteževalo gradnjo proge med krajema. Speljali so jo pod Kraškim robom, v globino Istre in nato v loku 180 stopinj proti Koprui. Danes je seveda ta enotirna proga prometno ozko grlo.

Pod Kraškim robom, v bližini slikovite vasice Črnotiče, sto-

ji znameniti Črnokalski grad, zgrajen v 11. stoletju. Do njega je mogoče priti le čez na novo zgrajeni jekleni most. Včasih je bil tam lesen dvizni most, ki je preprečil vsak poskus osvojitve gradu. Grad ni imel obrambne vloge, temveč je bil opazovalnica, s katere je še danes čudovit pogled proti Trstu, Koprui in jugovzhodni Istri. Pod nami je Črni Kal, prava istrska vas z najstarejšo kmečko hišo v Sloveniji – Benetovo hišo iz leta 1489. Ob lepem vremenu bomo na skalah opazili plezalce na najbolj obiskanem plezališču v Sloveniji.

Proga nadaljuje spust proti morju pod naklonom 23 promilov. Nekaj kilometrov naprej na vrhu Kraškega roba zagledamo ostanke gradu v obliki peči. Zato ni nič čudnega, da so vas pod gradom imenovali Podpeč. Tam ni postaje, zato občudujemo pokrajino skozi okno vagona. V Podpeči je tudi jekleni železniški most, ki na videz ne vodi preko ničesar! Postavljen je na betonska nosilca, le kakšen meter od tal. Most so pripeljali iz Gozda Martuljka, ko je bila ukinjena proga Jesenice–Kranjska Gora. Spodaj, za mo-

stom, je cerkev Svete Helene s posebnim zvonom na dvorišču.

Za Podpečjo je prvi kratek predor, za katerim zagledamo zapuščeno vas Zanigrad. Počasi se približujemo najbolj južni točki proge pri Dolu pri Hrastovljah. Proga v desnem ovinku zavije v drugi predor in se obrne nazaj proti severu. Nato prispeemo na postajo Hrastovlje. Tam naredimo naslednji premor. Pot od železniške postaje Hrastovlje do vasi je dolga kilometer in pol. Sprehodimo se do vasi in cerkve Svete Trojice iz 12. stoletja. Tri stoletja pozneje je bila

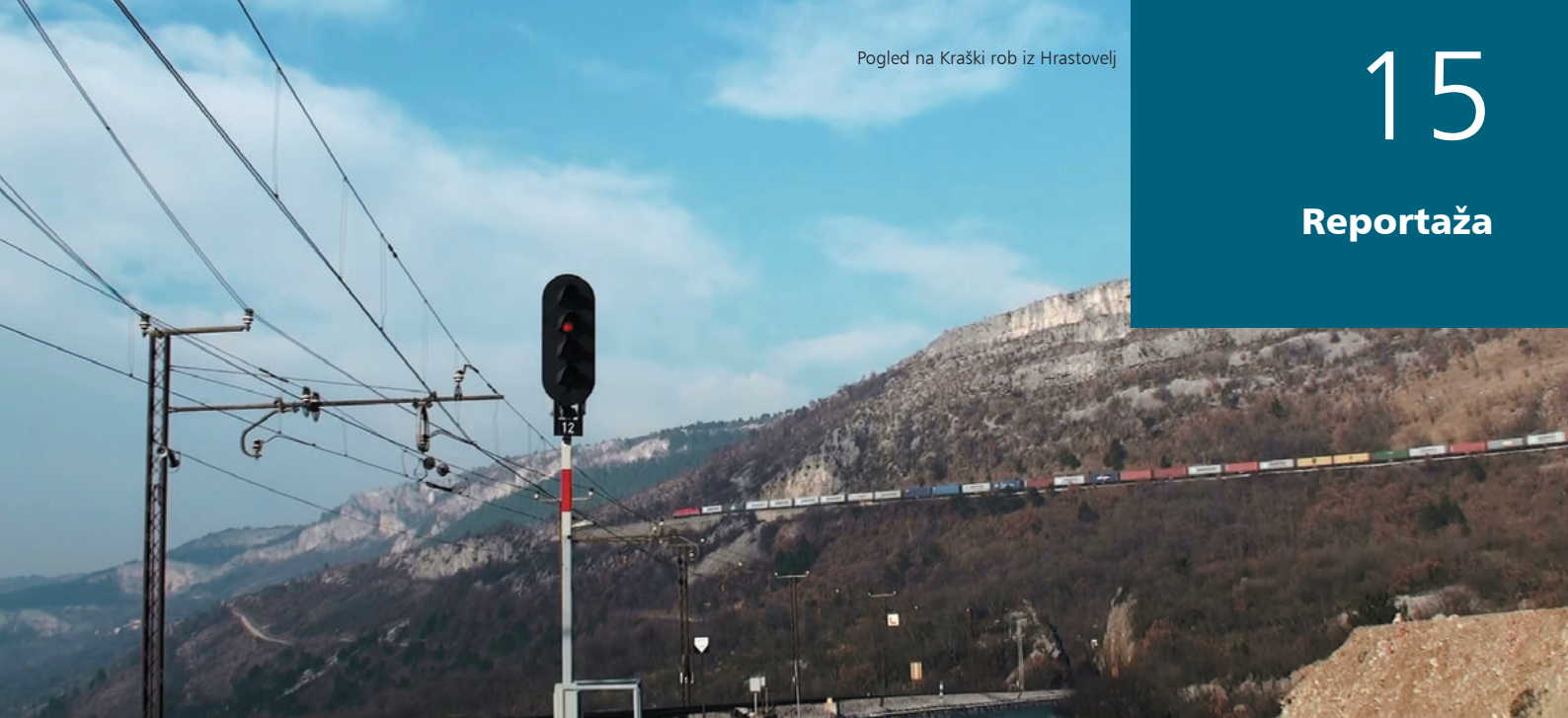
Grad Socerb na začetku Kraškega roba



Cerkev Svete Trojice v Hrastovljah z znamenito fresko Mrtvaški ples







Prehod iz Kraškega roba proti Črnotičah



Železniški most v Podpeči



Tovorni vlak se vzpenja proti Prešnici

cerkev obzidana z mogočnimi zidovi zaradi obrambe pred Turki. V cerkvi je Jože Pohlen, slikar in kipar iz Hrastovelj, odkril neprecenljive freske, ki jih je poslikal Janez iz Kastva okrog leta 1490. Svetovno znana je sedem metrov dolga freska Mrtaški ples, ki govori o enakosti vseh v smrti. Vse cerkvene stene so poslikane z biblijskimi motivi. Med drugimi najdemo uprizoritev stvaritve sveta, Adama in Evo, Abela in Kajna itd.

Od Hrastovelj se začne proga obračati proti zahodu. Tudi nagib ni več tako strm. Proti severu v daljavi lahko sledimo železniški progi ob Kraškem robu. Zelo je verjetno, da

bomo na njej zagledali kakšen tovorni vlak. Kmalu pridemo do reke Rižane in istoimenske postaje. Ta ni namenjena potniškemu prometu, služi pa kot izogibalnišče tovornih vlakov. Za postajo prestopimo na desni breg Rižane in hitimo proti Dekanom. Tam najprej se peljemo nad traso Parenzane, ki je danes kolesarska steza, potem pa zadnjič prečkamo Rižano. Ta se nadaljuje do tovarne železniške postaje, kjer se zliva v morje, potniška proga pa se konča na potniški železniški postaji. Od tam do središča Kopra je le kilometer hoje, avtobus pa pelje s postaje do vseh mest Slovenskega primorja.

Ko sem neko zimsko soboto spremljal promet po koprski progi, nisem mogel verjeti, koliko vlakov vozi po njej. Tovorni vlaki peljejo vsakih petnajst minut. Na Kozini so čakali trije. Lokomotive pošiljajo v Koper v konvojih. Nova dvotirna proga do Kopra je nujno potrebna in upam, da jo bomo kmalu za-

čeli graditi. Vendar tudi upam, da »stara« proga ne bo pozabljena in zapuščena. Po novi progi bomo potovali hitreje, videli pa ne bomo nič, ker bo večinoma v predorih. Zato je že zdaj treba zahtevati, da se stara proga ohrani, ker je ena od najbolj zanimivih prog v Sloveniji.



Predor Zanigrad 261 m



## MARTINIQUE

# Lokomotive še kljubujejo času

Karibski otoki so danes znani predvsem kot zelo zelena turistična destinacija. V času Kolumbovih odkritij so bili prav ti otoki prvo kopno, na katero je naletel. Na njih Španci niso našli kaj prida zlata, zato jim večinoma niti niso posvečali velike pozornosti. Tropski otoki so za vse, željne zaslužka, postali zanimivi šele z začetkom gojenja sladkornega trsa. Ta je plantažnikom prinašal bajne zaslužke – tudi na račun brezpravnih črnih sužnjev, ki so jih za težko delo na poljih pripeljali iz Afrike. Potomci nekdanjih sužnjev danes marsikje sestavljajo večino otoških prebivalcev. Nekdanjih domačinov Indijancev pa je ostalo le še nekaj tisoč.

Sladkorni trs je na nekaterih otokih še danes eden glavnih virov zaslužka. Pa čeprav so v zadnjih letih cene sladkorja na svetovnih trgih močno padle. Po ukinitvi suženjstva so za delo začeli najemati nekdanje sužnje in delavce, ki so jih pripeljali iz Indije. Težko delo na poljih in v mlinih so nekoliko olajšali šele izumi v 18. stole-

tju. Takrat so na karibske otoke pripeljali tudi prve železniške kompozicije. Sprva predvsem za transport sladkornega trsa. Iz tistih časov je na francoskem otoku Martinique še danes ohranjenih nekaj lokomotiv, vagonov in več kilometrov železniških prog. Te večinoma ne rabijo več svojemu namenu. Žal tudi delujejo ne več. Največ lokomotiv in vagonov hranijo v destilarnah ruma. Te so postavljene na robu velikih posestev, kjer večinoma sladkornega trsa predelajo v rum. To je veliko donosnejše, kot proizvodnja sladkorja. Še posebno, odkar Francija ne subvencionira več njegove proizvodnje.

## Na pokušino ruma in ogled lokomotiv

Mnoge destilarne imajo v starih kolonialnih hišah in skladiščih nekaj prostorov urejenih kot muzej. Namenjeni so turistom, ki z veseljem obiskujejo redke turistične atrakcije na otoku. Poleg starih fotografij, steklenic, etiket in strojev lahko spoznajo tudi proizvodni po-

stopek in za konec degustirajo rum. Ta še zdaleč ni ves enak, saj se razlikuje po barvi, aromi in okusu, ter seveda tudi po ceni.

Nekatere destilarne imajo na svojem posestvu ohranjenih nekaj kilometrov tračnic. Po njih le še tu in tam občasno zapelje kakšen vagon s turisti. Parne lokomotive večinoma ne delujejo več in le nekatere so vsaj za silo restavrirane. Kar nekaj jih na svojem posestvu hranijo v destilarni Trois Rivières (Tri reke). Najbolj ponosni so na lokomotivo corpet louvet 030T. Naredili so jo leta 1925 v istoimenski tovarni na robu Pariza. Na Karibe so jo pripeljali po delih in jo šele tu sestavili. Corpet Louvet je pravzaprav naslednica tovarne Anjubault, ki je bila ustanovljena davnega leta 1855. Lokomotive so nepretrgoma izdelovali vse do leta 1953, danes pa izdelujejo gradbeno mehanizacijo. V dobrem stoletju so izdelali 1962 lokomotiv, od katerih je danes različno ohranjenih le še 35. Največ jih je v Franciji, nekaj pa tudi v Turčiji in Indiji.

## Košček Francije na Karibih

Martinique je velik 1.128 km<sup>2</sup>, na njem pa živi okrog 400.000 prebivalcev. Tropski otok je francoski čezmorski departma. To pomeni, da je tu prava Francija v malem. Uradni jezik je francoščina, valuta evro, cene zahodnoevropske, velika večina trgovskih artiklov pa prihaja iz Francije, vključno z avtomobili. Slednjih je na otoku preprosto preveč, saj vlada na cestah v okolici prestolnice Fort de France vsako jutro in popoldne nepopisna gneča kljub nekaj deset kilometrom avtocest in obvoznic. Tako vožnja v službo in iz nje za večino pomeni pravo moro. Turisti pa se mesta vsaj v času največje prometne konice izogibajo in se raje posvečajo mikavnim otoškim plažam. Teh je dovolj za vse. Kljub temu, da otok na leto obišče kar okrog milijon turistov. Večina prihaja iz Francije. Nekateri imajo tu sorodnike ali prijatelje, večina pa se za Martinique odloča, ker je življenje na otoku podobno kot v Franciji. Ni se jim treba

mučiti s tujim jezikom, pa tudi letalske povezave s Parizom in drugimi večjimi francoskimi mesti so zelo ugodne. Povratno letalsko vozovnico je mogoče dobiti že za okrog petsto evrov!

### Katastrofa v tropskem paradizu

Otok je najbolj udobno raziskovati z najetim avtomobilom. Cene so tako kot za prenočišča kar visoke, toda vožnja z avtobusi preprosto vzame preveč časa. Poleg privlačnih obal je na otoku mogoče videti še marsikaj. Privlačna je že narava. Vsepovsod uspeva bujno rastlinje in tropsko sadje. Domačini si lahko kar na vrtu omislijo banane, mango, avokado, papajo in še kaj. Ob obalah pa se marsikje ponuja izobilje kokosovih orehov. Razkošne palme dajejo

plažam tisti pravi eksotični videz. Toda veliki in težki orehi pomenijo za nevedne turiste tudi prikrito nevarnost: kokosov oreh te lahko resno poškoduje, če ti pade na glavo! Zato se pod palmami, na katerih rastejo orehi, ni pametno zadrževati. Pravo rastlinsko razkošje je mogoče občudovati tudi v gorati notranjosti. Tu se razprostira težko prehodni deževni gozd. Nad njim se grozeče dviguje še vedno delujoči ognjenik Montagne Pelee (1.397 m). Danes ni videti nevaren, toda ob največjem izbruhu, leta 1902, je žareča lava povsem uničila takratno otoško prestolnico Saint Pierre. Umrlo je okrog trideset tisoč ljudi. Na nekdanjih ruševinah so zgradili novo mesto, ki je danes ena izmed priljubljenih turističnih destinacij. Na robu mesta si je mogoče ogledati nekaj ruševin iz časov

naravne katastrofe. Med njimi posebno pozornost vzbujajo ostanki ječe. V njej je po zaslugi debelih kamnitih zidov in majhnih lin vulkanski izbruh nepoškodovan preživel eden izmed zapornikov.

Poleg Saint Pierra večina turistov obišče še vsaj otoško prestolnico Fort de France. Mesto ima okrog sto tisoč prebivalcev in čeprav je veliko, ga je dokaj lahko obhoditi. Najbolj zanimivo je staro mestno središče. To se nahaja nedaleč stran od пристanišča, nad katerim bdi stara utrdba. Med kolonialnimi stavbami vzbujata največ pozornosti katedrala Sv. Ludvika in stara knjižnica. Obe sta deloma zgrajeni pod vplivom slavnega Gustava Eiffla. Njegovi sodobniki so si namreč zamislili zgradbi, v kateri je vdelenih veliko navzven vidnih jeklenih konstrukcij.



Mnoge destilarne so si zamislile kombinacijo muzeja in prodajalne.



Stara knjižnica v prestolnici je ena izmed privlačnejših zgradb na otoku.



Na ulicah mesta Fort de France je vedno gneča.



Posledice vulkanskega izbruha ... Saint Pierre



Lokomotiva corpet louvet 030T že dolgo ne deluje več.

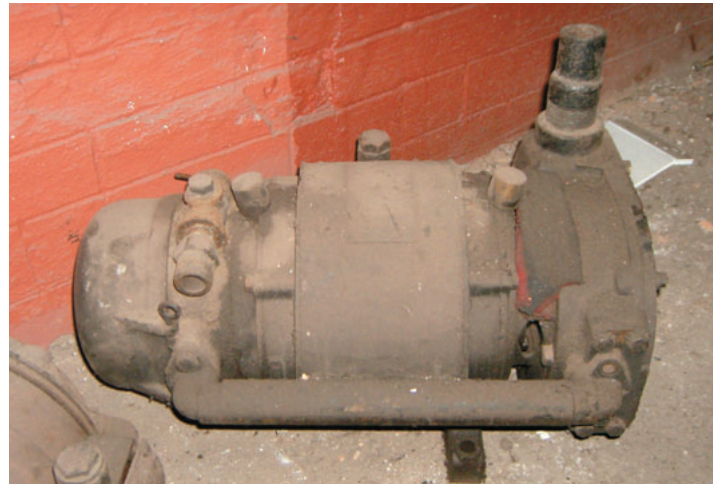


## Vzdrževanje parnih lokomotiv

# Priprava parne lokomotive SŽ 33-037 na novo sezono

SŽ-Centralne delavnice znamo ceniti tradicijo, kljub temu da gre razvoj na področju vzdrževanja lokomotiv bliskovito naprej in da dejavno spremljamo najnovejšo tehnologije. Naši sodelavci so ponovno dokazali, da so pravi mojstri za vzdrževanje parnih lokomotiv Slovenskih železnic, ki domujejo v Železniškem muzeju v Šiški ali še sopihajo po slovenskih tirih, ko vozijo turiste z muzejskim vlakom.

parnem kotlu je bil zelo zahteven in je terjal veliko inovativnih zamisli. Najprej je bilo treba demontirati vse pregrevalne cevi, izvleči dimnik, narediti izrez v dimnici in odstraniti dotočne cevi za paro do parnih cilindrov v dimnici. Šele nato smo lahko izvlekli tristo kilogramov težko pregrevalno omaro iz dimnice in jo zamenjali z drugo. To smo prav tako demontirali z muzejske lokomotive iste serije. Pred vgradnjo smo opravili preizkus tesnosti s penetranti ter tlačni preizkus pregreval-



Parni generator pred obnovno



Menjava pregrevalne omare

Pred sezono voženj muzejskega vlaka je treba parno lokomotivo pregledati in jo pripraviti za varno vožnjo. Posebne pozornosti je bila letos deležna večnamenska parna lokomotiva serije 33-037 iz leta 1944. Lokomotivo smo obnovili in zloščili, da bo lahko varno vozila in sijala v najlepši luči.

Lani jeseni smo med izrednim popravilom odkrili napako na pregrevalni omari. Lokomotiva ni proizvajala dovolj pare oziroma moči. Popravila smo se lotili takoj. Poseg na

ne omare in pregrevalnih cevi. Vse sedeže na omari in ceveh je bilo treba popraviti, prav tako vse bronaste leče med omaro in pregrevalnimi cevmi. Najtežji del je bila montaža nove pregrevalne omare. Pregrevalna omara se mora točno prilegati prirobnici na kotlu, ki pa je težko dostopna. Zlasti ponosni smo na težko montažo, saj na preizkusni vožnji ni spuščal niti en spoj cevi in omare. Naša lepota je zapihala v vsej svoji lepoti, mogočnosti in moči.

Skupina vzdrževalcev parnih vozil se je nato lotila novega podviga – obnove parnega generatorja, ki ustvarja električni tok za razsvetljavo. Zamenjali smo zajedeni grafitni ležaj, izdelali nov ventil za avtomatsko regulacijo vrtljajev parne turbine, zamenjali vsa tesnila, izdelali nov čistilni kos in izvedli izboljšavo pri čistilnem filtru. Zanj smo namesto mrežice, ki se rada zamaši, izdelali tulec z luknjicami, ki se lahko čisti.

Nato so bili na vrsti generalno čiščenje, poliranje delov, fina regulacija parnega regulatorja, menjava olja in preizkus. Para zdaj z lahkoto obrne parno turbino in parni generator na 2.200 obratov na minuto, kolikor je potrebno, da dobimo 24 V izmenični tok za vso razsvetljavo lokomotive.

Na največji parni lokomotivi v Sloveniji je bilo treba obnoviti tudi »čevlje« oziroma kolesne dvojice. Posebni izziv pri



... in po obnovi

obnovi kolesnih dvojic pomeni prav zamenjava kolesnih obročev – bandažev, ki so značilni za kolesne dvojice starejših železniških vozil. Zaradi izrednih dimenzij – premer tekalnega venca je 1.400 milimetrov, pogonska kolesna dvojica je težka okrog 3.300 kilogramov – je to

izredno zahteven projekt. Stroj za obdelavo kolesnih dvojic v proizvodnji na Ptujju smo za ta projekt predelali in prilagodili obdelavi kolesnih dvojic takšnih dimenzij. Predelati je bilo treba strožnico za struženje profilov in izstruženje starega zakovnega obroča ter izdelati priprave

za segrevanje in demontiranje ter montiranje kolesnega obroča. Pri zakovanju novega varovalnega obroča je bilo veliko ročnega dela. Skupno smo obnovili pet kolesnih dvojic parne lokomotive 33-037.

Pri zamenjavi kolesnih obročev so bile na četrti kolesni dvojici ugotovljene razpoke na zvezdi kolesa. Hitro smo morali najti rešitev, saj se je lokomotivi že mudilo na tere. Skrajna rešitev bi bila menjava celotne četrte kolesne dvojice s tisto z eksponata v železniškem muzeju. Ker bi to povzročilo ogromne stroške in zamudo pri delu, smo se odločili, da špice na kolesu zavarimo. Poiskali smo pravilnike in se dogovorili o postopku varjenja, ki ga izvajamo v skladu s prejetimi certifikati. Po varjenju penetracijska metoda ni pokazala nobenih razpok in kolo je v odličnem stanju. Lokomotivo smo predali v predvidenem roku, Slovenskim železnicam

smo prihranili znatne stroške, eksponat v muzeju pa je ostal nedotaknjen. Poleg tega smo še prelili ležaj na prvi zvezni osi. Ležaj smo izlili, naredili šablono, ponovno vlili belo kovino, ležaj strojno obdelali, stuširali in vgradili. Pri menjavi kolesnih dvojic je zelo pomembna nastava



Varjenje špic kolesne dvojice z napokami na zvezdi. Na fotografiji je Jožef Rebernik.



Kovanje novega varovalnega obroča oziroma zakovnega obroča. Na fotografiji so Milan Rajh, Branko Fajfar in Aleksander Župevc.



Zadovoljni vzdrževalci in ljubitelji lokomotiv po uspešno opravljeni preizkusni vožnji. Na fotografiji so med drugimi tudi ing. Marko Hvale, Robert Lemut in Šimo Barukčič.

vitev osnih zagozd, ker so kolesa med seboj povezana. Tudi to nam je uspelo.

Preizkusna vožnja, ki je bila pred predajo lokomotive Slovenskim železnicam, je potekala gladko. Ležaj se ni grel, kolesna dvojica pa je lepo tekla. Uspešno popravilo je hkrati priznanje za naše sodelavce, ki so pokazali veliko iznajdljivosti in celo iskali rešitve v tuji strokovni literaturi.

SŽ–Centralne delavnice  
Ljubljana, d. o. o.

Avtorja fotografij:  
Marko Hvale in Andrej Arnuga

## Popravek

V prejšnji številki Nove proge je bilo v članku Muzejski vlak bo začel voziti maja napačno zapisano, da je Sebastjan Vidic gasilec. Dejansko je kurjač. Sebastjanu Vidicu, bralcem in avtorju članka se opravičujemo zaradi napačnega zapisa.

Marino Fakin

## Bitka s časom, tonami in kilometri

## CVP Postojna

V drugem nadstropju južnega krila mogočne postojnske postaje je soba, velika, zamračena in v tej poletni vročini nadvse prijetno hladna. Iz vseh kotov se v polmrazu svetijo zasloni, množica zaslonov, zloženih ponekod tudi v dve vrsti visoko. Pred njimi, v zbranosti in tišini, ki jo zmoti le občasno zvonjenje telefona ali pa pri-

Zahteve po vlakih, vrsta in količina tovora, razpoložljive lokomotive, zapore prog, dolžine postajnih tirov, zmogljivost voznega voda, zamude vlakov in nenadne spremembe v že dogovorjenih trasah s strani sosednjih železnic je le nekaj elementov, ki jih je treba upoštevati v tej bitki, kjer se zmag izkazuje zgolj v številkah – v



Tako je videti delovno mesto dispečerja ...

sistem), ROMAN (sistem za prikaz elektronskega grafikona prometa vlakov in konstrukcijo izrednih vlakov) in ARAMIS (sistem za grafični prikaz in načrtovanje vlakov) so orodja, ki bodo v bližnji prihodnosti v celoti zamenjala tiskane diagrame in nekdanji dispečerjev set orodij – svinčnik, ravnilo in radirko, ki bo spravljen v

predalu ostal kot spomin na stare čase.

A četudi so ta digitalna orodja še tako izpopolnjena, vsaj za zdaj nečesa vendarle še ne morejo nadomestiti v celoti – človeških možganov in izkušenj. V vodenju prometa vsak dan nastopa toliko spremenljivk, toliko raznih momentov, od tehničnih do človeških in



Center za vodenje prometa Postojna – operativna soba

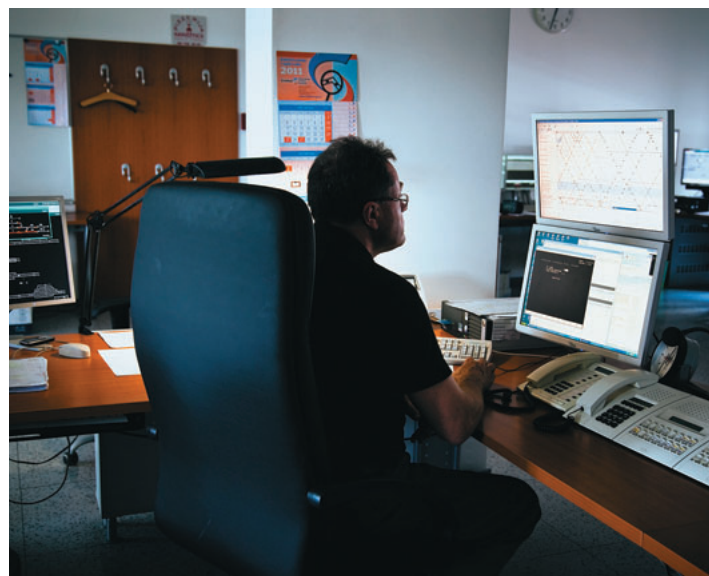
dušen pogovor, sedi osmerica ljudi.

To je CVP – center za vodenje prometa ... Človeku, ki je že kdaj videl kakšno komandno-operativno sobo na vojaški ladji, se nehote prikrade tvrstna primerjava, in kratica CVP jo samo še okrepi. A ta prispodoba le ni tako neumestna. V tej sobi, v katero lahko vstopajo zgolj posvečeni, se tudi vodi bitka – bitka s časom, s tonami, s kilometri, 24 ur na dan, 7 dni v tednu, na petek in svetek.

prepeljanih tonah, v številu vlakov, v minutah zamud ...

Tehnologija vodenja prometa se je od časa postavljalnic in telefonske odjave vlakov korenito spremenila – centralizirano vodenje prometa, avtomatski progovni bloki, računalniki, to je nekaj od elementov, ki so pripomogli, da se danes po istih tirih prevaža neprimerno več vlakov, potnikov in tovora kakor še pred nekaj leti. ILTIS (integralni sistem vodenja in informacijski sistem), THALES (elektronski signalnovarnostni

Starejši dispečer operativno načrtuje trase in organizira promet vlakov, načrtuje prevoze in usklajuje promet vlakov ob izrednih dogodkih.





... a nekaj klasične administracije vendarle še vedno ostaja.

naravnih, da je le človek tisti, ki se lahko zoperstavi kaosu in čigar odločitve ima zadnjo in odločilno besedo. Računalniki so zgolj orodje, ki pot do odločitve olajšajo in pospešijo.

Centralizacija vodenja prometa na nekdanji Južni železnici, od Ljubljane do Sežane, se je začela leta 1999, a je iz različnih vzrokov, deloma material-

naprave na celotni progi, ta pa je bila precej povezana tudi z modernizacijo tovarne postaje Koper.

Četudi še ne izpeljana v celoti, je modernizacija centralnega vodenja prometa prinesla pomembne rezultate v povečanju prometa na progi Ljubljana–Sežana, še posebej pa na progi Divača–Koper, kjer je povprečno število prepeljanih vlakov naraslo s 60 na 70 na dan, ta številka pa se bo še bolj povečala z dokončano modernizacijo postaj v Kopru in Kozini ter z dodatnimi napajalnimi postajami.

A vse investicije in vsa tehnologija ne bodo v celoti prinesli zaželenih in pričakovanih rezultatov, če ne bodo vsi, ki sodelujejo v železniškem prometu, od uporabnikov do železničarjev, spoštovali majhno, a nadvse pomembno zadevo – vozni red, to železniško biblijo, ki omogoča optimalno vodenje prometa. Vsako odstopanje, vsaka zamuda ruši red na vsej progi in nobeno, še tako izpopolnjeno orodje ne more popraviti, kar je povzročil človek. Doseči to spoštovanje v celoti, pa je naloga, ki je zahtevnejša od vsake modernizacije.



Današnja orodja dispečerjev niso papir in svinčnik.

nih, deloma pa tudi zaradi človeških vzgibov precej zastajala in je bila izpeljana le na odseku Brezovica–Logatec, medtem ko so vse druge postaje še vedno upravljane zgolj lokalno.

Precejšen premik iz takšnega stanja je prinesel prenos centralnega vodenja prometa koprške proge iz Hrpelj Kozine v Postojno. Ta proga je bila centralno vodena že od leta 1981, a je bilo treba za prenos vodenja in za prehod na elektronsko upravljanje izpeljati precejšnjo investicijo v SVTK

Ko zapuščam to operativno dvorano, kjer se v vsaki izmeni osem ljudi, poleg starejšega dispečerja še trije drugi dispečerji – vlakovni, strojni in SNEV ter štirje progovni prometniki, spopada z vsakodnevnimi, manjšimi ali večjimi težavami, in se ob vseh teh monitorjih, računalnikih in programih sprašujem, ali bo nekoč avtomatizacija v celoti prevzela vodenje prometa in bodo v sobi ostali samo še stroji, je moj odgovor – ne tako kmalu.



Postojnska postaja. V drugem nadstropju te stavbe četita mož 24 ur na dan bdi nad vsemi vlaki od Ljubljane do Sežane in Kopra ter vodi promet.



Progovna prometnika, ki vodita promet na odseku Brezovica-Logatec. Na drugi strani sobe njuna kolega urejata promet med Divačo in Koprom.



Elektroenergetski dispečer, ki daljinsko vodi stabilne naprave električne vleke.



Potniški vlak DB na postaji Wasserbillig na meji z Nemčijo



Lokomotiva CFL Carga na postaji Luksembourg

# Luksemburške železnice načrtujejo posodobitve

Luksemburg ima kompaktno železnico. Luksemburške proge merijo le 275 kilometrov, od katerih je 262 kilometrov elektrificiranih. Skupaj je elektrificiranih 576 kilometrov tirov, in sicer 48 kilometrov z enosmerno napetostjo 3kV ter 528 kilometrov z izmenično napetostjo 25 kV, 43 kilometrov tirov pa ni elektrificiranih. Na železniškem omrežju je 26 predorov in pet večjih viaduktov. Država se zaveda pomena železnice za blaginjo ljudi in razvoj gospodarstva, zato vanj veliko vlaga. Leta 2008 so v omrežje vložili 127,7 milijona evrov, leto pozneje 159,1 milijona evrov in lani 158,6 milijona evrov. Takšen obseg investicij načrtujejo tudi v naslednjih letih.

## Mednarodni značaj CFL

Čezmejni promet je za Luksemburške železnice CFL (Chemin de Fer Luxembourgeois) zelo pomemben, saj vse železniške proge vodijo iz glavnega mesta v sosednje države. Leta 2002 je javni potniški promet

opravi 12 odstotkov vseh prevozov potnikov v Luksemburgu. Vlada je sprejela odločitev, da naj bi delež javnega potniškega prometa do leta 2020 znašal 25 odstotkov, in sicer ob stalni rasti obsega prevozov. Že na začetku tega desetletja se je na delo v Luksemburg vozilo 35 odstotkov delavcev iz sosednjih držav oziroma 87 tisoč ljudi na dan, v letu 2009 pa že 45 odstotkov delavcev oziroma 147 tisoč ljudi na dan. Da bi država dosegla večji delež prevozov v javnem potniškem prometu, je svoje upe usmerila na železnico in določila dodatne investicije v železniško infrastrukturo.

S sosednjo Belgijo so leta 2007 ponovno odprli dve mednarodni progi, in sicer progo med postajama Rodange v Luksemburgu in Virtonom v Belgiji ter progo med Rodangom in Athusom oziroma Arlonom v Belgiji. V Belgiji so ponovno odprli še tri postaje, in sicer Halanzy, Aubage in Messancy.

Ko so lani začeli voziti francoski potniški vlaki iz Metzja v Longwy, obe postaji sta v



Tovorni vlak CFL na postaji Luksembourg

Franciji, prek Belvala v Luksemburgu, so odprli novo postajo Belval-Université. Storitev je izredno zanimiva, kajti potniški vlaki vozijo v tranzitu prek Luksemburga. Od lani pa je glavna luksemburška železniška postaja bogatejša za novo pridobitev oziroma parkirno hišo.

Zanimiva je tudi storitev, ki so jo CFL vpeljale pred devetimi leti. Organizirale so lastni avtobusni prevoz potnikov z železniške postaje Luksembourg

v Saarbrücken v Nemčiji, kjer potniki lahko prestopajo na nemške vlake velikih hitrosti. Avtobusi prepeljejo vsako leto več potnikov. Lani so jih prepeljali že 70 tisoč, zato so uvedli dodatne avtobuse.

## Posodobitve infrastrukture

V teku je veliko infrastrukturnih projektov. CFL bodo leta 2012 opremljene z sistemom ETCS prve stopnje, izvedle bodo posodobitve na po-



Potniški vlak Luksemburških železnice



Luksemburg





Parlament



Palača nadvojvode, rezidenca državnega voditelja Luksemburga

staji Luksembourg ter položile drugi tir med Luksembourgom in Pétangom, do leta 2013 pa še drugi tir med Luksembourgom in Centsom, vključno z novim viaduktom. Do leta 2020 načrtujejo posodobitev proge Luksembourg–Arlon in gradnjo

iz Luksembourga v Bruselj – ta trenutno znaša dve uri in petindvajset minut – skrajšali na dve uri. Ko pa bodo v Belgiji dokončali posodobitvena dela, bo mogoče z vlaki z nagibno tehniko vožnje prispeti v Bruselj v eni uri in petdesetih minu-

in 19 električnih lokomotiv serije 3000 proizvajalca Alstom. Pri Stadlerju so CFL naročile še osem električnih vlakov Kiss z dvonadstropnimi vagoni, ki bodo dobavljeni leta 2014. Ti bodo od leta 2015 vozili med Luksembourgom in Koblenzom v Nemčiji.



Avtobus Luksemburških železnic

nove proge med postajama Luksembourg in Bettembourg.

### Nove storitve v potniškem prometu

V Pariz bo vozilo dodatnih šest dnevni parov vlakov TGV. Storitev je že zdaj zelo uspešna, saj vožnja iz Luksembourga do Pariza traja največ dve uri in petnajst minut. Vsak dan bodo vozili tudi štirje pari vlakov TGV v Strasbourg. Pri CFL-u načrtujejo, da bodo čas vožnje

tah. Boljše bodo tudi povezave z Liegom v Belgiji, kjer potniki lahko prestopijo na vlake Thalys in ICE.

### Sodobni vozni park

Luksemburške železnice imajo enega najsodobnejših vozniških parkov na svetu, ki med drugim obsega 22 dvonadstropnih elektromotornih vlakov, 87 dvonadstropnih vagonov, dvajset električnih lokomotiv Bombardier Traxx serije 4000

### CFL Cargo

CFL Cargo je v tovarnem prometu pomemben operater, ki opravlja mednarodne prevoze vse do Perpignana v Franciji in v številne druge kraje po Evropi. Prevoze opravljajo s 23 električnimi lokomotivami in 24 dizelskimi lokomotivami ter štiri tisoč tovornimi vagoni, od tega jih je tisoč vagonov serije Rbnps – 25 metrov dolgi vagoni – za prevoz jekla. Podružnice CFL Cargo delujejo v Nemčiji, na Danskem in v Franciji.



Spomenik Gëlle Fra so Luksemburžani postavili v spomin prostovoljcev, ki so se borili v oboroženih silah držav zaveznic v prvi svetovni vojni.



Kip nadvojvodinje pred zgradbo finančnega ministrstva



Turistični avtobus



Mestni turistični vlak v Luksemburgu

## Pol stoletja palet EUR

**Standardizirana paleta EUR, ki je nastala na pobudo Mednarodne železniške zveze, praznuje Abrahama.**

Poenotena evropska paleta EUR, ki je sestavni del mednarodnega logističnega in distribucijskega sistema blaga, je 11. maja praznovala svoj 50. rojstni dan, in sicer na sejmu Transporta in logistike v Münchnu, na forumu, ki ga je organiziralo nemško združenje proizvajalcev palet Gütegemeinschaft Paletten e.V.

Mednarodna železniška zveza UIC je leta 1961 podpisala sporazum o uporabi standardizirane in izmenljive palete med železnicami. Vzajemno uporabo palet so organizirali v okviru Evropskega paletnega sklada

(EPP), v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja znotraj Evropske paletne zveze (EPA).

Kot je na forumu opozoril Oliver Sellnick, direktor za tovarni promet UIC, »so pred 50 leti železnice iskale način, s katerim bi bila prevoz in skladiščenje trgovskega blaga bolj učinkovita. Njihova rešitev je bila lesena konstrukcija, ki omogoča, da se prodajno blago skupaj shranjuje na nakladalnih enotah. To je povzročilo nastanek evro palet oziroma ravnih lesenih palet, s katerimi je mogoče ravnati z vseh štirih strani. Palete so označene z začetnicami EUR v elipsi in s kratico železnice, ki je odobrila proizvodnjo palet v skladu s predpisi UIC: Danes je na



Ravna paleta, katere mere so 800 x 600 mm, in boks paleta.

paletah tudi oznaka EPAL (European Pallet Association), kar pomeni, da izpolnjuje pogoje, ki jih je določil paletni sklad za uporabo ravnih palet in boks palet.«

Specifikacije za proizvodnjo in kakovost lesenih ravnih palet so opredeljene v fiši UIC 435. Na svetu je v obtoku več kakor petsto milijonov ravnih palet

EUR. Te igrajo pomembno vlogo pri ravnanju s trgovskim blagom, od mest proizvodnje do mesta distribucije, od skladiščnih polic velikih blagovnih središč do nakladanja na vozilo za končno dostavo.

Povzeto po članku UIC

## Izmenjava podatkov med železnicami

# Načrtovanje potovanja in izdajanje vozovnic za potovanja z vlakom po Evropi bosta lažja

Evropska komisija je 5. maja sprejela uredbo o standardih na področju telematskih aplikacij za storitve železniškega potniškega prometa. Cilje uredbe je zagotoviti ključne podatke o rezervacijah in vozovnicah, ki bodo interoperabilni in izmenljivi med prevozniki v železniškem prometu po vsej EU in prodajalci vozovnic. Uredba temelji na Tehnični specifikaciji za interoperabilnost (TSI) za telematske aplikacije za potniški promet (TAP), ki jo je pripravila Evropska agencija za železniški promet.

Izmenjava podatkov zajema vozne rede, cene, informacije o pogojih prevoza ter drugo. Izmenjava računalniških in usklajenih podatkov bo omogočila večjo preglednost in lažje bo načrtovati, rezervirati in potovati z vlakom po Evropi. Hkrati bodo potrošniki bolje zaščiteni in bolj obveščeni o obveznostih prevoznikov v železniškem prometu in prodajalcev vozovnic v skladu z Uredbo ES št. 1371/2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.

Evropska komisija tako uvaja standardizacijo podatkov v železniškem potniškem prometu. »Če resno mislimo doseči, da bi več ljudi potovalo z vlaki in da bi vlaki lahko tekmovali z letali na srednje dolgih razdaljah, potem moramo zagotoviti brezhibno načrtovanje in izdajanje vozovnic,« je poudaril evropski komisar za promet Siim Kallas.

Na podlagi skupnih standardov bo mogoče razviti ustrezne komunikacijske sisteme med prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic ter dati na razpolago usklajene podatke vsem železniškim prevoznikom, upravljavcem infrastrukture in prodajalcem vozovnic. Podatke bodo lahko uporabili za razvoj računalniških orodij in aplikacij, za rezervacijo vozovnic za mednarodna potovanja z vlakom, za načrtovanje potovanj po vsej Evropi prek nacionalnih meja, za prikaz najnovejših informacij v spletu ali celo v vlaku. Interoperabilni sistem bo tudi omogočil pregledovanje podatkov na mobilnih napravah in izdajanje



Potniški center na železniški postaji Berlin Hbf (foto: DB, Hartmut Reiche)

elektronskih vozovnic. Računalniška orodja in delovni programi bodo po ocenah strokovnjakov na voljo deležnikom v železniškem potniškem prometu do leta 2016.

Marino Fakin

## Zveza Xrail uspešna v prevozih vagonских pošiljk

Da bi povečali prevoze vagonских pošiljk v mednarodnem prometu, je sedem evropskih železniških operaterjev februarja lani ustanovilo zvezo Xrail. Lani so tako organizirali 150 železniških povezav, kar je deset odstotkov evropskega prometa vagonских pošiljk. Letos nameravajo število povezav potrojiti in doseči 25-odstotni tržni delež na evropskem omrežju vagonских pošiljk, naslednje leto pa 40-odstotni delež (vir: Xrail).



## Prenova glavne postaje v Oslu

Glavna železniška postaja v Oslu na Norveškem bo zaradi prenove in posodobitve zaprta od 26. junija do 8. avgusta. V tem času bodo vlaki, razen vlakov iz jugovzhoda – linija Østfold, vozili do sosednjih postaj. Vlaki iz Sørlanda in Bergna bodo vozili do postaje Drammen, vlaki iz smeri Vestfold do postaje Skøyen, vlaki iz Kongsvingra and Dovra do Lillestrøm, vlaki iz Gjøvika pa do postaje Grefsen. Ekspresni letalski vlaki bodo vozili med postajama Gardermoen in Lillestrøm. Nadomestni avtobusni prevoz bo organiziran med navedenimi postajami in postajo Oslo Sentral. Obsežna dela bodo obsegala zamenjavo starega sistema voznega voda, prenovo vozne opreme, postavitve 36 novih kretnic, treh prehodov, štirih kilometrov nove proge in druga obnovitvena in vzdrževalna dela, ki bodo omogočila veliko povečanje zmogljivosti in zanesljivosti ter bodo utrla pot prihodnjemu železniškemu omrežju za velike hitrosti.

Ronald Ian Smith



Glavna postaja v Oslu (foto: Njål Svingheim)

## Nemške železnice že dosegajo podnebne cilje EU

Dosežki Nemških železnic na področju podnebnih ciljev so vsako leto boljši. V zadnjih 15 letih so zmanjšale emisije CO<sub>2</sub> na potniški kilometer in vlakovni kilometer za 27 odstotkov, v tovornem prometu pa so od sredine devetdesetih let dosegle celo 29-odstotno zmanjšanje emisij. To so rezultati ocene najnovjših

podatkov o vplivu prometa na okolje v Nemčiji. Zbirko podatkov neguje in osvežuje institut IFEU iz Heidelberga v imenu nemške Zveze Pro-Rail, Nemškega združenja železniškega gospodarstva (VDB) in Združenja nemških prevoznih podjetij (VDV). Nemške železnice so tudi najhitreje izboljšale stanje na področju varovanja

okolja in dosegle skoraj dvo odstotno letno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> v železniškem prometu. Cilj do leta 2050 naj bi bil nična stopnja emisij, kar želijo doseči s čedalje večjo uporabo električne energije iz obnovljivih virov in ob nadaljnji elektrifikaciji prog.

Marino Fakin



## Aktivni oddih

# Ko se prijetno združi s koristnim

Splošno znano dejstvo je, da Slovenci ne znamo ničesar storiti za telo, ne da bi poleg naredili še kaj za dušo. Je že tako. In tudi prav je tako. Kajti, če upoštevamo človeka kot celoto, potem se pač moramo posvetiti celotni naši biti. Vsak posameznik to počne na svoj edinstven način in tudi dva načina si nista enaka. Vsake toliko pa se najde skupina somišljenikov, ki se v svojih načinih ujamejo in združijo prijetno s koristnim. In nikjer drugje se to v praksi ne uresniči lažje kot na aktivnem oddihu, ki ga Slovenske železnice po nekajletnem premoru zopet ponujajo zaposlenim.

Lahko se odločimo za teden dejavnega preživljanja časa v družbi sodelavcev. Za kaj pri vsej stvari pravzaprav gre? Torej, delo v sedanjem, večinoma zelo stresnem okolju, pusti na človeku določene posledice, ki se z leti lahko pojavijo v obliki težjih obolenj, tako fizičnih kot psihičnih. Da se temu izognemo, si moramo vsake toliko časa vzeti čas zase. Aktivni oddih je idealna priložnost za to, saj človek dejansko teden dni dejavno izboljšuje svoje psihofizične sposobnosti, torej svoj mišični in kardiovaskularni sistem. Namreč srce in ožilje, ki ju skupaj imenujemo obtočila, vzdržujeta kroženje krvi po telesu, medtem ko mišice, ki so v osnovi sestavljene iz snopov specializiranih celic in ki se lahko krčijo in iztezajo, omogočajo gibanje. V redu, dovolj teorije, poglejmo prakso! Gremo k naši avanturi!

Okoliščine so sedmega maja, leta gospodovega 2011, v Terme Olimia pripeljale skupino 23 železničarjev. Naš cilj je bil, da se za teden dni dejavno posvetimo sebi. Za individualizem tu ni bilo prostora, še manj pa časa, zato smo se zelo hitro ujele v eno veliko, veselo in vedno nasmejeno skupino ljudi. Mirno lahko zatrdim, da smo naše

podjetje predstavljali na izredno pozitivni ravni, saj je bila okrog nas vedno občutena velika mera dobre volje. Dnevi so bili dokaj naporni, zgodaj zjutraj smo se igrali gusarje in pirate v bazenu, naslednji trenutek pa že križarili po okoliških gozdovih v prijetno hitrem tempu. Tek po svežem jutranjem gozdnem zraku je dobesedno napolnil naša pljuča in na srečo nismo potrebovali steklenice z mešanico zraka in mestnega smoga za umetno dihanje, vsaj ne tisti, ki smo iz vedno »sveže« ljuublanske kotline. Da, naša pljuča kar nekaj časa niso povsem bila na jasnem, kaj za vruga se dogaja. Kje je naša dnevna doza smoga? Ko pa je telo dojelo nove okoliščine in preklopilo na eko program, ha, dragi moji, takrat se je vklopil turbo, vsrkal svežino in užitku v teku ni bilo ne konca ne kraja. Pa vendarle je bil samo zrak, kakor koli vzamemo. Seveda smo vsak dan tudi pridno hodili na predpisane terapije. Te so pač terapije, zato o njih ne bom filozofiral. Skratka, bilo je koristno in sproščujoče.

Dotaknil pa se bom našega družabnega življenja, ki je potekalo ob popoldnevih in predvsem zvečer, ko so nam naši dežurni »mučitelji« naklonili nekaj prostega časa. Ker nobena resna stvar ne more potekati brez načrta in skrbno izdelane taktike, smo tudi mi imeli naš glavni štab, ki so ga sestavljale tri predstavnice lepšega spola. No, fantje se nismo kaj dosti pritoževali, vsaj nismo imeli nobenih skrbi. Zjutraj smo preprosto počakali na ukaze in navodila (ha, ha), kaj, kje in kdaj, ter se ravnali po njih. Ah, človek se je kar nostalgичno povrnil v čase, ko smo tam nekje služili nekemu, menda narodu, in samo gledali, kako bi kje »uhvatili krivinu«. Pri naših »poveljnicah« se nismo skrivali nikamor, saj so bile vse po vrsti izjemno simpatične punce, pa tudi

njihove zamisli o tem, kaj bomo zvečer počeli, niso bile slabe. Resnično so poskrbele, da smo bili v pogonu ves dan. Nismo jih zastoj ljubkovalno poimenovali »Al Kaida« (poimenovanje nima absolutno nobene zveze s trenutno svetovno politično situacijo, da se takoj razumemo!). Pravzaprav jim je uspela veličastna akcija. Mene, si morete misliti, mene so spravile na plesišče, še sam ne vem, kdaj sem se znašel tam gor. Jaz, popolnoma vojaški tip, ki se ukvarja s preživetjem v naravi, streljanjem in kar je še teh »normalnih« aktivnosti, sem se znašel na plesišču, popolnoma izgubljen, vse znanje iz usposabljanj mi ni pomagalo, vame je zrlo 182 parov oči (vi se kar smejte, jaz sem jih pač videl toliko) in kritično ocenjevalo vsak moj korak. Pa še zagrozili so mi, da bom letel iz vojaškega »survival« kluba, ko se to razve. Groza na kubik! No, roko na srce, stanje še zdaleč ni bilo tako kritično, saj so dekleta ugotovila, da sem menda naraven talent, moja »mentorica«, ki je ob obliči smeha imela z mano veliko potrpljenja (Hvala ti še enkrat!), pa je še danes živa in tudi noge ima cele. Jo pa boljše vse smejalne mišice.

Pripetil pa se nam je tudi nek dogodek, zabaven in izjemno simpatičen obenem, ki smo ga ljubkovalno poimenovali »Orhidelia – doživite trenutek«. Za kaj natančno je šlo, vam seveda niti v sanjah ne bom izdal, smo se pa navzoči od srca in do solz nasmejali, ravno tako naša kolegica, ki se ji je vse skupaj zgodilo. Bravo, legenda si!

Dogodki so se kar vrstili, smeh je odmeval, dobre volje smo imeli dovolj za izvoz ...

Vidite, tako je bilo! Teden dni počitnic hitro mine, firma pa kaj več ne da ... Ni kaj, fantje iz skupine M12, ki so zapisali ta verz (malo sem ga priredil), so vedeli, o čem govorijo. Tudi naš teden je prehitro minil, upam, da čez pet let spet pride naš trenutek, do takrat pa – družba, prijatelji, tole je samo za vas:

*Se je zbrala vesela skupina ljudi,  
je vsem pokazala, kako se živi,  
po klančku gor, po klančku dol,  
brez napora, s smehom, brez skrbi,  
čez pet let se zopet dobimo,  
prijatelji zvesti – pridite vsi!*

*Zahvala gre tudi animatorjem,  
trenerjem in osebju Term Olimia!*

Robert Zakrajšek

## Izpolnjevanke

V ustrezna polja vpišite pravilne rešitve. Na označenih poljih dobite končno rešitev.

- italijanski pesnik (Alighieri)
- plazilec s trebušastim hrbtnim oklepom (množina)
- velika ptica s pisanim perjem
- kdor se poklicno ukvarja z barvanjem avtomobilov
- glavno mesto Ukrajine

1.					
2.					
3.					
4.					
5.					

## Šahovski pokal SŽ – peti turnir

# Železničarji so se dobro borili

Na petem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic je prvič v letošnji sezoni zmagovalc turnirja ostal neporažen. To je uspelo mednarodnem mojstru Leonu Maziju, ki je hkrati dosegel tudi rekordno število točk na enem turnirju. V devetih kolih je dosegel osem zmag. Edini remi je odigral po burni partiji, ki se je končala z večnim šahom, proti drugemu nosilcu Fide mojstru Marjanu Črepanu. Najboljšo letošnjo uvrstitev je z drugim mestom in z osmimi zmagami ter porazom proti zmagovalcu dosegel Dušan Zorko. Oba sta suvereno

osvojila prvi dve mesti, kajti tretje uvrščeni Primož Petek je zbral dve točki manj kot Mazi oziroma točko in pol manj kot Zorko. Lep uspeh je dosegel tudi Janez Hribar, ki je kot 35. nosilec s šestimi točkami zasedel deveto mesto. Tokrat železničarjem ni šlo. Najboljšo uvrstitev je dosegel Nenada Djekanovič s petintridesetim mestom. Turnirja se je devetega maja udeležilo 65 igralcev. Naslednji turnir bo četrtega junija. Več o tem si lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com).

**Vrstni red 5. turnirja:** 1. Leon Mazi, 8,5 točk, 2. Dušan Zorko, 8 točk, 3. Primož Petek, 4. Marjan Črepan, 5. Boštjan Jeran, vsi 6,5 točke, 6. Dušan Čepon, 7. Zlatko Jeraj, 8. Matjaž Kodela, 9. Janez Hribar, 10. Dušan Jokovič, vsi 6 točk.

**Skupni vrstni red:** 1. Zlatko Jeraj, 441 točk, 2. Vladimir Kodrič, 389, 3. Dušan Zorko, 369, 4. Boštjan Jeran, 368, 5. Marko Ribičič, 350, 6. Jože Skok, 350, 7. Džemal Veskovič, 313, 8. Severin Mejak, 301, 9. Matjaž Kodela, 300, 10. Leon Mazi, 298 točk.



Igrata Ivan Koderman in Nenad Djekanovič. Poleg je Jože Brežan.

Vlastimir Djurdjević

## Koncert ob 100-letnici pevskega zbora *Cantate nobiscum*

V soboto, 28. maja, je mešani pevski zbor Železničarskega kulturno umetniškega društva Tine Rožanc v ljubljanski Festivalni dvorani priredil slavnostni koncert ob svoji 100-letnici. Zbor, ki nosi poetično ime Cantate nobiscum (Pojte z nami) in ga zdaj umetniško vodi Jelka B. Kovačič, se je ob

tej priliki še posebej spomnil svojih nekdanjih dirigentov in je izvedel nekaj njihovih najpomembnejših zborovskih del, seveda poleg železnega repertoarja, kakršno je bilo na primer uvodno Jenkovo / Hajdrihovo Buči, buči morje Adrijansko. Ob tej priliki so se zboru pridružili tudi nekateri

solisti pevci in instrumentalisti, ker pa so zbor pred sto leti ustanovili slovenski železničarji državnih železnic v Trstu, so povabili k sodelovanju tamkajšnje vokalno instrumentalno skupino NOMOS ensemble. V njihovem zelo svežem nastopu še posebej kaže omeniti krstno izvedbo Župančičeve Z vlakom, ki jo je uglasbil Aljoša Tavčar.

Praznovanje ne bi bilo popolno, če ne bi prišla kolegom glasbenikom čestitat železniška pihalna godba iz Zidanega Mosta. Skupaj so zapeli in zaigrali tako, da so zapela in zaigrala srca poslušalcev! Res imeniten zaključek praznovanja. Na mnoga leta, Cantate nobiscum, ostanite še dolgo z nami!



Pevski zbor Cantate nobiscum z Železniško godbo iz Zidanega Mosta (foto: Mladen Bogić)

Mladen Bogić

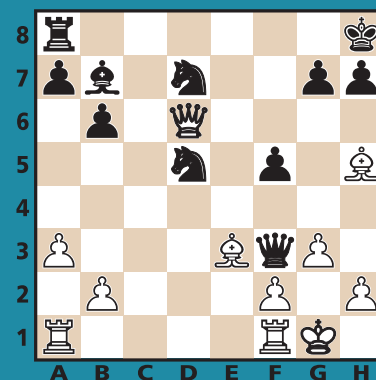
## ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

### Primer 25

Beli poizkuša preprečiti matni napad tako, da bi pregnal črno visokost iz nevarne diagonale, toda uvodna poteza pripada črnemu.

**Utjuzanov : Konovalov**  
(Krasnodar, 1950)



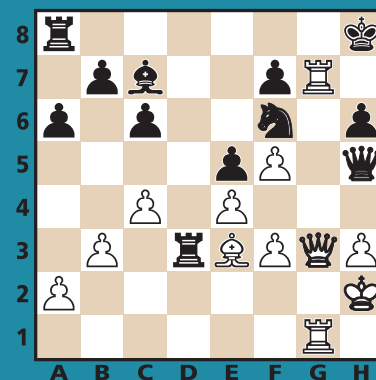
Rešitev:

1...Dg2+ 2. Kxg2 Sf4+ 3. Kg1 Sh3#

### Primer 26

Črni ima veliko materialno premoč, vendar beli obvladuje g linijo, kar mu omogoča, da lahko odloči partijo v svojo korist.

**Lisicin : Zagorjanski**  
(Moskva, 1936)

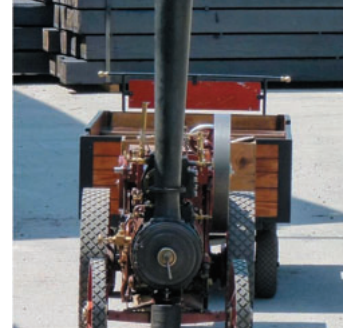


Rešitev:

1. Th7+ Kxh7 2. Dg7#



Sejem bil je živ.



»Para seže dlje od tirnic,« je rekel Miha Omerza in rečeno – storjeno.

## 33. boljši sejem vlakcev

V nedeljo, 22. maja, je bilo v Železniškem muzeju živo, da nikoli tega. Društvo ljubiteljev železnic Železna cesta je namreč organiziralo 33. boljši sejem modelih železnic, tokrat že tretjič v muzeju. Vendar bi prireditve mirno lahko prekrstili v praznik železnic. Še zdaleč namreč ni šlo samo za stojnice z vlakci, čeprav je bilo teh obilo, temveč so potekale v rotundi in okolici številne vzporedne prireditve. Dogajanja je bilo toliko in bilo je tako nasičeno, da človek ni vedel, kam bi se obrnil. Največji vtis sta na obiskovalce nedvomno napravili dve stvari: železnica tirne širine 7.25 cole (184 mm), katere tir je bil položen okoli bližnjih skladišč, in prava živa parna lokomotiva, namreč 33-037, ki je puhala po tirih znotraj muzejskega območja. Pomembno je, da je bil tir 7.25 položen za stalno, čeprav še v skromnem obsegu. Vendar je to le začetek, nadaljnji korak bo položitev oziroma vgraditev tira okoli celotne rotunde. S tem se bo naš muzej enakovredno postavil ob bok dru-

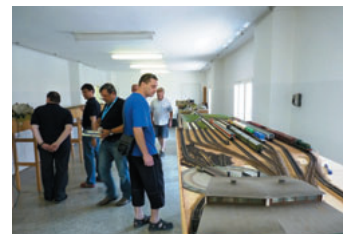
gim železniškim muzejem, ki malone vsi gojijo to panogo železniškega ljubiteljstva in vzgoje srca.

Vsem, ki imamo radi železnico, je zaigralo srce ob pogledu na otroke – male in odrasle, ki so se drenjali ob vagončkih, da bi se popeljali krog ali dva. Menda še večji učinek je imela velikanska 33-037, kjer je bilo mnogim pač prvič v življenju omogočeno, da doživijo vzdušje v hišici parne lokomotive in izsanjajo svoje otroške sanje, ko s(m)o vsi hoteli postati strojevodje. Lepo je bilo! Še celo matere so premagale odpor do pošasti in so se ji svetlečih oči pustile zapeljati – marsikatera je še sama poprijela za regulator. Poleg tega so obiskovalce privabljali še pomanjšani parni traktor, namenjen prevažanju ljubiteljev pare tam, kamor tirnice ne sežejo in ki ga je mojstrsko izdelal Miha Omerza, pa iz Anglije uvoženi pomanjšani tovornjak na paro tipa »Savage«, in še modulna maketa HO v prvem nadstropju muzeja – tudi ta naj bi tu dobila stalno zatočišče – ter vrtna železnica LGB, ki je na ploščadnem vago-

nu, postavljenem dobesedno med stojnicami, zavzemala kar trideset kvadratnih metrov. Nikakor tudi ne gre prezreti modela naše lokomotive 17-006, razstavljenega v rotundi. Model tirne širine pet col deluje na paro, izdelal pa ga je mojster Smrtnik z Vrhnike, še en mož z zlatimi rokami.

Za promocijo je zavzeto skrbel Radio Veseljak, medijski sponzor prireditve, ki jo je ves čas spremljal, najavljaj pa jo je v svojih oddajah že pretekli četrtek in petek, in sicer v obliki zabavnih kvizov z nagradami, »unovčljivimi« pri dogajanju v muzeju.

Zapišemo lahko, da je bil 33. boljši sejem vlakcev zgodovinski, saj je presegel vsa pričakovanja. To je bil dogodek, da takšnega v muzeju še ni bilo. Vse nam je šlo na roko, vreme, sodelujoči, tehnične priprave. Številni obiskovalci – teh je bilo kar okrog šeststo – so se brez izjeme navdušeno izražali o ponudbi in doživetem. Štejem, da je bil ta organizacijski podvig DLŽ Železna cesta prvovrstna, dragocena promocija za Slovenske železnice!



V prvem nadstropju prvič na ogled modulna maketa



Kako neki se s to rečjo delajo ovinki ...



Mojster Smrtnik z Vrhnike je postavil na ogled svoj čudoviti izdelek.



Ob železnici 7.25 je kar vrvelo ...

## Še o pevskem društvu državnih železničarjev v Gorici

V januarski številki Nove proge smo v rubriki Iz zbirke Železniškega muzeja objavili fotografijo značke pevskega društva državnih železničarjev v Gorici. Zapisali smo, da o tem ne vemo skoraj ničesar.

Zdaj se nam je oglašil ing. Karol Rustja, upokojeni vodja železniškega arhiva SŽ, nedvomno najvztrajnejši raziskovalec in najboljši poznavalec zgodovine železnic na Slovenskem. Sporočil nam je, da je mogoče podatke o tem društvu dobiti v državnih arhivih v Trstu in v Gorici. Opozoril pa nas je tudi, da je zgodovina le-tega pro-

blematična zaradi šovinističnega odnosa do tamkajšnjega slovenskega prebivalstva. Ob dograditvi proge so na primer pri namestitvi tabel z imenom postaje postavili samo nemški in italijanski napis. Slovenci so energično protestirali, rezultat je bil, da so napisa sneli in šele po odprtju proge namestili napis v treh jezikih. Ob slovesnem odprtju proge leta 1906 torej na postaji Gorica ni bilo imena postaje. Tudi sicer sta v Trstu in Gorici delovala do Slovencev zelo sovražno usmerjena Deutscher Schulverein in italijanska Lega Nazionale.

Nemško pevsko društvo državnih železničarjev je bilo idejni otrok Deutscher Schulvereina, zato ni čudno, da so železničarji iz kroga tega društva Slovence oholo zmerjali s pakažo, trotni, osli, prasci, ksindlom, sodrgo, drhaljo in podobnim (to je bil besedni zaklad šefa postaje in šefa kurilnice v Gorici). Slovenski železničarji so bili zapostavljeni in zaradi uporabe slovenščine kaznovani. Kot protiutež pa je bila ustanovljena slovenska zasebna šolska narodnoobrambna organizacija Družba sv. Cirila in Metoda. Po njeni zaslugi je v Gorici na

Blanci začela delovati slovenska osnovna šola.

Napuh pride pred padcem. Tako imenovani kulturonoši so s takšnim odnosom pokazali le svojo lastno omejenost in pritlehnost. Dokazali so tudi bridko resnico, da samo s tem, da si pripadnik visoko kulturnega naroda, še zdaleč ni zagotovljeno, da si tudi sam kulturni. Zatiuralci so neslavno izginili v zgodovini, mi Slovenci pa smo obstali, smo še tu in bomo še naprej. Za razvpitim Gesangvereinom je ostala le ta značka, pa še ta je zdaj v naših rokah.

# Poletje pod Palmo



turistična agencija

# PALMA

Egipt

Albanija

Španija

Turčija

Grčija

Črna gora

Tunizija

Bolgarija

Hrvaška



[www.palma.si](http://www.palma.si)

## Izkoristite 10% popust!

Popust lahko koristite ob predložitvi kupona v vseh Palminih poslovalnicah po Sloveniji. Popust velja za en izbran produkt iz naslednjih katalogov: MEDITERAN 2011, EVROPA 2011, JADRAN 2011. Popusti se ne seštevajo. Kupon lahko unovčite od 03.06. do 30.06.2011.

Splošni pogoji in navodila za potovanje so sestavni del vseh programov in jih lahko najdete v vseh Palminih poslovalnicah.

LJUBLJANA CENTER • [ljubljana@palma.si](mailto:ljubljana@palma.si) • tel.: 01 23 92 580, 582, LJUBLJANA NAMA • [palma-lj@palma.si](mailto:palma-lj@palma.si) • tel.: 01 24 43 690,  
LJUBLJANA TC Tuš - BTC • [palma-lj2@palma.si](mailto:palma-lj2@palma.si) • tel.: 01 52 02 700, 701, NOVO MESTO - PLANET TUŠ • [palma-nm@palma.si](mailto:palma-nm@palma.si) • tel.: 07 39 31 460, 461,  
KRANJ - PLANET TUŠ • [palma-kr@palma.si](mailto:palma-kr@palma.si) • tel.: 04 20 20 880, 881, CELJE • [palma-ce@palma.si](mailto:palma-ce@palma.si) • tel.: 03 42 84 300, 302, 304,  
CELJE - PLANET TUŠ • [palma-ce1@palma.si](mailto:palma-ce1@palma.si) • Tel: 03 42 84 247, MARIBOR - PLANET TUŠ • [palma-mb@palma.si](mailto:palma-mb@palma.si) • tel.: 02 48 03 900, 902,  
VELENJE • [palma-ve@palma.si](mailto:palma-ve@palma.si) • tel.: 03 89 84 370, KOPER - PLANET TUŠ • [palma-kp@palma.si](mailto:palma-kp@palma.si) • tel.: 05 66 33 660, 661, PORTOROŽ • [palma-po@palma.si](mailto:palma-po@palma.si) • tel.: 05 67 10 680



Nestor Železniškega muzeja SŽ, akademski slikar Stane Kumar (1910–1997), je veliko večino svojega opusa posvetil upodabljanju železnice. Ponosni smo, da imamo v muzeju manjšo galerijo slik, skoraj v celoti posvečeno njemu. Stane Kumar je bil mojster železniške historične ilustracije, rad pa je železnico upodabljal tudi čustveno, pri čemer se je izražal na impresionistični, ekspresionistični in romantično realistični način. Poleg železniške tehnike in železnice, integrirane v naravo, mu je bil še posebno blizu skrivnostni, včasih temačni in depresivni svet čakalnic in vagonov. Tako nam spregovori tudi njegova slika Čakanje, olje na lesonitu, 52 x 37 cm.