

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



**Aktualno**  
Povečujemo konkurenčnost in razvijamo nove storitve  
Slovenske železnice med desetimi najboljšimi  
slovenskimi blagovnimi znamkami  
Železniški muzej deluje že trideset let

**Razvoj**  
Novost – elektronski grafikon

**Reportaža**  
Peloponez: Z vlakom do grških smučišč  
**Tovorni promet**  
Tehnologija dela se bo zaradi elektrifikacije  
proge Pragersko–Hodoš spremenila

**Tujina**  
Investicije na koridorju D v Španiji



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

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

**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: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. februarja 2011.



Termoelektrarna Toplarna Ljubljana  
Avtor: Miško Kranjec



## Aktualno

Povečujemo konkurenčnost in razvijamo nove storitve

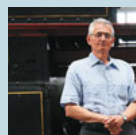
2



## Aktualno

Slovenske železnice med desetimi najboljšimi slovenskimi blagovnimi znamkami

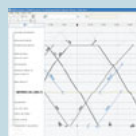
3



## Aktualno

Železniški muzej deluje že trideset let

10



## Razvoj

Novost – elektronski grafikon

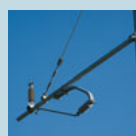
18



## Reportaža

Peloponez: Z vlakom do grških smučišč

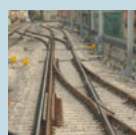
20



## Tovorni promet

Tehnologija dela se bo zaradi elektrifikacije proge Pragersko–Hodoš spremenila

24



## Tujina

Investicije na koridorju D v Španiji

26



1

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

Letos je leto visokih obletnic na železnici. Pred stodvajsetimi leti je stekel promet po kamniški progi. Proga med Ljubljano in Kamnikom je pomemben del javnega potniškega prometa, ki občutno razbremenjuje prenapolnjene ceste. Dolga je 25 kilometrov, na njej je petnajst postaj in postajališč. Vsak dan se po njej prepele okrog 4.500 potnikov, njihovo število pa iz leta v leto narašča za okrog šest odstotkov na leto. Žal je proga enotirna in ni elektrificirana, kar omejuje največje število vlakov in s tem povečanje prevoznih zmogljivosti potniških vlakov.

Tridesetletnico delovanja praznuje Železniški muzej Slovenskih železnic v Ljubljani. Zamisli zanj so se pojavile že v šestdesetih letih, uradno pa je bil ustanovljen leta 1981. Od skromnih začetkov do danes so v muzeju pridobili bogato zbirko lokomotiv in drugih vozil ter železniških predmetov. Upravičeno so lahko ponosni na svojo tradicijo in dejavnosti, ki ohranjajo in popularizirajo železniško tehnično dediščino.

Tudi revija Nova proga praznuje častljivo obletnico delovanja. Pod tem imenom izhaja že okroglih petdeset let, od januarja 1961. Že takrat so glasilo prejeli vsi zaposleni, železniški upokojniki, študenti, večji uporabniki železniških storitev in drugi zunanji prejemniki. Nova proga tudi dandanes objavlja prispevke in obvešča notranjo in zunanjo javnost, zaposlene in druge naročnike o dogajanju na Slovenskih železnicah in njihovih hčerinskih družbah. Pri tem je ohranila dejavno in odgovorno vlogo. V uredništvu se vseskozi trudimo, da bi zaposlenim in drugim bralcem ponudili čim več, jih opozorili na aktualne teme in jim razgrnili dosežke in načrte Slovenskih železnic ter ne nazadnje dejavno sledili spreminjajočim se potrebam po obveščanju in obveščenosti.

V tokratni številki smo pripravili pregled poslovanja in načrtov Slovenskih železnic in njihovih hčerinskih podjetij. Slovenske železnice so lani ustvarile boljše poslovne rezultate in presegle načrte, povečale so prihodke in obseg dela ter okrepile tržno pozicijo. Hčerinske družbe so se lani prav tako uspešno spopadle z gospodarsko krizo in lahko letos bolj optimistično zrejo v prihodnost. Sistem Slovenskih železnic čakajo v prihodnje veliki poslovni izzivi in preizkušnje. Ozko grlo, ki onemogoča bolj kakovostno izvedbo prevozov, zahteva angažiranje dodatnih sredstev in povzroča večje stroške, je železniška infrastruktura. To bi bilo treba posodobiti tako z vidika prevoza tovora kot prevoza potnikov. Dolgoročnih konkurenčnih prednosti železniškega prometa in zmanjšanja vplivov prometa na okolje ne bo mogoče uresničiti brez konkurenčne železniške infrastrukture. Napovedani infrastrukturni projekti bodo šele v nekaj letih obrodili sadove, in takrat bo mogoče pričakovati kakovostnejše prevozne storitve na petem in desetem koridorju, zadostno zmogljivost omrežja. In šele takrat bo manjša nevarnost, da bi se prometni tokovi preusmerili na druge obvozne koridorje.

Letos se bodo začela dela za elektrifikacijo in rekonstrukcijo proge Pragersko–Hodoš, zaradi katerih bodo v Sekciji za tovorni promet Maribor prilagodili organizacijo dela. Do leta 2015 bodo tehnologijo dela s tovornimi vlaki prilagajali dogajanju na progi, predvsem zaradi posegov v tirne situacije, rušenja skladišč in tirnih vagonskih tehtnic ter zaradi nadomestnih skladišč in umestitve novih tehtnic.

Novost v vodenju prometa je elektronski grafikon prometa vlakov. Računalniški program je nastal kot plod domačega znanja in na podlagi potreb uporabnikov. V njem si je mogoče ogledati grafikon prometa vlakov, izdelati ad hoc vlakovne poti in prikazati dejanski grafikon vlakov. Z novim programom ustvarjajo celovito bazo vlakovnih poti, ki rabi za pripravo podatkov za zaračunavanje uporabnine. Več lahko preberete v tej številki Nove proge.

# Povečujemo konkurenčnost in razvijamo nove storitve

Lanski poslovni rezultati presegajo načrte, večji so tako prihodki kot obseg dela. V tovornem prometu smo okrepili tržno pozicijo in povečali konkurenčnost tako na domačem kot na tujih trgih, pa tudi v potniškem prometu nam je uspelo nekoliko povečati število potnikov. Čakajo nas še številni izzivi, težave in nevarnosti. Hkrati pa nas čaka tudi nekaj priložnosti, zato lahko nekoliko bolj optimistično zremo v prihodnost.

K dobrim rezultatom Slovenskih železnic so veliko prispevali ukrepi za zmanjšanje stroškov vzdrževanja vagonov in lokomotiv ter drugih osnovnih sredstev, stroškov dizelskega goriva in električne energije za vožnjo vlakov, stroškov najema storitev cestnega prevoza in ne nazadnje tudi stroškov dela.

18 odstotkov več tovora in 1,1 odstotka več potnikov

Lani smo prepeljali 17,2 milijona ton tovora ali osemnajst odstotkov več kakor leta 2009 in pri tem opravili 3.612 milijonov netotonskih kilometrov ali enaindvajset odstotkov več. Obenem smo pridobili kakovostnejše vrste tovora in povečali transportne prihodke, ki so glede na leto 2009 večji za 24 odstotkov. Kljub temu je rezultat iz poslovanja še vedno negativen in znaša -13,8 milijona evrov, kar je bistveno manj od načrtov in pomeni le še tretjino izgube iz leta 2009. Načrtujemo, da bomo letos še povečali obseg prevozov – ta bo predvidoma znašal 18,1 milijona ton – in povečali transportne prihodke za 6,4 odstotka.

Z vlaki Slovenskih železnic je lani potovalo 16,54 milijono

na potnikov, od tega 95 odstotkov v notranjem prometu, ali 1,1 odstotka potnikov več kakor leta 2009. Načrtujemo, da bomo letos prepeljali 16,8 milijona potnikov in opravili 844 milijonov potniških kilometrov, kar je za 1,4 odstotka potnikov več in 1,2 odstotka potniških kilometrov več kakor lani. Kakovost železniškega prevoza bi bilo treba povečati in ponuditi primerljive storitve, ki bi bile konkurenčne cestnemu prevozu. Zastarela železniška infrastruktura, na kateri potekajo vzdrževalna dela, dodatno podaljšuje čas potovanja. Zlasti pereče je stanje ob konicah. Zaradi omejitev na progah in zaradi omejenega števila potniških vozil se veliko potnikov odloča za cestni prevoz, kot na primer na progi med Jesenicami in Ljubljano ter na kamniški progi.



Goran Brankovič: »Lani smo se uspešno spopadli z recesijo. Ustvarili smo boljše poslovne rezultate in preseglili načrte.«  
Foto: Miško Kranjec

## Ambiciozno naprej

Direktor Poslovne enote tovorni promet mag. Milan

Foto: Miško Kranjec





Jelenc pravi: »Strateški cilj tovarnega prometa je poslovati brez izgube, kar bomo lahko dosegli le z nadaljnjim povečevanjem obsega prevozov, ki mora leta 2012 doseči številko najmanj 19 milijonov ton tovara. Hkrati bomo povečevali prihodke in boljje obvladovali vse vrste odhodkov, optimizirali proizvodnjo in podporne poslovne postopke. Povečanje obsega prevozov, ki je večidel odvisno od infrastrukturnih del, načrtujemo na petem koridorju in desetem železniškem koridorju.«

Da bi dosegli strateške in tudi letne načrte v tovarnem prometu, si bomo še naprej prizadevali za tržno naravnano in h kupcem usmerjeno poslovanje, razvijali lastno blagovno znamko, visokokakovostne regionalne logistične storitve, se trudili za večjo internacionalizacijo poslovanja in za dolgoročno poslovno sodelovanje z najpomembnejšimi logističnimi operaterji. Za oskrbo ključnih strank, blagovnih skupin ali območij, oskrbo luških, rečnih pristanišč ter kopenskih terminalov bomo pripravili nove storitve v železniškem prevozu in uvajali direktne tovarne vlake. Skupaj s poslovnimi partner-

ji bomo glede na potrebe in pričakovanja kupcev oblikovali tudi celovite logistične storitve. Pri tem bodo ključno vlogo odigrali logistična infrastruktura in ustrezni viri.

Direktor poslovne enote potniški promet **Boštjan Koren** želi, da bi Slovenske železnice postale ponudnik celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu ter glavni nosilec in izvajalec javnega potniškega prometa v Sloveniji; v mednarodnem prometu pa povezovalno središče na petem in desetem koridorju, med jugovzhodno in severozahodno Evropo, ter integrator v regiji s tržno zanimivimi storitvami in turističnimi dejavnosti. Načrtuje, da bomo leta 2015 prepegljali 17,8 milijona potnikov oziroma vsako leto 1,4 odstotka potnikov več. Med prioritetskimi cilji so tudi povečanje tržnega deleža, izboljšanje rezultata iz poslovanja (EBIT) in ustvarjanje dobička, s katerim bi lahko zagotavljali naložbe v lastni razvoj in povečali kakovost storitev. Da bi uresničili strateške cilje, je pomembno, da država uskladi interese prevoznikov, ki izvajajo storitve javnega potniškega prometa, in da poskrbi za pripravo usklajenega in raci-

onalnega voznega reda, kjer bi železniške postaje bile intermodalna središča.

V poslovni enoti potniški promet letos načrtujejo dejavnosti za nabavo 38 avtomatov za prodajo vozovnic, na katerih bo mogoče kupiti vozovnice v notranjem prometu z gotovino, plačilnimi karticami in mobilnimi telefoni. V naslednjih mesecih bo na tire zapeljala prva prenovljena dizelmotorna garnitura s prenovljeno notranjostjo in vgrajeno klimatsko napravo, do konca leta bomo prenovili notranjost še štirih dizelmotornih garnitur.

#### »Ozko grlo« – infrastruktura

Direktor tovarnega prometa mag. Milan Jelenc sodi, da je stanje železniške infrastrukture slabo, zlasti na petem koridorju, kjer so proge deloma enotirne, neelektrificirane in imajo majhen osni pritisk. »Stanje železniške infrastrukture onemogoča optimalno izvedbo prevozov, zahteva angažiranje dodatnih sredstev in povzroča večje stroške. Prepustnost prog je premajhna, prevozi pa bistveno dražji. Nujno bi bilo treba pospešiti program posodobitve, ki bi nam že letos pri-

nesel izboljšanje. Do zgraditve drugega tira Divača–Koper leta 2017 nas loči še precej let, zato bi bilo treba že prej poskrbeti za bistveno boljše prevozne razmere. Menimo, da je dosedanje, več kakor desetletno odlaganje gradnje drugega tira Divača–Koper prineslo velike negativne posledice tako za železniški promet kot za Luko Koper ter da je to ena največjih strateških razvojnih napak Slovenije,« je poudaril Jelenc.

Železniška infrastruktura je zastarela tudi z vidika prevoza potnikov in ne omogoča kakovostnejših prevoznih storitev niti dolgoročne konkurenčne prednosti železniškega potniškega prometa. Posodobiti bi bilo treba železniško infrastrukturo, povečati zmogljivosti prog in železniških postaj ter graditi dvotirne proge, sodobne potniške terminale in nove postaje in postajališča. Obenem bi bilo treba zmanjšati vplive prometa na okolje, na primer postaviti protihrupne ograje, ter povečati varnost prometa, na primer z gradnjo izvenivjskih prehodov železnice s cesto.

Marino Fakin

## Slovenske železnice med desetimi najboljšimi slovenskimi blagovnimi znamkami

Društvo potrošnikov za rangiranje in definiranje blagovnih ter storitvenih znamk si.Brand je 25. januarja objavilo lestvico petdesetih najboljših slovenskih blagovnih znamk po oceni slovenskih potrošnikov. Na odlično deseto mesto so se uvrstile Slovenske železnice. V raziskavi, ki jo je društvo opravilo med 15.

junijem in 23. decembrom lani, v njej pa je sodelovalo 1.056 potrošnikov iz vse Slovenije v starostni skupini med 15. in 65. letom, so potrošniki ocenjevali slovenske blagovne in storitvene znamke po priljubljenosti, prepoznavnosti, vsečnosti in uporabnosti.

T. R.



## Vleka

# Večji obseg dela in večja produktivnost

V Poslovni enoti vleka sta bila lani v ospredju racionalizacija in zmanjševanje stroškov poslovanja, tako na kadrovskem kot na tehničnem področju. Dosegli smo boljše rezultate od načrtovanih, predvsem zaradi večjega obsega prevozov v tovornem prometu in uresničenih ukrepov za racionalizacijo poslovanja. Podobne dejavnosti načrtujemo tudi letos.

Opravili smo več kakor 21,8 milijona mazalnih kilometrov oziroma 7,5 odstotka več mazalnih kilometrov kakor predlani in nekaj več kakor osem milijono

nov bruto tonskih kilometrov (BRTKM) ali 16,8 odstotka več BRTKM kot leto prej. Število zaposlenih se je v enem letu zmanjšalo za sto deset. V tovornem prometu je bil uveljavljen listni vozni red. Odstranili smo azbest z vozil in tako končali projekt odstranjevanja azbesta. Z Avstrijskimi železnicami ÖBB še naprej uspešno izmenjujemo lokomotive. Končali smo tudi projekt računalniške evidence dela osebja vlečnih vozil (EV-31).

Letos bomo uresničevali cilje, ki so določeni v poslovnem načrtu. Predvidoma spomladi se

bomo selili v Moste. Pričakujemo, da se bodo poslovna enota Vleka, SŽ-Centralne delavnice in TVD združile v novo družbo, v kateri bi lahko skupaj ustvarili sinergijske učinke pri stroških dela, optimizaciji delovnih mest in številu zaposlenih. Z združitvijo bi tehnično znanje strokovnjakov vseh treh enot vzpostavilo močno tehnično jedro, kar pomeni, da bi lahko zagotavljali še boljše storitve za prevoznika. Letos naj bi uvedli listni vozni red tudi v potniškem prometu. V vlečna vozila bomo še naprej vgrajevali protihrupno zaščito.

Zaradi predvidenih upokojitev bo treba zagotoviti zadostno število strojevodij. Trenutno se v Ljubljani in Mariboru izobražuje za poklic strojevodje 44 zaposlenih, izobraziti pa bo treba še dodatnih 80 strojevodij. Namreč pomanjkanje izvršilnih delavcev se jasno kaže ob povečanju prevozov, ko morajo strojevodje zato opraviti večje število nadur in ne morejo v celoti izrabiti letnega dopusta.

Boštjan Miklavčič  
direktor

## Vodenje prometa

# Stalne posodobitve in avtomatizacija procesov

Poslovna enota vodenje prometa opravlja eno od temeljnih dejavnosti Slovenskih železnic, in sicer vodenje železniškega prometa na javni železniški infrastrukturi ter z njo povezane strokovne naloge, kot obvezno gospodarsko javno službo. Poleg tega poslovna enota vodenje prometa izvaja tudi nekatere druge zakonsko predpisane naloge, ki so neposredno povezane z navedeno gospodarsko javno službo. Poslovna enota vodenje prometa v funkciji upravljalca JŽI izvaja navedena dela nepretrgoma, v obsegu, kot ga določajo veljavni vozni red omrežja, tehnološki procesi dela in obratovalni časi prometnih mest, pri čemer so upoštevana načela smotnosti, varčnosti in racionalnosti.

Leta 2010 nam je z AŽP, varnostnim organom RS, uspelo uskladiti spremembe podzakonskih aktov (Signalni pravilnik, Prometni pravilnik in Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev) tako, da so vsebine prilago-

jene trendom posodabljanja infrastrukturnih komponent in posodobitvi poslovanja poslovne enote. Med usklajevanjem predpisov z novimi tehnično-tehnološkimi rešitvami se je bilo treba spoprijeti s številnimi izzivi v duhu zagotavljanja čim višje stopnje varnosti železniškega prometa.

Lani smo bistveno spremenili procese vodenja prometa vlakov na progah, ki se opremljajo z elektronskimi signalno varnostnimi napravami, s postopnim vključevanjem postaj v daljinsko vodenje iz centrov vodenja prometa (CVP). Tako se je v CVP Postojna delno vključil progovni odsek Ljubljana–Sežana, v CVP Maribor pa so se delno vključile postaje na progi Pragersko–Središče d.m. Začel se je tudi postopek posodobitve obstoječih progovnih in postajnih signalnovarnostnih naprav na progi Divača–Koper s sodobnimi elektronskimi napravami ter selitvijo daljinskega vodenja na tej progi v CVP Postojna. Temu primerno smo prilagodili tehnologijo dela

na posameznih postajah in prometnih operativah ter zasedbo delovnih mest naših izvršilnih železniških delavcev. Z vključitvijo CVP je nastala potreba po dodatnih delovnih mestih progovnih prometnikov, medtem ko se je zmanjšala potreba po delovnih mestih prometnikov, kretnikov in progovnih čuvajev. Posodobitev komponent JŽI, predvsem signalnovarnostnih naprav, je bistveno pripomoglo k znižanju stroškov dela in izboljšanju poslovanja poslovne enote.

Z uveljavitvijo voznega reda omrežja 2010/2011 smo s Področjem za informatiko uvedli v redno obratovanje elektronski grafikon prometa vlakov. V zadnjem času je bilo namreč spremembe operativnega voznega reda za izvršilne železniške delavce upravljalca skoraj nemogoče obvladovati na dosedanji, ročni način. Z uvedbo elektronskega grafikona smo omogočili tudi hiter in neprekinjen 24-urni odziv na naročanje sprememb vlakovnih poti ter konstrukcijo

ad hoc vlakovnih poti (tras izrednih vlakov). Sočasno je bilo treba novemu načinu naročanja, konstruiranja in vpeljevanja ad hoc vlakov prilagoditi tudi naročilnico vlakovnih poti (NVP) in nekatere programe ISUP.

Na najbolj izpostavljenih postajah in drugih lokacijah je bilo poskrbljeno za izboljšanje delovnih razmer in varnost izvršilnih železniških delavcev poslovne enote vodenje prometa s sanacijo izrabljenih materialov – menjava oken in vrat, montaža klimatskih naprav, menjava talnih oblog, beljenje prostorov, namestitve varnostnih mehanizmov na vhodna vrata prometnih uradov ipd.

Tudi za v prihodnje smo si, kot glavne cilje, zastavili nadaljnjo posodobitev in avtomatizacijo procesov v poslovni enoti vodenje prometa ter izboljšanje delovnih razmer in varnosti zaposlenih.

Janko Pavlič  
direktor

## SŽ–Centralne delavnice Ljubljana

# »Uvajamo nove storitve z višjo dodano vrednostjo«

V Centralnih delavnicah, kljub posledicam finančne in gospodarske krize, ocenjujemo leto 2010 kot uspešno leto, saj nam je uspelo v primerjavi z letom 2009 povečati prihodke tako na domačem kot na tujih trgih. V preteklem poslovnem letu smo skupaj dosegli 44,6 milijona evrov prihodkov, od tega devet milijonov evrov za kupce zunaj sistema Slovenskih železnic. Lani smo zato, da bi povečali konkurenčnost in izboljšali poslovanje družbe v vseh proizvodnih enotah, intenzivno izvajali tudi ukrepe optimizacije poslovnih procesov, kadrovske sanacije in uvajanja projektnega vodenja.

Tudi leta 2010 so bile naš glavni kupec Slovenske železnice, za katere smo izvedli

celotno načrtovano vzdrževanje vlečnih in vlečenih vozil, ter tako prispevali k njihovi uspešnosti in konkurenčnosti. Naši najpomembnejši trgi so bili Slovenija, Nemčija, Avstrija, Francija, BiH, Črna gora in Makedonija. Med glavnimi produktivnimi segmenti na tujih trgih so bile revizije tovornih vagonov in dizel lokomotiv ter obdelava kolesnih dvojic.

V letošnje leto vstopamo z velikimi koraki in visokimi cilji. Nadaljevali bomo tržne dejavnosti na tujih, predvsem zahodnoevropskih trgih, zagotavljali bomo celovite storitve po konkurenčnih cenah, povečevali prepoznavnost podjetja, se trudili izboljšati zadovoljstvo naših partnerjev in razvijati nove storitve z višjo dodano vrednostjo.

Vlagali bomo v razvoj, tehnologijo, varovanje okolja in kadre z namenom povečanja produktivnosti in ustvarjanja višje dodane vrednosti za naše partnerje. Največjo investicijo leta 2011 pomenijo sodobne linije za obdelavo kolesnih dvojic v naši Proizvodnji Ptuj.

Glavno gonilo leta 2011 ostajajo naše ključne strateške usmeritve:

- povečati odličnost procesov in stroškovno učinkovitost na vseh področjih delovanja družbe,
- razvijati in obvladovati celovite storitve na področju vzdrževanja železniških vozil,
- povečati prodajo celovitih storitev z višjo dodano vrednostjo,

- krepiti prodajo in konkurenčnost na evropskih trgih,
- prestrukturirati nabavni trg ter graditi partnersko mrežo dobaviteljev,
- ohranjati ekonomsko, socialno in naravovarstveno odgovornost do okolja, v katerem delujemo.

Letos je naš glavni izziv nadaljevanje naše trženjske strategije, ob tem da ostanemo v sistemu Slovenskih železnic eden od stebrov urejenega in varnega železniškega prometa.

Matjaž Miklavčič  
namestnik direktorja



**Celovite rešitve vzdrževanja in kakovostno opravljene storitve povečujejo zaupanje naših evropskih partnerjev.**

- Celovito vzdrževanje železniških vozil
- Obnova in preoblikovanje železniških vozil vseh vrst
- Proizvodnja komponent, kolesnih dvojic

- Mobilni servis s 24-urno odzivnostjo
- Inženiring in tehnično svetovanje
- Dodatne storitve



SŽ - Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., [www.sz-cd.si](http://www.sz-cd.si)





## SŽ–Železniško gradbeno podjetje Ljubljana

# Sodobna progovna mehanizacija in večja kakovost storitev

Zaradi krize v gradbeništvu, ki je nastala zaradi manj naročil tako zasebnega kot javnega sektorja, predvsem za gradnjo cestne infrastrukture, ter zaradi zmanjšanja prodaje nepremičnin idr., so bile v več gradbenih podjetjih uvedene prisilne poravnave ali stečaji. Naša usmerjenost, znanje, strokovnost in reference pa so nam omogočili, da smo bili za potrebe železniške infrastrukture vse leto polno zasedeni ter tako v celoti izpolnili pričakovane cilje – tako pri doseganju prihodkov, zmanjšanju stroškov, investiranju v novo opremo –, ob vsem pa smo razvijali tudi novo tehnologijo.

Leta 2010 smo ustvarili 55 milijonov evrov prihodkov ali 27 odstotkov več kakor leto prej, in pri tem dosegli štiri milijone evrov čistega dobička, kar je dvajset odstotkov več, kakor smo načrtovali. Poleg projektov obnove prog smo lani uspešno izvedli obnovo treh predorov z novo tehnologijo. Skupaj z avstrijskim dobaviteljem betonskih panelov smo obnovili talno ploščo v treh predorih.

Delali pa smo tudi zunaj naših meja, in sicer smo sodelovali

pri dveh projektih, enem v Srbiji in drugem v Črni gori. Prvi projekt je že končan, drugi je že v zaključni fazi, o obeh pa lahko rečemo, da uspešna in da sta nam dala veliko novega znanja in izkušenj o delu na teh trgih.

Načrte za letos smo zastavili optimistično. Prihodke od prodaje storitev želimo povečati za štiri odstotke. Zadali smo si cilj, da ob stalnem nadzoru stroškov dosežemo enak delež čistega dobička kot lani. Že lani smo posodobili ključne stroje progovne mehanizacije. Decembra smo prevzeli stroj za dela pri nivelirnem ravnanju tira, drezino in dva dvopotna bagra, kar nam bo omogočalo delo izvesti hitreje in še bolj kakovostno ter tako povečati konkurenčno prednost pred drugimi ponudniki tovrstnih storitev. Nova oprema tudi zagotavlja delavcem boljše delovne razmere. Prepričani smo, da nam bo še naprej uspevalo ohranjati status kakovostnega, cenovno prijaznega in za naročnike zanesljivega ponudnika storitev.

Poleg tega, da načrtujemo letos povečati prihodke, smo si zadali še naslednje cilje:



Novi nivelirno ravnalni stroj

- povečati zaupanje in zadovoljstvo naročnikov,
- vzpostaviti dolgoročne partnerske odnose z dobavitelji,
- povečati zadovoljstvo zaposlenih,
- povečati zadovoljstvo širše javnosti.

Zavedamo se, da bomo lahko le z dobrim sodelovanjem, nenehnim izobraževanjem, iz-

popolnjevanjem, boljšo tehnologijo opremljenostjo in stalnimi izboljšavami konkurirali na čedalje bolj zahtevnem trgu. Hkrati pa želimo vlogo našega podjetja na domačem in tujih trgih ne le ohranjati, temveč tudi povečevati.

Leon Kostjov  
direktor

## SŽ–ŽIP

# Več možnosti za zaposlitev invalidov

V SŽ ŽIP je lani začela veljati nova organizacija, po kateri smo organizirani po dejavnostih, in ne več ozemeljsko po poslovnih enotah. Glavne dejavnosti, ki so obenem tudi nove organizacijske enote –

poslovna področja družbe, so: Upravljanje objektov, Čiščenje, Varovanje in Proizvodnja, trgovina in storitve. Ker opravljamo naše dejavnosti po vsej Sloveniji, so bile na posameznih lokacijah v okviru posameznih

področij ustanovljene lokalne organizacijske enote – produktivni centri.

Poslovno leto 2010 je zaznamovalo zmanjšanje naročil storitev varovanja in čiščenja, kar smo v veliki meri nadomestili s

povečanjem naročil avtobusnih prevozov in storitev mehaničnih delavnic, dodatno pa smo tudi začeli z distribucijo pisarniškega materiala. Investicije leta 2010 so znašale milijon evrov, kar presega z amortiza-



cijo oblikovana sredstva za 31 odstotkov. Med pomembnejšimi investicijami štejemo ureditev študentskih sob v samskem domu v Novi Gorici, urejanje bivalnice Lesce, bivalnice Zaloga ter nakup avtobusov za širitev dejavnosti.

Letos se bodo z načrtovano uveljavitvijo predlaganega novega Zakona o zaposlitveni rehabilitaciji in zaposlovanju invalidov ter novega Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju bistveno spremenili pogoji za poslovanje invalidskih podjetij. Za ohranitev do-

sedanjega sistema izrabljanja odstopljenih sredstev bo treba zaposlovati vsaj 50 odstotkov invalidov. Poleg načrtovanega prehoda delavcev in prenosov dejavnosti s Slovenskih železnic, aprila in julija 2011, načrtujemo ustanovitev invalidske delavnice v Zidanem Mostu, širjenje dejavnosti parkirišč in servisiranje cestnih vozil ter prevozov in prevzem dejavnosti servisiranja gasilnih aparatov. Širitev bo, poleg že obstoječega povpraševanja po varnostnikih, prodajalcih v trafikah, urejevalcih okolice, mehanikih

in voznikih, povečala možnosti za zaposlitev delavcev invalidov s Slovenskih železnic. Letos načrtujemo investicije v višini 1,1 milijona evrov za nadaljnjo obnovo samskih domov, urejanje dodatnih parkirišč v Zalogu, Gornji Radgoni in Velenju, posodobitev opreme v mehaničnih in invalidskih delavnicah ter nakup vozil za opravljanje novih dejavnosti. Investicije bomo financirali iz odstopljenih prispevkov ZPIZ in ZZZS.

Letos želimo nadaljevati cikle prilagajanja trenutnim tržnim razmeram in z vsemi že spreje-

timi ukrepi nadaljevati v smeri izboljšanja poslovanja z optimizacijo procesov poslovanja, povečevanjem produktivnosti in racionalizacijo stroškov. Z optimizmom zremo v prihodnost in prepričani smo, da bomo tudi v prihodnje izpolnjevali naše poslanstvo reševanja invalidske problematike, kot enega izmed bistvenih elementov razumevanja in uresničevanja človekovih pravic.

Vojka Martinčič  
direktorica

## SŽ-Železniška tiskarna Ljubljana

# Kakovostni tisk za potrebe železnice

Leto 2010 je bilo eno najslabših let za še vedno predimenzionirano grafično industrijo v slovenskem prostoru. V stečaj je šlo kar nekaj velikih tiskarn. Omenil bom le dve največji, Mladinsko knjigo, ki je veljala za najsodobnejše opremljeno tiskarno, in tiskarno Delo, kar je bilo veliko presenečenje v slovenskem prostoru. Glede na globalno krizo in slabo stanje gospodarstva tudi v drugih panogah, so lani varčevali povsod, najbolj pa pri papirju in tiskovinah. Ugotavljamo, da na prezasičenem trgu grafičnih storitev gospodarijo in konkurirajo zasebne tiskarne v organizacijskih oblikah samostojnih podjetnikov, ki so v številnih primerih, milo rečeno, »garažne tiskarne«, in poslujejo na popolnoma drugih načelih poslovanja – družinska podjetja, študentska dela, dela po pogodbi z upokojenci itd.

Izgubili smo naročila za družbe Delamaris, Kolinska in Droga, ki so »oddale« svoje blagovne znamke na druge trge s cenejšo delovno silo. Prav tako smo izgubili tudi precej dela na Slovenskih železnicah. Začasno ne izhajata revija Sopotnik in

časopis Ekspres novice. Zaradi naštetih izgub tiskanega materiala in dodatnih nenačrtovanih stroškov – najemnina poslovnih prostorov, izredna revizija in odpravnina presežnemu delavcu – se je po dolgih letih pokazala izguba v poslovanju v višini približno 42 tisoč evrov. Izgubo bomo pokrili z dobičkom, ustvarjenim v preteklih letih. Glede na trenutno stanje in podatke panožne grafične in tiskarske dejavnosti smo se že lani začeli pripravljati za letošnje leto. Število zaposlenih smo zmanjšali za dva delavca. Za letos načrtujemo doseči pozitivni poslovni rezultat. Prizadevamo si pridobiti nove naročnike, trenutno se na primer dogovarjamo z občino Škofljica za tisk njihove mesečne revije, začeli smo tudi z razrezom in dobavljanjem visokokakovostnega papirja za tiskalnike in fotokopirne stroje. Vse to bomo poleg ponudbe matičnemu podjetju in njegovim hčerinskim družbam ponudili tudi zunanemu trgu, ki pa je močno omejen.

Velikih podjetij, ki iščejo tiskarske in knjigoveške storitve, je zelo malo. Vse večje institu-

cije in podjetja v Sloveniji imajo lastne tiskarne. Ugotovili so, da ni ekonomsko upravičeno iskati storitve pri majhnih podjetnikih, ki običajno niso sposobni prevzeti celotnega dela ali nimajo prostih zmogljivosti v določenih obdobjih, ko je v tiskarstvu največ dela, od oktobra do decembra. Lastne tiskarne imajo zaradi stroškov naslednje ustanove in večja podjetja: Slovenska policija, Slovenska vojska, Državni zbor RS, Pošta Slovenije, Slovenske železarne, Perutnina Ptuj, Adria – IMV Renault, Gorenje, RTV Slovenija, Mobitel, Merkur, Elan, NUK, Krka in Novartis. Mnoga druga podjetja so tudi dolgoročno povezana s ponudniki tiskarskih storitev.

Zaposlenih nas je trinajst delavcev in v prihodnjih treh letih ne načrtujemo dodatnih zaposlitev. Za letos ne načrtujemo investicij, kajti opremljeni smo standardno in ne zaostajamo v opremljenosti podobno velikih tiskarn. Z lastnim znanjem smo v celoti osvojili večbarvni ofsetni tisk, in danes se lahko po kakovosti tiska primerjamo z najbolj kakovostnimi tiskarnami. Kakovost tiska je moč videti

na primer pri voznorednih publikacijah, ki veljajo za najlepše izdelani vozni red v Evropi, in tudi pri drugih tiskovinah, na primer pri reviji Nova proga.

Za Slovenske železnice tiskamo tudi vse tiskovine – obzorce, mednarodne vozovnice, promocijsko gradivo idr. - in distribuira vozovnice za potniški promet.

Veseli in ponosni smo, da smo pomemben del Slovenskih železnic in da bomo letos zanje natisnili in izdelali vse, kar potrebujejo. Proste zmogljivosti pa bomo s povečanjem dela zapolnili še z navzočnostjo na zunanem trgu.

Železniška tiskarna ima bogato in dolgo zgodovino. Leta 1920 so takratne železnice ustanovile oddelek tiskarna, ki je skrbel za tiskanje železniških vozovnic in tiskovin. Lani smo tako zaznamovali 90-letnico delovanja železniške tiskarne in smo najstarejša delujoča tiskarna v državi.

Janez Brezovar  
direktor

## Prometni institut Ljubljana

# »Krepimo strokovne kompetence in konkurenčnost na mednarodnih trgih«

Temeljna dejavnost Prometnega instituta Ljubljana, d. o. o. (v nadaljevanju: PI) je strokovno in raziskovalno-razvojno delo na področju prometa v najširšem pomenu besede, s poudarkom na železniškem prometu. Leto 2010 je bilo zelo naporno, saj smo delali na velikem številu projektov. **Konkurenca je čedalje večja, pričakovanja naročnikov so čedalje zahtevnejša.** Krizo smo razumeli kot poslovni izziv; stroške smo obvladovali predvsem z dobro organizacijo projektnega vodenja.

Ohranili smo kakovost storitev in zadovoljstvo naročnikov. Dobre rezultate PI zagotavlja sinergija vseh glavnih dejavnosti PI: ekonomskih raziskav v prometu, raziskav in razvoja na področjih tehnologije prometa, prometne infrastrukture, informacijske tehnologije ter izdelave investicijske dokumentacije, s podporo najsodobnejše programske opreme. Med najpomembnejšimi projekti leta 2010 naj posebej navedemo naslednje:

Za naročnika **Slovenske železnice** smo končali projekt Izdelava investicijskega programa (IP) za nabavo avtomatov za prodajo vozovnic in projekt Vzdrževanje in razvoj aplikacije Register javne železniške infrastrukture. Projekta bosta Slovenskim železnicam omogočila bistveno kakovostnejše poslovanje.

Za naročnika **Ministrstvo za promet** smo leta 2010 končali projekt Študija možnosti razvoja oprtnega prevoza v Republiki Sloveniji. Januarja 2011 smo končali projekt Analiza možnosti in potreb razvoja javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji; projekt je podlaga za nacionalni program razvoja JŽI in bo bistveno vplival na prome-

tno politiko Republike Slovenije.

Junija 2010 smo končali projekt Študija upravičenosti za novo elektrificirano progo za mešani promet Ljubljana-Kranj-Jesenice z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, ki smo ga za Direkcijo RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo (DŽI) (prejemnik EU sredstev RS MzP) izdelali skupaj s SŽ-Projektivnim podjetjem Ljubljana, d. d., in podizvajalci. Prav tako smo za DŽI končali projekt Dopolnitev študije izvedljivosti za projekt Nadgradnja proge Pragersko-MS z dodatkom rekonstrukcijskih posegov na progi Pragersko-Hodoš, elektrifikacijo proge Pragersko-Ho-

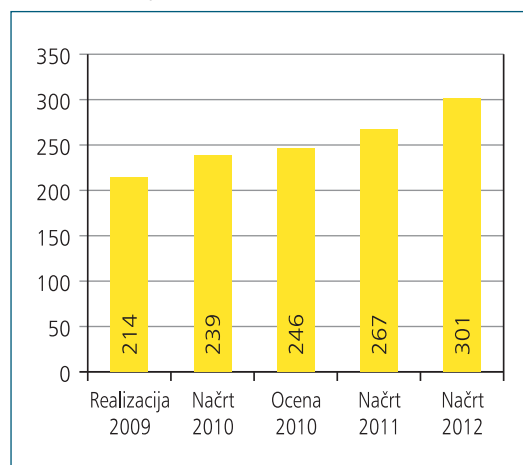
- REZIPE Renewable Energies for Zero Emission Transport in Europe (Cilj 3: Central Europe); vodilni partner iz Avstrije.
- ELAN-CIVITAS Mobilising citizens for vital cities – Ljubljana-Gent-Zagreb-Brno-Porto (7. okvirni program EU); projekt EU, glavni koordinator MOL.

PI je lani posloval uspešno; čisti poslovni izid leta 2010 bo po podatkih iz decembra 2010, po oceni, znašal 246 tisoč evrov. Načrtovani poslovni izid za leto 2010 smo presegli, enako tudi načrtovane prihodke iz prodaje.

poslovnega izida, stalnega stabilnega deleža kapitala v obveznostih do virov sredstev v višini vsaj 80 odstotkov, zagotavljanje čiste dobičkonosnosti kapitala najmanj v višini 25 odstotkov.

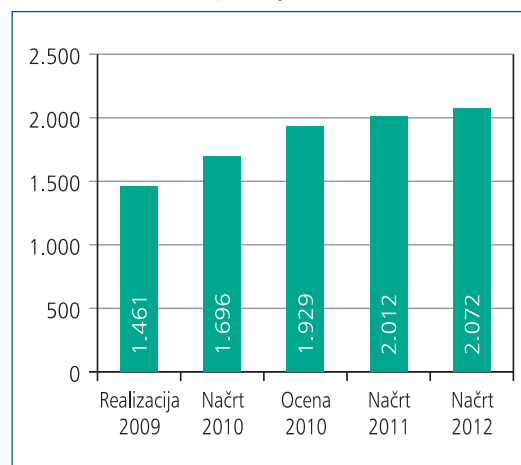
PI bo letos in naslednjih letih še naprej izdeloval raziskovalne, razvojne in strokovne projekte s področja prometa, predvsem železniškega, za ustanovitelja in lastnika Slovenske železnice, za državne in zasebne institucije. Načrtujemo nabavo najsodobnejše računalniške programske opreme, ki omogoča kakovostnejše dosežke na projektih in povečuje našo konkurenčnost na trgu. Strokovne kompetence, ki smo jih pridobili, nam

Graf 1: Čisti poslovni izid (v tisoč evrov)



Vir: interni podatki PI, december 2010.

Graf 2: Prihodki iz prodaje (v tisoč evrov)



Vir: interni podatki PI, december 2010.

doš ter modernizacijo nivojskih prehodov in projekt Izdelava predinvesticijske zasnove (PIZ) za novo železniško progo Divača-Koper; na odseku Divača-Črni Kal in na odseku Črni Kal-Koper.

Leta 2010 smo delali na **treh evropskih mednarodnih projektih**:

- TRANSit Mediterranean Intermodal Transit (Cilj 3: MED); vodilni partner iz Grčije.

Glavna vodila PI so stalna **rast prodaje** PI na področju raziskovalno-razvojne dejavnosti v prometu v slovenskem prostoru, **rast mednarodnega sodelovanja** PI na področjih, ki so sofinancirana s strani EU, **dolgoročni partnerski odnosi** z najpomembnejšim naročnikom SŽ in drugimi poslovnimi partnerji, ki delujejo na področju prometa. **Glavni cilji PI** so stalno zagotavljanje pozitivnega

omogočajo, da se v prihodnje lahko pogosteje pojavljamo na mednarodnih trgih. Tržno uspešnost PI bomo gradili predvsem na strokovnem razvoju zaposlenih, maksimalnem obvladovanju stroškov, z nenehnim izobraževanjem, stimulativnim nagrajevanjem projektnega dela in stalnim inoviranjem.

dr. Momo Šarenac  
direktor

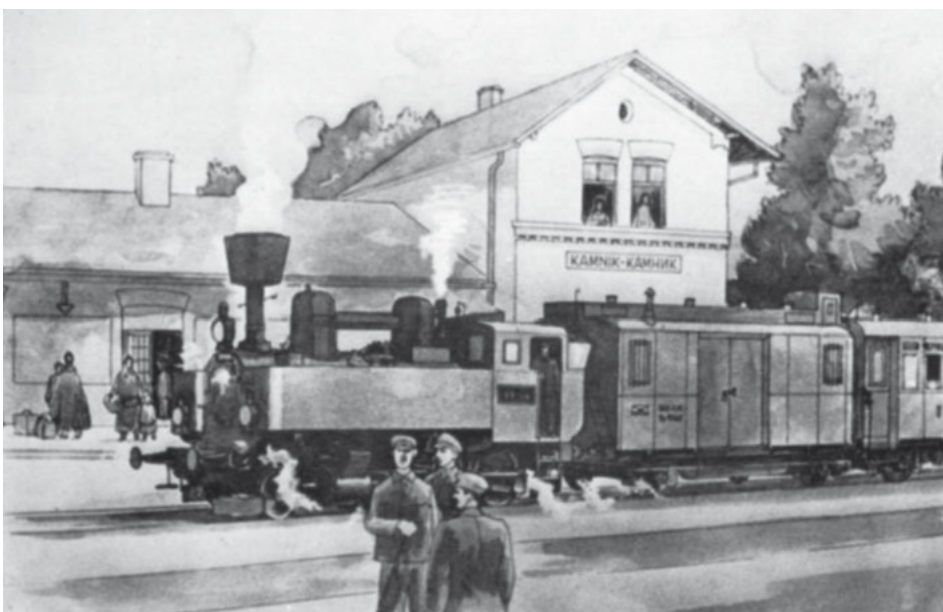


# 120 let kamniške proge

Na progi med Ljubljano in Kamnikom je promet stekel 28. januarja 1891, tako da je ta pomembna povezava dopolnila 120 let.

Poglavitne zamisli o železnici v kamniško dolino segajo v leto 1880. Povod za njeno gradnjo je bil razvoj industrije in trgovine. Najpomembnejšo vlogo je imela državna smodnišnica ob Kamniški Bistrici, hkrati pa takrat ni bilo spregledati tudi tamkajšnje trgovine z apnom, lesom in cementom. Aprila 1889 sta koncesijo za gradnjo dobila inž. Oskar Lazarini in Alojz Prašnikar, industrialec s kamniškega, ki sta se zavezala, da bosta s svojo delniško družbo zgradila progo v dveh letih. Gradbeno dovoljenje za gradnjo proge je bilo izdano konec oktobra 1889, proga pa je bila dograjena v obljubljenem roku in predana v promet 28. januarja 1891.

Danes je na kamniški progi na razdalji 25 kilometrov petnajst postaj in postajališč (Ljubljana Brinje, Ljubljana Ježica, Ljubljana Črnuče, Trzin industrijska cona, Trzin Mlake, Trzin, Domžale, Rodica, Jarše-Mengeš, Homec, Šmarca, Duplica-Bakovnik, Kamnik, Kamnik mesto in Kamnik Graben). Od ponedeljka do petka na kamniški progi vozi dvajset parov potniških vlakov, ob sobotah in nedeljah ter praznikih pa potniški vlaki ne vozijo. Vsak dan se med Kamnikom in Ljubljano ter v obratni smeri prepelje okrog 4.500 potnikov, njihovo število pa iz leta v leto narašča za okrog šest odstotkov na leto. Največ je šolarjev in zaposlenih na



Kamnik leta 1920. Risbo je narisal Stane Kumar, objavljena je bila v knjigi Ivana Mohoriča *Zgodovina železnic na Slovenskem*, leta 1968.

poti v Ljubljano in seveda nazaj. Kamniška proga je tako pomemben del javnega potniškega prometa, ki občutno razbremeni prenapolnjene ceste. Na vseh vlakih je prostor za prevoz koles, kar še dodatno prispeva k večji mobilnosti, hkrati pa tudi k varovanju okolja.

Slovenske železnice se pri opravljanju potniškega prometa na progi Ljubljana-Kamnik srečujejo s težavami, ki jih povzročajo omejitve na javni železniški infrastrukturi,

ki je last države. Proga je namreč enotirna in ni elektrificirana, kar omejuje največje število vlakov in s tem povečanje prevoznih zmogljivosti potniških vlakov. Zmanjšanje voznih časov in povečanje potovalnega udobja pa bo mogoče z načrtovanim nakupom novih dizelmotornih potniških garnitur.

Marko Tancar

## Uspešno sodelovanje s turističnimi agencijami

Na silvestrovanje so se številni Slovenci odpravili v tujino, veliko jih je tja potovalo prav z vlakom. Potovalna agencija za mlade Collegium in agencija Supratravel sta že četrto leto zapored organizirali prevoz s posebnimi vlaki na novoletno rajanje v Beograd. Devetin-

dvajsetega decembra je Collegium popeljal 1.296 potnikov, dan pozneje pa je Supratravel popeljal 1.464 potnikov. Vrnili so se drugega januarja. Agencija Collegium je peljala tudi 292 mladih z vlakom EuroNight Venezia na silvestrovanje v Budimpešto.

V Collegiumu opažajo, da se čedalje več mladih odloča za potovanje z vlaki. Slogan agencije je *Potuj z vlakom in prihrani*, kar pomeni, da potniki prihranijo denar in zmanjšajo ogljični odtis.

Tudi z rednimi vlaki se je v novoletnem času prepeljalo

veliko potnikov. Zadnje tri dni starega leta smo prepeljali več kakor 108 tisoč potnikov v notranjem prometu in skoraj dva tisoč potnikov v mednarodnem prometu.

Tanja Rotovnik

# Železniški muzej deluje že trideset let

Pred tridesetimi leti je svoja vrata prvič odprl Železniški muzej Slovenskih železnic v Ljubljani, ki skrbi za ohranjanje zgodovine železnice v Sloveniji. V muzeju je na ogled bogata zbirka železniških vozil in drugih železniških predmetov, ki privablja obiskovalce tako iz Slovenije kot tujine.

Zamisli o postavitvi muzeja so se pojavile že v šestdesetih letih. Uradno pa je bil muzej ustanovljen leta 1981 kot Odsek za muzejsko dejavnost Železniškega gospodarstva Ljubljana, s sedežem v nekdanji kurilnici na postaji Ljubljana Šiška na Parmovi 35, kjer stoji še danes. Sprva je bila na ogled le zbirka vozil v polkrožni rotundi za lokomotive – to je v osrednjem objektu nekdanje kurilnice, ki je razglašena za kulturni spomenik. Danes pa se muzej ponaša z zbirko več kakor šestdesetih muzejskih lokomotiv in več kakor petdesetih drugih vozil ter več tisočih muzealij z drugih železniških področij.

Mladen Bogić, ravnatelj Železniškega muzeja, je o začetkih muzeja povedal: »Zgodba železniškega muzeja se je z zbiranjem vozil in predmetov za temeljno muzejsko zbirko začela že v 60-ih letih, sklep o tem, da bo muzej v nekdanji kurilnici Šiška, pa so železničarji sprejeli že leta 1972. Pot do oblikovanja delujočega muzeja pa je bila vse prej kot lahka in enostavna. Prvo

razvojno fazo smo dokončali leta 2004, ko smo vse muzejske zbirke odprli za javnost. Delujemo v zelo različnih smereh, ena najpomembnejših je projekt Muzejski vlak, ki je prav lani sklenil četrto stoletja uspešnega delovanja. Štejem, da je vzdrževanje starih vozil, naprav in strojev v delujočem stanju najplemenitejša naloga slehernega tehniškega muzeja. Ob tem se ohranjajo tudi vsa potrebna znanja, vednosti in spretnosti, ki bi sicer utonila v pozabo. Seveda vse to nekaj stane, a železničarji, ponosni na svojo tradicijo, so si pripravljene tako rekoč od ust pritrpati, da lahko historična vozila živijo. Njihova didaktična dimenzija je tudi vse drugačna od mrtvih strojev na razstavi. Dejal bi, da imamo neke vrste Jurski park z živimi jeklenimi dinosavri, medtem ko so v drugih muzejih zgolj njihova mrtva okostja.«

O mednarodnem slovesu pa Mladen Bogić pravi: »Naš muzej dobiva največja priznanja iz tujine. Še posebej so mi dragocena mnenja poznavalcev iz Velike Britanije, ki so prvi poklicani in kvalificirani ocenjevati napore pri skrbi za železniško dediščino. V Angliji obstaja celo krog ljubiteljev našega železniškega muzeja, ki že od leta 2005 na tri mesece izdaja svoje glasilo, namenjeno zgolj tej dejavnosti v Sloveniji. Podobne prijateljske in spoštljive vezi imamo spletene z vsemi sosednjimi državami in Nemčijo,

pred kratkim pa so se oglašili tudi iz ZDA, da želijo pisati o nas. Menim, da smo na prehojeno pot v resnici lahko ponosni in da smemo še naprej upati na razvoj našega muzeja. Sicer pa sem prepričan, da bo o upravičenosti naših pričakovanj in o našem dometu vsakogar prepričal obisk pri nas na Parmovi 35, zlasti če se pripeljete z vlakom.«

Železniški muzej Slovenskih železnic je tudi izredno zanimiva lokacija za družabne in druge medijske dogodke. Čaru prostora, kjer domujejo železniški eksponati in mogočne parne lepote, podležejo tako obiskovalci kot ustvarjalci – fotografi, snemalci, glasbeniki, organizatorji prireditev . . .

Tanja Rotovnik



Mladen Bogić, ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic (foto: Marko Košir)

## Obogatitev likovne zbirke Železniškega muzeja

Likovna zbirka našega železniškega muzeja je obogatena za pomembno pridobitev: slikarka Stanka Golob iz Grahovega ob Bači, ki je zaslovela s »slikanjem« s peskom naravnih barv, nam je podarila čudovito, sugestivno upodobitev železniškega viadukta pred mostom čez Idrijco v bližini postaje Most na Soči. Slika je velikosti 103 x 71 cm in jo je slikarka ustvarila posebej za muzej, potem ko je obiskala našo likovno galerijo. Tako kot vse njene peščene slike tudi ta podaja motiv kot podobo iz sanj, kot eterično transformacijo realnosti v sublimni pastel v maniri op-art.

Mladen Bogić

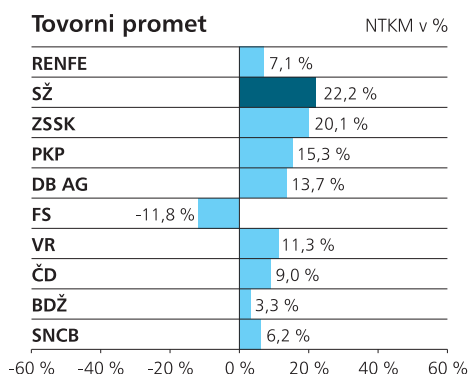
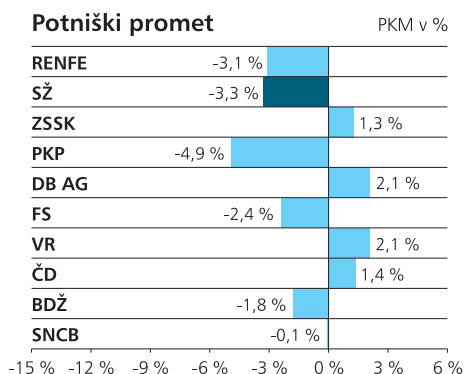


Železniški viadukt pred mostom čez Idrijco v bližini postaje Most na Soči. Sliko je ustvarila slikarka Stanka Golob.



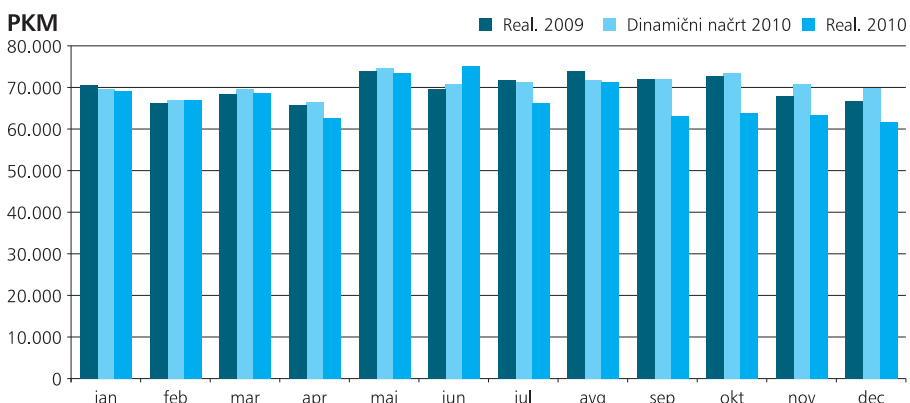
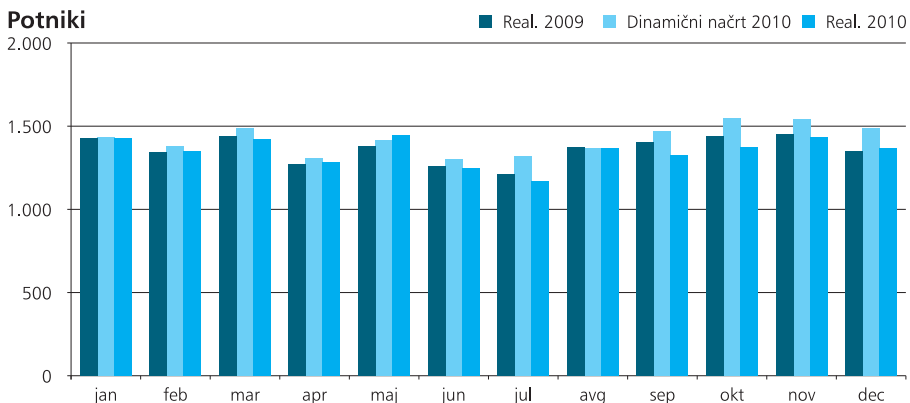
## Obseg dela evropskih železnic

Januar–december 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

## Potniški promet Slovenskih železnic

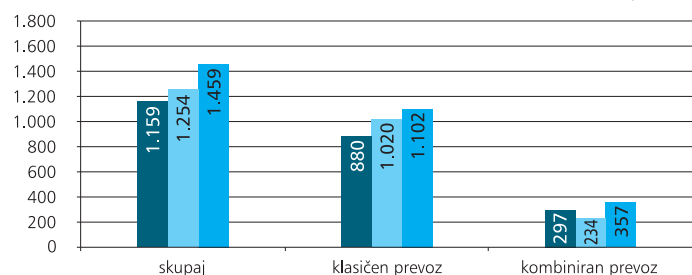


2010 – ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

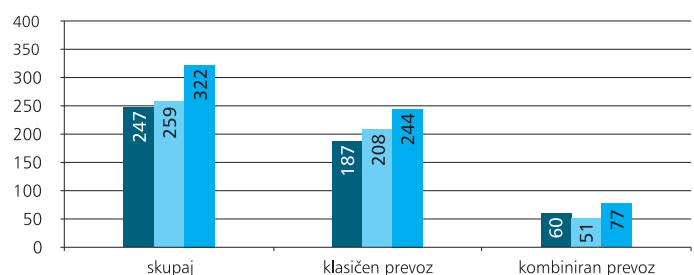
### Prepeljano blago

v 000 ton



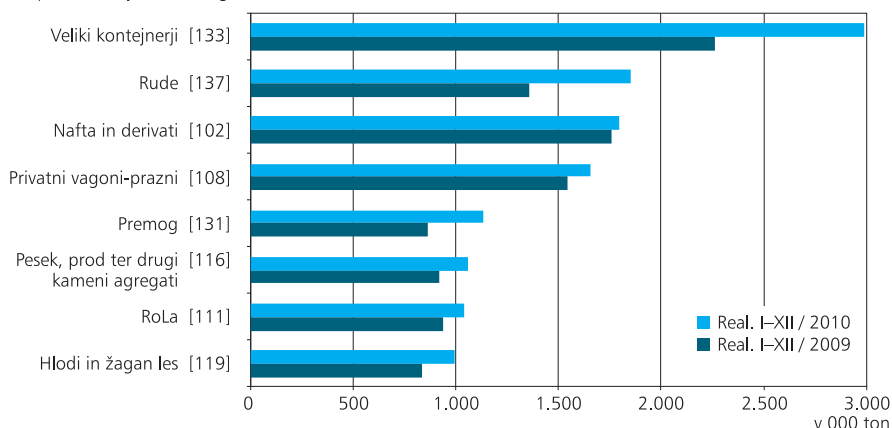
### Opravljenost dela

v mio NTKM



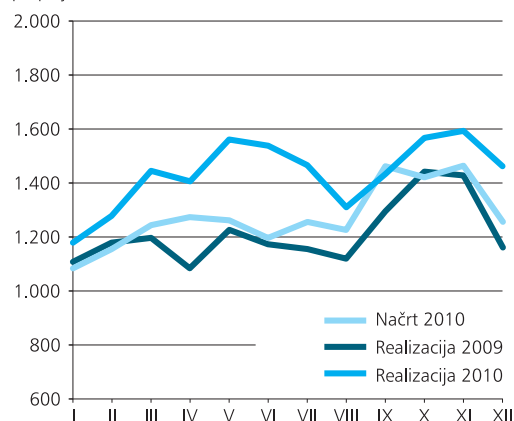
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



# Izredni dogodki na tirih

V Sloveniji vsako leto na tirih umre več kakor trideset ljudi. Od teh jih povprečno sedemnajst naredi samomor, v prometnih nesrečah, zlasti na potnih prehodih, pa je povprečno petnajst mrtvih in dvajset ranjenih. V zadnjih desetih letih je naredilo samomor na tirih 159 ljudi. Število smrtnih žrtev na tirih je vsekakor previsoko.

Ob visokem številu smrti na tirih zaradi samomora lahko razmišljamo predvsem o treh stvareh. Prva stvar je, kakšni nagibi in stiske ženejo človeka k dejanju samomora, da ne vidi več svetlih plati življenja? Druga, kako stresne so te nesreče za svoje ponesrečenih ali umrlih, hkrati pa tudi za strojevodje in druge udeležence v nesrečah. In tretjič, kaj lahko storimo za zmanjšanje teh izrednih dogodkov na tirih in kaj lahko storimo za lajšanje stisk tistih, ki jih takšni dogodki zaznamujejo? Kako lahko torej pomagamo predvsem strojevodjem in drugim udeležencem izrednih dogodkov?

Samomor na tirih močno zaznamuje strojevodjo, ki je pogosto zadnji v »stiku« z umrlo osebo. Po izpovedih strojevodij, ljudje, ki delajo samomor, gledajo strojevodjo naravnost v oči. Strojvodje njihov pogled doživljajo kot »nemi krik« po odnosu, po zadnjem občutku

sprejetosti in ljubljenosti, lahko bi rekli kot hrepenenje po zadnji kaplji ljubezni. Strojvodje te trenutke opisujejo kot trenutke popolne groze in nemoči. Zavedajo se, da ne morejo storiti ničesar, da bi dogodek lahko preprečili. Masa vlaka je namreč velika, zavorna pot pa predolga. Človeški pogled jih presune in na nek način zaznamuje za vse življenje.

Čeprav v naših predpisih ni opredeljeno, da gre strojevodja do ponesrečenca in mu ponudi pomoč, naj omenim primer strojevodje T. B., ki je šel do ponesrečenca in mu dal prvo pomoč. Obvezal mu je krvavečo glavo (počeno lobanjo) in mu tako rešil življenje. Ko je prišla na kraj nesreče reševalna ekipa, je bil ponesrečeni že primerno oskrbljen. Seveda ni vsakdo usposobljen za dajanje strokovne prve pomoči, zato se tega od vseh tudi ne pričakuje.

Za smrt osebe, ki naredi samomor, ni nihče odgovoren, čeprav se ravno domači in najbližji umrli osebi (tudi strojevodja, ki je usodno povezan s smrtjo) sprašujejo, ali bi lahko še kaj naredili, da bi preprečili najhujše?! Ob smrti smo vsi ranljivi, ne glede na to, kako smo z umrlim povezani. Tudi sam izredni dogodek je travmatičen, in pusti na človeku grenak pečat, ki ga zaznamuje za vedno.

Čeprav na razumski ravni strojevodja ve, da v tistem trenutku ne more preprečiti najhujšega, ga dogodek vseeno globoko prizadene. Lahko bi rekli, da vsak tak dogodek odpre duševne rane, ki zahtevajo čas in ustrezno pomoč.

## Strojvodja po izrednem dogodku

Na psihične in druge posledice, ki se lahko pojavijo pri strojevodji ob dožitju izrednega dogodka, predvsem s smrtnim izidom, moramo biti zelo pozorni. Nekateri strojevodje lahko doživijo ob tem hudo travmo, čeprav se marsikomu zdi, da so te reakcije prehodnega značaja in nimajo dolgoročnih negativnih posledic na nadaljnjo sposobnost opravljanja dela strojevodje. Pri nekaterih železniških upravah je za strojevodje že utečen standardni postopek obravnave t.i. »program psihološke interventne pomoči«. Čeprav se strojevodja po izrednem dogodku lahko »normalno« počuti, lahko šok travmatičnega dogodka »pride za njim«. Strojvodja T. B. mi je pred kratkim takšno stanje opisal z naslednjimi besedami: »Ko sem po izrednem dogodku prišel domov, sem nenadoma začel drgetati po vsem telesu in se nisem mogel umiriti.«

Psihična reakcija kot posledica pretresa zaradi dožitja izrednega dogodka se lahko odrazi v t.i. posttravmatski stresni motnji /PTSM/. Oseba, ki trpi za PTSM, lahko podoživi travmatični dogodek ob določenih predmetih, zgradbah ipd., zato se izogiba predmetom, prostorom, ker jo to spominja na izredni dogodek, zato nenadzorovano izraža svoja čustva. Zakaj je pomembno, da diagnosticiramo PTSM? Brez ustrezne pomoči lahko trenutna motnja preraste v kronično obliko. Zato je ena izmed prednostnih oblik

pomoči posamezniku, zgodnje prepoznavanje PTSM, ki predstavlja začetek primernega zdravljenja in rehabilitacijsko pomoč.

V strokovni literaturi so navedeni značilni znaki in doživljanja, ki se pojavljajo v povezavi z doživljanjem PTSM, kot so: glavobol, anksioznost in depresija, tresavica, motnje spanja, sanjanje o nesreči, o zaviranju vlaka, ki ga ni moč zaustaviti, tlačenje more, odvijajo se prizori s kraja dogodka ipd. Značilna je obremenjenost z mislimi na izredni dogodek in ponesrečeno osebo ter podoživljanje občutkov, ki so se pojavili tik pred izrednim dogodkom. V nekaterih primerih lahko pride celo do popolne odpovedi glasu. Nadalje se lahko pojavi nenormalen strah pred temo, ki ga nenadoma začuti strojevodja - udeleženec izrednega dogodka. Tema namreč lahko spominja na nesrečo. Udeleženec izrednega dogodka začuti, da se je spremenil, da ni več takšen, kot je bil pred nesrečo. Strojvodje v opisanih primerih so malo spali, pri čemer je bilo njihovo spanje moteno, prebujali pa so se utrujeni. Bili so razdražljivi in so se prepirali brez pravega razloga. Trpeli so zaradi slabe koncentracije in raztresenosti. Njihova samozavest je upadla. Nekateri so postali plahi in so pričeli drgetati ob najmanjšem hrupu. Njihovi interesi so se zožili. Postali so zaskrbljeni glede prihodnosti, kar je bilo še dodatno povezano s strahom pred izgubo zdravstvene skupine, zaradi česar so zavračali strokovno pomoč oziroma je niso iskali, ker niso želeli pokazati svoje »ranljivosti« in trenutne nezmožnosti za delo.

Dožitje izrednih dogodkov na tirih pomeni potencialno travmo za strojevodje in drugo /izvršilno/ osebje v prometu, zato so nujne potrebe po stalni pomoči, tako v pogledu

Foto: Marko Tancar





preventive kakor tudi ustrezne obravnave, oziroma dajanja strokovne pomoči po izrednem dogodku.

Ob doživetju izrednega dogodka je lahko strojevodji in drugemu izvršilnemu osebju v pomoč:

- interventna psihološka pomoč (krizna intervencija), kakršno na primer svojim delavcem zagotavlja tudi Slovenska policija in kakršno v tem letu uvajamo tudi na SŽ,
- izobraževanje za obvladovanje krizne situacije v primeru doživetja izrednega dogodka, v sklopu rednih mesečnih izobraževanj in v programu izobraževanja, ki je namenjen novim kandidatom za strojevodje, ki poteka na SŽ,
- vaje v primeru krizne intervencije in prve pomoči za železniško osebje, ki je udeleženo pri izrednem dogodku,
- strokovna pomoč, ki se nanaša na pomoč v zvezi z izrednimi dogodki in v drugih čustvenih stiskah, o kateri so informacije dostopne na spletni strani SŽ (dodati link).

### Pomoč in preventiva

Osnutek novega Zakona o varnosti in zdravju pri delu ZVDZ-1 določa vpeljavo programov izobraževanja in usposabljanja vseh stopenj in smeri, kot bistvenih elementov za graditev varnostne kulture in za promocijo varnosti in zdravja pri delu. Tu gre za dolžnost delodajalca tako za preventivno delovanje v zvezi z zagotavljanjem varnosti in krepitve zdravja kot za dolžnost zagotavljanja zdravja. V okviru tega je pomembna tudi psihološka pomoč izvršilnim železniškim delavcem ob izrednih dogodkih, še posebno v primeru človeških žrtev.

Pomoč, ki jo po novem zagotavljamo delavcem v okviru SŽ ob izrednih dogodkih in v drugih čustvenih stiskah, je naslednja:

- psihološka pomoč /podpora in lajšanje čustvene stiske/ izvršilnim železniškim delavcem in drugim udeležencem ob doživetju travmatskega dogodka /hujši stresni dogodek na delovnem mestu/;
- zaupni individualni pogovor, med katerim prisluhnemo

stiskam in težavam delavca (konfliktni zapleti z nadrejenimi in sodelavci; mobbing na delovnem mestu; spolno nadlegovanje; težave v zasebnem življenju, ki vplivajo na delo; drugo);

- individualni zaupni pogovor, na katerega delavca napoti delodajalec iz različnih razlogov;
- pomoč pri opredelitvi težav delavca in iskanju rešitev;
- psihološka podpora, spodbujanje in spremljanje delavca pri reševanju čustvenih stisk, težav in problemov;
- napotitev k drugim pristojnim organizacijam in strokovnjakom.

Strokovna pomoč, ki jo ponujamo delavcem je lahko enkratna (pogovor, svetovanje) ali trajajoča dlje časa, kar je odvisno od želje in pripravljenosti delavca, ki potrebuje, išče in si želi pomoč.

Delavcem Slovenskih železnic ponujamo možnost, da lahko v navedenih in drugih primerih, ko doživljajo stiske in težave, pokličejo za pogovor ali za dogovor za srečanje, strokovnega delavca na tel.

št. 01 29 13 175 ali 051 691 668. Delavci lahko v nujnih primerih za pogovor pokličejo tudi zunaj delovnega časa na mobilno telefonsko številko 051-691-668.

V življenju doživimo mnogo stvari. Mnoge stvari so lahko tudi zelo neprijetne ali celo zelo travmatične. Vendar ni toliko pomembno, kaj smo doživeli in kako travmatično smo nek dogodek doživeli. Pomembnejše od tega je, kaj smo v življenju pripravljeno narediti po tem, kar se nam je zgodilo. Ali smo gospodar dogodkov in situacij, ali pa ti obvladujejo nas in se v njihovem imenu predamo »usodi«. Moč za obvladovanje stisk lahko najdemo samo v sebi. Prositi in sprejeti ponujeno pomoč, kadar jo potrebujemo ni sramota, temveč je znak zrelosti in odgovornosti za svoje zdravje.

#### Literatura:

- Kryszka K., De Leo D., *Suicide on railway networks: epidemiology, risk factors and prevention*, Australian and New Zealand Journal of Psychiatry 2008; 42:763-771
- Tang D., *Psychoterapy for train drivers after railway suicide*, Soc. Sci. Med. Vol. 38, No 3. pp 477-478

## Izkušnje strojevodje: Emil Lipovšek

Na Slovenskih železnicah sem kot strojevodja zaposlen že dvajset let. Prvič sem doživel nesrečo, v kateri je ugasnilo človeško življenje, po petih letih dela, prav na svoj rojstni dan, v vsem delovnem obdobju pa trikrat. Prvo nesrečo sem preživel razmeroma dobro. Motorist je obvozil spuščene zapornice na zavarovanem nivojskem prehodu, tik pred čelom EMG. Žal se je končalo tragično. Najbolj me je zaznamovala druga nesreča. Izredni dogodek, ker je bilo očitno, da oseba dela samomor. Moški je namreč stal na sredini proge, z obrazom proti čelu vlaka, mencajoč, verjetno ne najbolj

prepričan o svoji nameri. Njegovo telo je bilo potem, ko ga je vlak povozil, iznakaženo do neprepoznavnosti. Že med usposabljanjem pod nadzorom so me poskusili pripraviti na tovrstne situacije in mi svetovati, kako odreagirati. Takrat sta prevladovala mačizem in herojstvo, po katerem moraš to preprosto doživeti in dogodek potlačiti v sebi. Podobno so svoje herojstvo opisovali tudi drugi sodelavci, redko kdo si je upal priznati, da vsak tak dogodek pusti v človeku pečat. Čeprav se globoko v podzavesti zavedaš, da vlaka ni mogoče zaustaviti na vidni

razdalji, vedno poskušaš narediti vse, da bi preprečil dogodek. Vsak tak poskus je neuspešen. Po vseh nesrečah, ki sem jih do sedaj doživel, sem dokončal vožnjo vlaka in nato tudi izmeno. Tedaj namreč še nismo imeli prepisa, po katerem se strojevodja, ki doživi izredni dogodek, obvezno zamenja, ne da bi ga spraševali, ali je sposoben nadaljevati vožnjo. Vsak izredni dogodek sem moral sam premisliti in v sebi preleteti, navadno v krogu svoje družine, na sprehodu v naravi, morda na kolesu. Vsakokrat, ko grem mimo kraja, kjer se je zgodila nesreča, se nanjo spomnim. Vsako

naslednjo nesrečo sem dlje premleval. Prve dni so se mi pred spanjem v mislih zavrteli prizori nesreče in imel sem motnje v prehranjevanju. Hrana mi nekako ni teknila. Takrat bi potreboval pomoč, kot jo strojevodja lahko dobi danes. Potreboval bi zamenjavo in nekoga, ki bi bil s pravim pristopom pripravljen sprejeti informacijo in mi na strokoven način pomagati pri premagovanju stresa. V takšnih trenutkih najbolj pomaga pogovor, pogovor in še enkrat pogovor. Podpore sem iskal in jo tudi dobil pri svoji družini, pa tudi pri sodelavcih.

# Srečanje ob 60. obletnici diplome na Železniškem tehnikumu

Pisalo se je leto 1950. Junija smo končali študij in diplomirali na Železniškem tehnikumu v Ljubljani. To je bila srednja tehnična šola, na kateri so se izobraževali gradbeni in strojni tehniki ter elektrotehniki. Kmalu po diplomi je sledil dekret, s katerim so nas, mlade nadobudneže napotili na naša prva službena mesta. Z malce tesnobe smo se podali v malo znane kraje. Večina je odšla v druge republike tedanje Jugoslavije, kjer so sodelovali pri gradnji železniških prog, nekateri pa so bili razporejeni po Sloveniji, kjer so se ukvarjali z vzdrževanjem železniških prog in objektov. Strokovno delo nas je veselilo, zato smo naloge radi opravljali. Tako so na službenih mestih tekla leta in nato desetletja.

Ko je bilo leta 1953 ukinjeno plansko razporejanje kadrov v državnem sektorju, kamor so sodile tudi železnice, je bilo mogoče prosto izbrati zaposlitev. Kadri z železnice so se začeli seliti v gospodarstvo, zlasti v industrijska podjetja, ki so imela prednost v naložbenih in finančnih načrtih države.

Življenje in delo sta nas vodila po širnem svetu, domačem in tujem, tudi na druge kontinente. Kljub temu nam je uspelo obdržati stike, ki so nam omogočili, da smo se občasno srečevali in obujali spomine na skupaj preživeta in nikoli pozabljena šolska leta, ki so se prepletala s študijskimi obveznostmi in medsebojnimi prijateljstvi. Tako je bilo tudi lani novembra, ko smo se srečali v Ljubljani in proslavili častitljivo 60. obletnico končanja študija. Občutek sreče in veselja ob toplem stisku rok je preveval med vsemi navzočimi. Spomnili smo se tudi tistih, ki niso več med nami. V najlepšem spomenu smo ohranili tudi nekdanje predavatelje in profesorje, ki so nas s svojimi bogatimi izkušnjami izobrazili in usposobili za življenjske izzive. Vsekakor pa si zasluži posebno priznanje takratno vodstvo slovenskih železnic v okviru tedanje JDŽ v Ljubljani, ki mu je uspelo v zelo kratkem času iz nič ustanoviti novo srednjo tehnično šolo s stanovanjskim naseljem za potrebe razvoja državnih železnic.



Skupinski posnetek v šolskem letu 1947/1948.



Železniški tehnikum med letoma 1947 in 1950, notranji del šolskega dvorišča



Železniški tehnikum med letoma 1947 in 1950, pogled s severne strani



Srečanje diplomantov Železniškega tehnikuma, 23. novembra 2010 v Ljubljani



Vaje iz opisne geometrije



## Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (1)

## Stroški kakovosti

V železniškem prometu kakovost pogosto sprejemamo in razumemo kot neoprijemljiv pojem. Zato da bi kakovost postala oprijemljiv pojem, je predvsem pomembno, da zbiramo in analiziramo stroške kakovosti ter sprejemamo ustrezne ukrepe za obvladovanje oziroma znižanje stroškov. Po teoriji o kakovosti so stroški kakovosti vsi stroški, ki nastanejo zato, ker proizvodi niso in tudi ne morejo biti takoj dobri. Stroški kakovosti so na primer stroški kontrole, stroški meritev, stroški popravil in drugi stroški. Zbirati jih je treba predvsem zato, da neoprijemljiv pojem kakovosti izrazimo z bolj oprijemljivo in merljivo enoto – denarjem.

## Vrste proizvodov

V skladu z standardom ISO 9000 obstajajo štiri temeljne kategorije proizvodov:

1. **Storitve** (npr. transport) so rezultat vsaj ene dejavnosti, obvezno izvedene med dobaviteljem in odjemalcem in so na splošno neotipljive.

2. **Miselni proizvod** (npr. računalniški program v železniškem prometu) sestoji iz informacij, je na splošno neotipljiv in je lahko v obliki pristopov, strokovnih priporočil ali postopkov.

3. **Materialni proizvod** (npr. mehanski del lokomotive) je na splošno otipljiv in njegova količina je števna karakteristika.

4. **Predelani material** (npr. mazivo) je na splošno otipljiv in njegova količina je zvezna karakteristika. Materialni proizvodi in predelani materiali se pogosto imenujejo blago.

Proizvodi običajno vsebujejo elemente, ki pripadajo različnim osnovnim kategorijam

proizvodov. Od prevladujočega elementa je odvisno, ali se bo proizvod imenoval storitev, miselni proizvod, materialni proizvod ali predelani material. Na primer lokomotiva sestoji iz kolesnih dvojic, ki so materialni proizvod, vsebuje gorivo, ki je predelani material, računalniški program za obvladovanje motorja, ki je miselni proizvod, in za upravljanje z lokomotivo potrebujemo izobraževanje, torej storitev, ki jo opravi prodajalec.

## Stroški kakovosti v železniškem prometu

Stroški kakovosti so predvsem odvisni od vrste proizvodnje. V zelo zahtevnih panogah, na primer v proizvodnji železniških vozil, letalski industriji, avtomobilski industriji in drugih panogah so stroški kakovosti bistveno večji kot v primarnem sektorju, na primer v rudarstvu, gozdarstvu in drugih panogah.

Zbiranje stroškov kakovosti v železniškem prometu je potrebno zato, da bi videli, kje zgubljam denar. Stroški kakovosti zaradi slabe kakovosti, na primer iztirjenja vagona,

obležanje vlaka, zamude in podobno, nastajajo v celotnem krogu kakovosti in običajno v vseh temeljnih dejavnostih - vodenje prometa, infrastruktura, vleka, tovorni promet, potniški promet, tehnično vagonška dejavnost. Zbiranje stroškov bi omogočalo vodstvu, da spozna, kako veliki so stroški, ki bi se jim dalo izogniti s kakovostjo dela in procesov, in kje nastajajo.

Probleme kakovosti bi načelno veliko bolj razumeli, če bi jih izrazili v denarju, kot pa samo z železniškimi izrazi. Vodstvo na vseh ravneh potrebuje prave informacije za odločanje. Zmanjšanje stroškov kakovosti v železniškem prometu je v času gospodarske recesije ključna priložnost za povečanje dobička brez povečanja obsega dela oziroma prodaje, brez nakupa nove opreme ali novih človeških virov oziroma zaposlovanja novih delavcev.

Stroški kakovosti nastajajo v celotnem transportnem procesu in v vseh dejavnostih železniškega prometa. Stroški zaradi slabe kakovosti so bistveno višji kot v drugih poslovnih sistemih, saj slaba kakovost vpliva na vse dele sistema oziroma podsis-

teme. Slaba kakovost v določenem podsistemu vpliva na kakovost celotnega sistema, na primer zamuda zaradi okvare lokomotive vpliva na kakovost izvedbe transportne storitve oziroma prevoza in povzroča stroške vsem drugim podsistemom oziroma celotnemu sistemu železniškega prometa.

Stroški kakovosti v železniškem prometu so vsi tisti stroški, ki nastanejo zaradi vlaganj v kakovost oziroma zaradi izgub, ki nastajajo zaradi neustrezne kakovosti znotraj procesov, na primer večja poraba energije, višji stroški dela, neizkoriščene zmogljivosti in drugo, v železniškem prometu ali zunaj njih, na primer odškodnine, reklamacije, tožbe, odločbe inšpekcijskih organov in drugo.

Stroške kakovosti bi bilo primerno zaradi boljše preglednosti in primernosti deliti v dve glavni skupini, in sicer:

- stroški za kakovost: preventivni stroški in stroški ocenjevanja,
- stroški zaradi neustrezne kakovosti: stroški izgub.

Zmanjševanje stroškov v železniškem prometu je ena izmed glavnih nalog vodstva organizacije. Organizacija je po definiciji standarda ISO 9000 skupina ljudi in sredstev z razporeditvijo odgovornosti, pooblastil in razmerij, kot primer: podjetje, institucija, družba, firma in drugi. Organizacija je lahko javna ali zasebna. Stroški za kakovost so lahko velik del stroškov »proizvodnjek« transportnih storitev. V stroškovnem principu vodenja organizacij, ki se uveljavlja v železniškem prometu, določa cena trg, dobiček pa je razlika med ceno in stroški.



Posledica neakovostnega dela pri premiku

(Nadaljevanje prihodnjič)

## Uvajanje politike informacijske varnosti (2)

# Upravljanje dostopov

Na Slovenskih železnica se izvaja strateški projekt Uvajanje politike informacijske varnosti, katerega namen je izboljšati kompetence zaposlenih, optimizirati poslovne procese in zagotoviti učinkovito varovanje dobrin informacijskega sistema SZ, med katere štejemo strojno opremo, programsko opremo, osebne podatke in zaupne poslovne informacije. V članku je predstavljena ena izmed zelo pomembnih dejavnosti projekta: optimiziranje in informatiziranje procesa Upravljanje dostopov.

Uporabnik računalniškega programa in pripadajoče baze podatkov dostopa do določenih podatkov informacijskega sistema SZ, jih pregleduje, posodablja in obdeluje: na primer obračunava plače. Uporabnik je »lastnik« podatkov, kar pomeni, da odgovarja za točnost in popolnost podatkov, razen v primeru, če bi prišlo do okvare računalniškega programa - v tem primeru odgovarja programer - ali napake v računalniškem sistemu - odgovoren je sistemski administrator. Programer je razvijalec in skrbnik računalniškega programa ter je odgovoren za pravilno delovanje programa. Sistemski administrator je skrbnik informacijskega sistema, v katerem delujejo računalniški programi in se obdelujejo pripadajoči podatki. Je odgovoren za razpoložljivost, celovitost in zaupnost informacijskega sistema. Uporabnikom in programerjem dodeljuje potrebne pravice dostopa do podatkov, programov in strojne opreme. Ta proces se imenuje Upravljanje dostopov. Na Shemi 2 je v poenostavljeni obliki prikazan proces Upravljanje dostopov. Glavni inženir za informacijsko varnost (angleško

»chief information security officer«, skrajšano CISO, Kodeks, stran 57) je vodja skupine ali oddelka ter ima hkrati najvišji izvršni položaj v podjetju za izvajanje Politike informacijske varnosti. CISO nadzira delo uporabnikov (že v fazi oblikovanja poslovnega procesa in nato izvajanje procesa), programerjev (že v fazi razvijanja programov in nato delovanje programov) in sistemskih administratorjev (z izvajanjem notranjih revizij), odpravlja posledice morebitnih slabosti informacijskega sistema in varnostnih incidentov ter skrbi, da delo poteka v skladu s slovensko zakonodajo in notranjimi predpisi ter hkrati varno in učinkovito.

Varnostni forum, katerega član je tudi CISO, pa odloča o najpomembnejših zadevah v zvezi z uvajanjem in izvajanjem politike informacijske varnosti v podjetju. Člane varnostnega foruma in CISO imenuje poslovodstvo.

### Kodeks informacijske varnosti SZ

Cilj projekta na ravni SZ je doseči najmanj tretjo raven zrelosti po integriranem modelu stopenj razvoja zrelosti procesov, torej standardizirani proces (CMMI = 3), in napredovati na kvantitativno upravljani proces (CMMI = 4) ter nato na optimizirani proces (CMMI = 5). Temeljni dokument za doseganje tretje ravni zrelosti po CMMI je Kodeks informacijske varnosti SZ, ki je izdelan po standardu ISO 27002. Kodeks v drugem poglavju (strani 3-4) navaja najboljše prakse za učinkovito nadziranje dostopa do informacij in sistemov IS SZ, v 13. poglavju (strani 53-56) pa priporoča najbolj učinkovite

ukrepe za obravnavanje in odpravljanje posledic morebitnih varnostnih incidentov ali slabosti informacijskega sistema.

Povzetek šest najpomembnejših priporočil:

#### Varnostno priporočilo 020102: Upravljanje uporabniških dostopov

Dostop do vseh sistemov mora biti dovoljen samo pooblaščenim osebam. Vse pravice do dostopa morajo biti zapsane v kontrolnem seznamu dostopov. Ti seznamami morajo vsebovati stopnjo zaupnosti in občutljivosti podatkov, ter morajo biti zato ustrezno varovani.

#### Varnostno priporočilo 020105: Kontrola dostopa do programov operacijskega sistema

Do ukazov operacijskega sistema imajo dostop samo sistemski administratorji.

#### Varnostno priporočilo 130101:

Prijavljanje incidentov v zvezi s kršitvami informacijske varnosti podjetja

Vsi zaposleni v podjetju so dolžni o kakršnih koli kršitvah informacijske varnosti v podjetju nemudoma pisno obvestiti pooblaščenega inženirja za informacijsko varnost.

#### Varnostno priporočilo 130104: Prijavljanje slabosti v informacijski varnosti podjetja

Kakršne koli slabosti v informacijski varnosti podjetja je treba takoj prijaviti pooblaščenemu inženirju za informacijsko varnost, prav tako tudi nepooblaščenemu dostop (programski in fizični) do varovanih območij.

#### Varnostno priporočilo 130204: Odzivanje na incidente v zvezi z informacijsko varnostjo

Na vse kršitve informacijske varnosti se mora inženir za informacijsko varnost odzvati hitro.

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>

#### Ravni zrelosti procesa Upravljanje dostopov (po CMMI)

Na prvi ravni zrelosti funkcije varnostnega foruma in glavnege inženirja za informacijsko varnost v podjetju ni. Uporabniki, programerji in sistemski administratorji za svoje delo nimajo uradnih pisnih pooblastil in niso podpisali ustreznih izjav o varovanju zaupnosti podatkov. Sistemski administratorji dodeljujejo pravice do dostopov zgolj po lastni presoji in pod pritiski uporabnikov ter brez kakršne koli pisne evidence (podatke »hranijo« v spominu – stopnja informatizacije = 0). Poslovno-informacijsko-varnostno tveganje je zelo visoko, delovne odgovornosti praktično ni.

Na drugi ravni zrelosti je proces upravljan. To pomeni, da je sledljiv in enojno nadzorovan, ni pa še standardiziran. Dostop do informacijskega sistema je mogoč zgolj na podlagi uradnega pisnega pooblastila, podpisane izjave o varovanju zaupnosti in pisnega delovnega naloga. Sistemski administratorji dodeljujejo pravice dostopov na podlagi navedenih dokumentov in primopredajnega zapisnika. Poslovno-informacijsko-varnostno tveganje je manjše, proces pa še ni zadošči učinkovit. Kot je razvidno iz Sheme 1, je stopnja informatizacije med 1 in 4.

Na tretji ravni zrelosti je proces standardiziran in usklajen na ravni podjetja. Vsi poslovni in delovni procesi, vse organizacijske funkcije, vse računalniške aplikacije, vse podatkovne strukture in vsa strojna oprema v podjetju so dokumentirani na standarden, enostaven in pregleden način. Vsi notranji predpisi so prilagojeni priporočilom Kodeksa informacijske varnosti SŽ. Kot predpisuje zakon o varovanju osebnih podatkov (ZVOP-1), so dosledno in resnično vse zbirke osebnih podatkov vpisane v seznam in kataloge evidenc o osebnih podatkih. Vse dodeljene pravice dostopov do informacijskega

sistema se sproti in obvezno vpisujejo v podatkovno bazo seznamov dostopov in se vodijo z uporabo specializiranega računalniškega programa Upravljanje dostopov. Kot je razvidno iz Sheme 1, je dosežena stopnja informatizacije 5, kar pomeni, da so vse ročne evidences odpravljene. Posloводство z imenovanjem varnostnega foruma in glavnega inženirja za informacijsko varnost vzpostavi dvojno kontrolo nad učinkovitostjo in varnostjo izvajanja poslovnih procesov in procesa Upravljanja dostopov. Dosežena je tretja raven zrelosti po modelu stopenj razvoja sposobnosti upravljanja s člo-

veškimi viri (P-CMM), ki je del modela CMMI.

Na četrti ravni zrelosti je proces kvantitativno upravljan: periodično se merijo in izboljšujejo kompetence osebja ter učinkovitost in varnost izvajanja poslovnih procesov. Optimizirani proces na peti ravni zrelosti pa je najboljši možni proces pri danih človeških virih in finančnih sredstvih v obstoječem poslovnem okolju.

**Sklep**

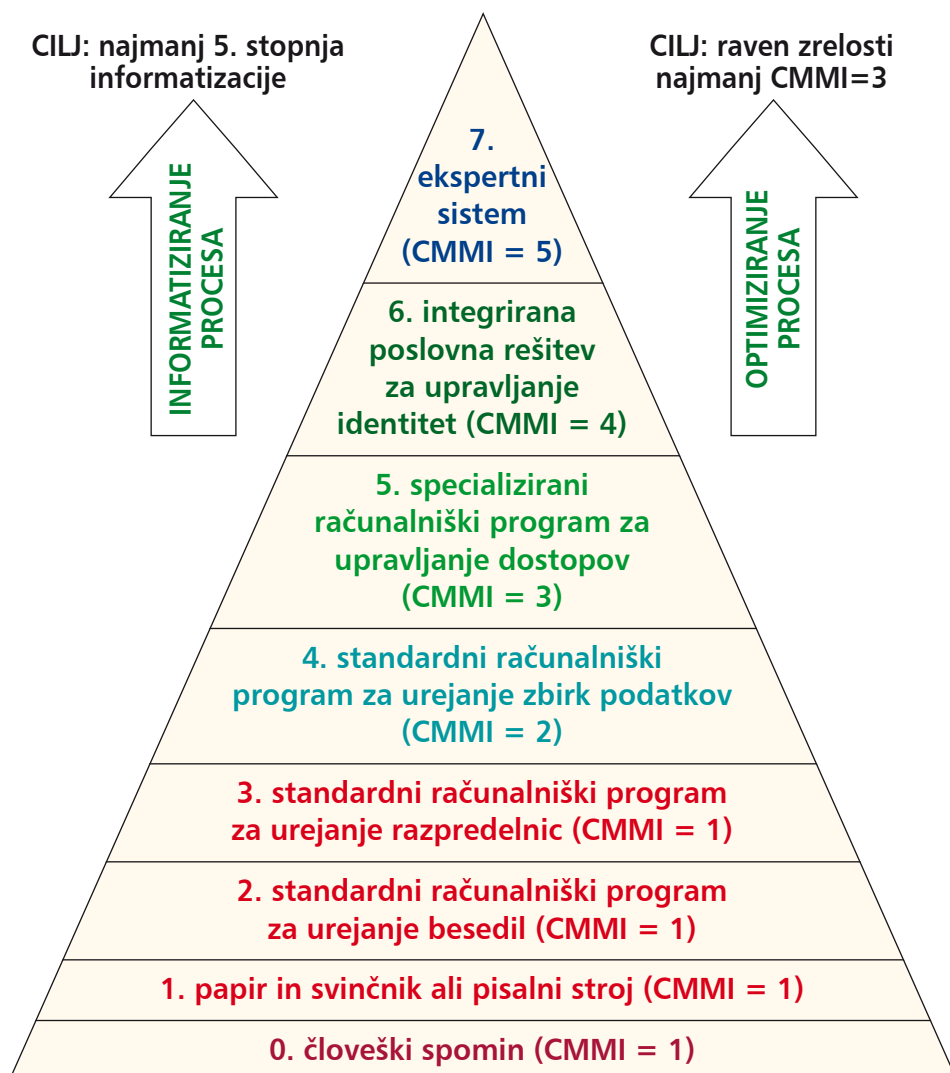
V pripravi so že dopolnitve Pravilnika o določanju in varovanju poslovnih skrivnosti (627), ki bodo uradno pred-

pisale varnostna priporočila iz Kodeksa v zvezi z nadzorom dostopa do informacij in sistemov informacijskega sistema SŽ. Pripravlja se tudi vsa potrebna dokumentacija za razvoj specializiranega računalniškega programa Upravljanje dostopov (stopnja informatizacije = 5): model podatkov, model funkcij, model procesa in model uporabniškega vmesnika.

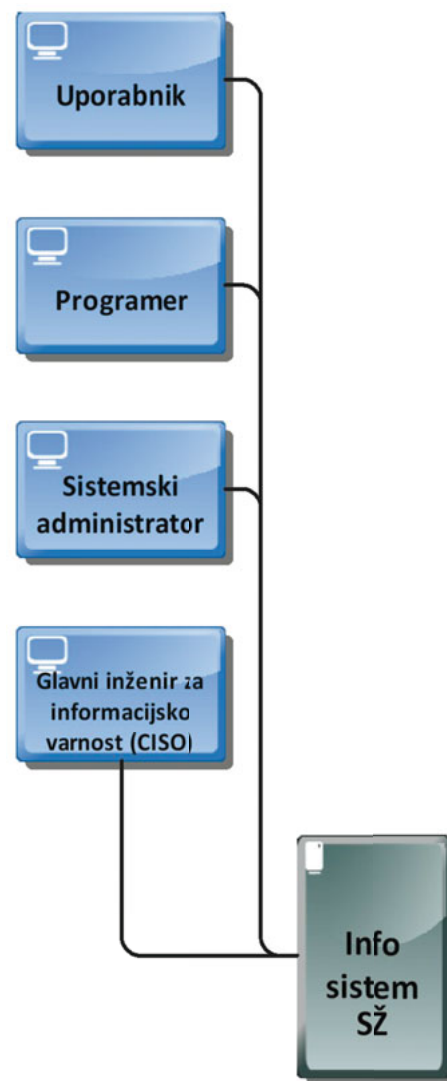
- Viri:
- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/InformacijskaVarnost.pdf>
  - <http://en.wikipedia.org/wiki/CISO>
  - [http://en.wikipedia.org/wiki/Identity\\_and\\_access\\_management](http://en.wikipedia.org/wiki/Identity_and_access_management)

**Shema 1:** Stopnje informatizacije in ravni zrelosti upravljanja dostopov

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>, stran 62



**Shema 2:** Upravljanje dostopov





## Vodenje prometa

## Novost – elektronski grafikon

V vodenju prometa smo uvedli računalniški program za prikaz elektronskega grafikona prometa vlakov. Elektronski grafikon je plod domačega znanja in je nastal na podlagi potreb uporabnikov.

Za potrebe avtomatizacije postopkov vodenja železniškega prometa so bila leta 2008 delovna mesta – prometniki, progovni prometniki in dispečerji – opremljena z osebnimi računalniki oziroma delovnimi postajami. Da bi lažje obvladali spremembe operativnega voznega reda v tovornem prometu, je bil potreben nadaljnji razvoj računalniškega sistema za izdelavo voznega reda ROMAN (Route management system). Skupaj s proizvajalcem Siemens smo leta 2009 razvili nove module za prikaz grafikona prometa vlakov v elektronski obliki **Roman Viewer**, konstrukcijo ad hoc vlakovnih poti **Roman Editor** in prikaz dejan-

skega grafikona vlakov **Roman Now**.

Elektronski grafikon smo začeli uporabljati z uveljavitvijo voznega reda omrežja 2010/2011. Razvili smo ga na podlagi potreb uporabnikov – prometnikov, progovnih prometnikov in dispečerjev – in ob podpori strokovnjakov s področja za informatiko. Dopolnili smo tudi program za elektronsko naročilnico vlakovnih poti (NVP), ki skupaj z elektronskim grafikonom in podatkovnimi bazami ISSŽP omogoča naročanje, odpovedovanje, ad hoc konstrukcije, dodeljevanje oziroma razdeljevanje ter prikaz vseh vlakovnih poti. Z novimi programi ustvarjamo celovito bazo vlakovnih poti, ki rabi za pripravo podatkov za zaračunavanje uporabnine. V elektronski grafikon je mogoče vstopiti z uporabniškim imenom in geslom, in sicer z intranetne strani Slovenskih železnic.

## Elektronski prikaz grafikona prometa vlakov

**Roman Viewer** je spletni program za prikaz grafikona vlakov. Glede na izbrano funkcijo, dan ali koledarsko obdobje ponuja prikaz rednih in izrednih vlakov, ki so bili naročeni za izbrano obdobje. Ponuja tudi podrobnejše podatke o posameznem vlaku: prevoznik, koledar vožnje, tabela voznih časov in druge.

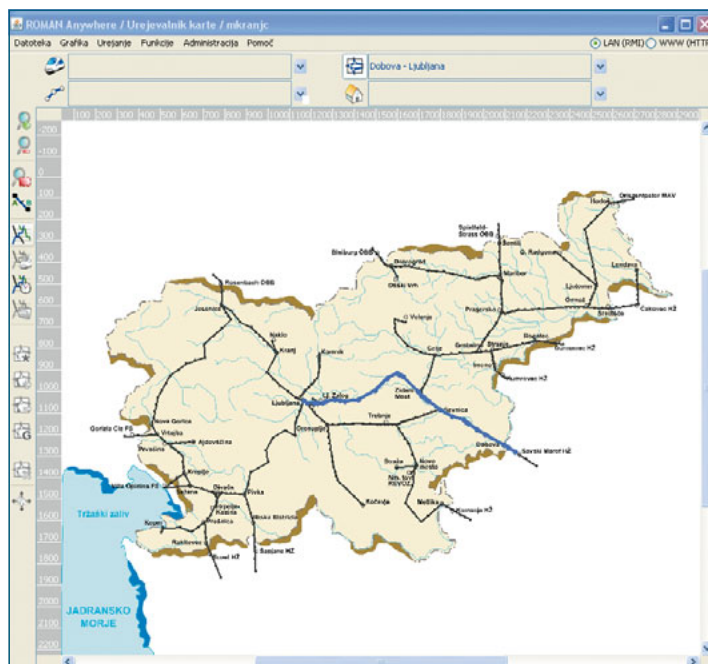
## Pridobitev pri izdelavi vlakovnih poti ad hoc

**Roman Editor** rabi za izdelavo voznega reda izrednih vlakov, ki ga pripravljajo konstruktorji voznega reda, in sicer za izredne potniške vlake, ter dispečerji na prometnih operativah, in sicer za tovrne in lokomotivske vlake ter vlake za potrebe upravljavca. Dispečer lahko kopira trase, jih podaljša ali skrajša, prilagaja časovne

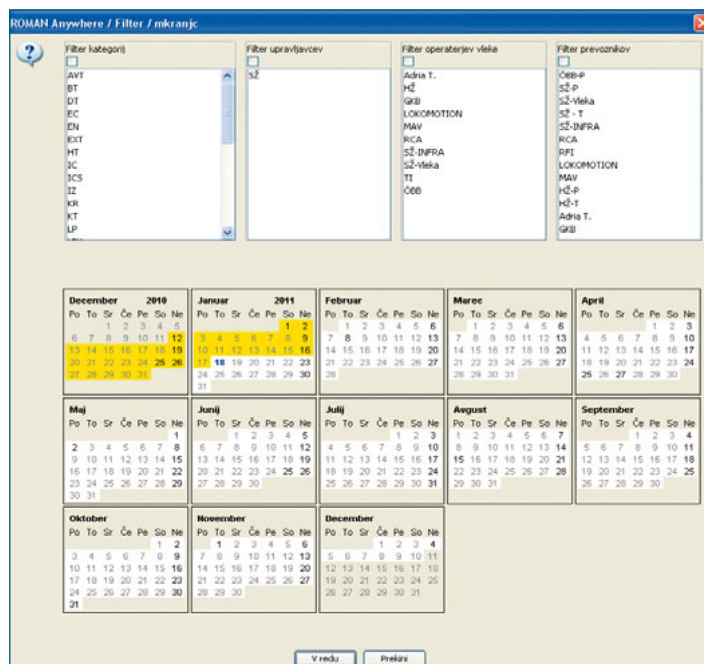
podatke, odpravlja konflikte v konstrukciji in drugo. Na podlagi prevoznikovega naročila dispečer izdelava vlakovno pot. Ko prevoznik potrdi vlakovno pot, jo dispečer objavi v Roman Editorju. Tako se podatki o voznem redu vlaka avtomatsko prenesejo v modul Roman Viewer in v programe ISSŽP. Prevoznik lahko naknadno odpove vlakovno pot preko NVP, vendar preden naj bi vlak začel voziti. Če odpove vlak, se spremeni status vlaka v programu načrta prometa vlakov in njegova trasa se v elektronskem grafikonu izbrši oziroma označi črčkano. Odpovedane vlakovne poti ni mogoče ponovno napovedati z isto številko vlaka.

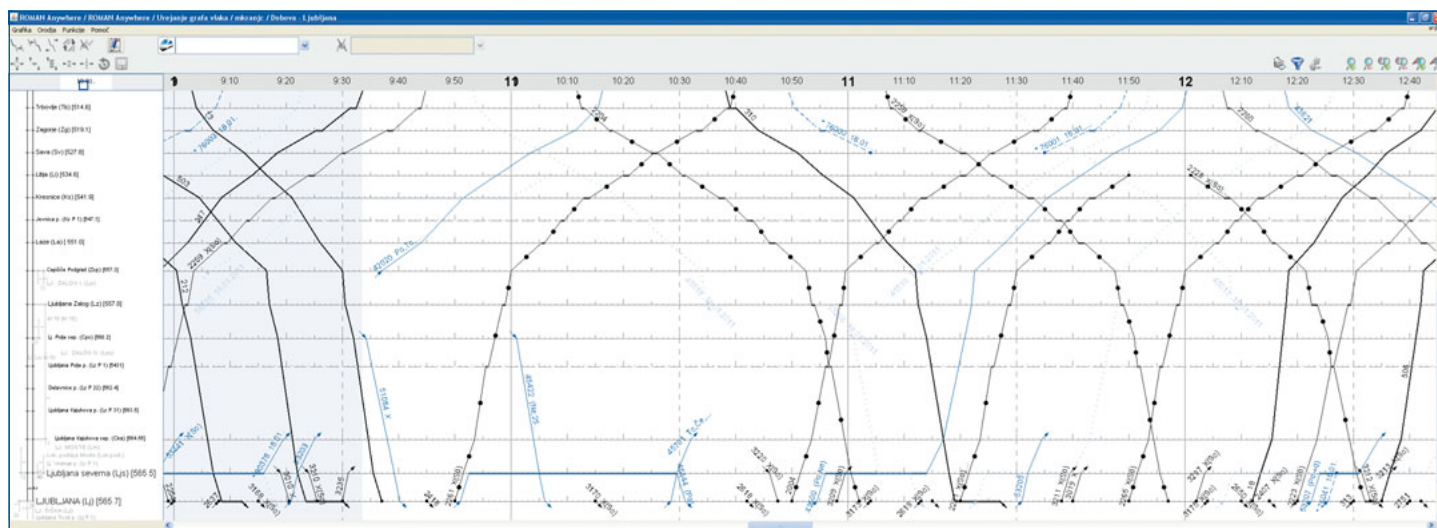
## Pregled gibanja vlakov

**Roman Now** ponuja dejanski grafični prikaz gibanja vlakov, ki so evidentirani v ISSŽP. V dejanskem grafikonu so časovni podatki, ki se obvezno



Prijavno okno elektronskega grafikona





Roman Viewer

vnašajo na 29 postajah. Z dopolnitvijo ISSŽP bodo podatke o gibanju vlakov vnašali na vseh prometnih mestih. To bo omogočilo opustitev ročnega risanja dejanskega grafikona.

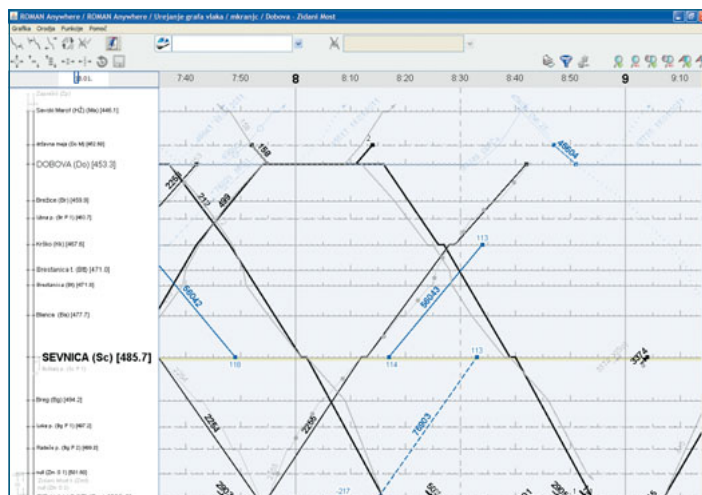
**Sklep**

Uvedba elektronskega grafikona pomeni, da:

- ima vsak vlak natančno določeno vlakovno pot;
- so vse spremembe v vlakovnem prometu objavljene v grafični obliki v dejanskem času;

- so stroški manjši. Zaradi številnih sprememb je prej bilo treba grafikone večkrat ažurirati in natisniti;
- se je zmanjšalo število sprememb voznorednih dokumentov.

Elektronski grafikon smo uspešno integrirali v informacijski sistem Slovenskih železnic. S tem smo pridobili kar nekaj izkušenj in znanja, zato se nakazuje še več možnosti za nadaljnji razvoj avtomatizacije postopkov vodenja železniškega prometa.



Roman Now

# Okolju prijazne hibridne dizelske lokomotive

Nemško železniško podjetje Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft (MEG) je lani z družbo Alstom podpisalo pogodbo o dolgoročnem preizkušanju ranžirnih dizelskih lokomotiv s hibridno tehnologijo. To je prvi primer uporabe hibridnih lokomotiv v železniškem tovornem prometu v Evropi. Prvo izmed petih dizelskih lokomotiv vrste BR1001 B-B je Alstom dobavil julija lani. Letos naj bi jih dobavil še štiri.

Hibridna tehnologija zmanjša porabo goriva za približno 50 odstotkov. Tehnologija je namenjena evropskem trgu, na katerem je več tisoč zasta-

relih lokomotiv. Hibridna lokomotiva deluje z največjo močjo 600 kW. Pogon lokomotive tvorijo majhen dizelski generator moči 250 kW, ki črpa dodatno energijo iz osmih velikih nikelj-kadmijevih baterij. Dizelski motor je izdelalo podjetje Kirsch, baterije pa podjetje Hoppecke Batteriesysteme. MEG je lokomotive vzel na lizing.

Če lokomotiva uporablja samo energijo iz baterij, povzroča zelo malo hrupa in vibracij. Zaradi kompaktnega motorja, je zelo tiha tudi, ko generator deluje. Medtem ko so motorji klasičnih lokomotiv med ranžiranjem vključeni ves čas, se



Hibridna lokomotiva proizvajalca Alstom

generator hibridne lokomotive vključi v manj kot 50 odstotku časa delovanja in v tem času proizvede 70 odstotkov manj

škodljivih snovi kakor običajne dizelske lokomotive.

Ronald Ian smith



## PELOPONEZ

## Z vlakom do grških smučišč

Grški polotok Peloponez je nekoliko večji od Slovenije, pokrajina pa je še bolj razgibana, saj se na vseh koncih izmenjuje razčlenjena obala in gorata notranjost. Zato so ceste ovinkaste, ponekod ozke in pogosto v precej slabšem stanju kot pri nas. Kljub zahtevnemu terenu pa je mogoče polotok že dobro stoletje spoznavati tudi z vlakom.

Železniška proga na severu povezuje Patras, največje mesto in pristanišče polotoka, z Atenami. Proga je bila zgrajena že davnega leta 1887 ter leta 1902 podaljšana ob zahodni obali do mesta Kyparissia daleč na jugu. V začetku 20. stoletja je bila zgrajena še povezava na vzhodu vse od Korinta do Kalamate v dolžini 236 kilometrov. Na razgibani poti se proga povzpne čez najvišji železniški prelaz v Grčiji, na višino 817 metrov. Povezati je bilo treba le še oba kraka, in tako se danes polotok ponaša z več kakor 700 kilometri železniških prog. Tako boste z lahkoto dopotovali v katero od številnih zgodovinskih mest, do katerih vodijo kratki odcepi. Iz Pirgosa se na primer lahko zapeljete do antične Olimpije, na severovzhodu do srednjeveškega mesta Nafplion, do letoviškega mesteca Loutraki in še kam.

## Zobata železnica na jugu Evrope

Najbolj zanimiv železniški odsek poteka na severu skozi sotesko Voraikos. Poleg ceste ozko vodno pot spremlja še spektakularna železniška proga. Dolga je nekaj več kot 22 kilometrov in povezuje letovišče Diakofto z gorskim mestecem Kalavryta (756 m). Zobata železnica ima tire široke le 750 mm, po njej pa vozijo temu prilagojeni vlaki.

Zobato železnico so zgradili italijanski inženirji med letoma 1885 in 1895. Vožnja po njej traja nekaj več kot uro. V tem času vlak prevozi več predorov in mostov, prek katerih prečka hudourniško reko. Vmes je nekaj zaselkov, v katerih se ustavi vlak, in naselje z majhno železniško postajo – Zachlorou. Po drugi svetovni vojni so se številni domačini izselili v manj odročne kraje, v zadnjih desetletjih pa se z razvojem turizma počasi vrača tudi življenje med kamnite zidove hiš.

Po progi med tednom v obe smeri peljejo trije vlaki, ob koncih tedna in praznikih pa zaradi turistov vozi nekaj več vlakov. Parnih lokomotiv žal ni več, saj so jih pred pol stoletja nadomestile dizelske. Za začetek obratovanja so leta 1891 izdelali pet

parnih lokomotiv, od katerih je po eno še mogoče videti na začetni in končni postaji. Tisto v Kalavryti še uporabljajo ob posebnih priložnostih. Parne lokomotive so nadomestili z dizelskimi lokomotivami Billard, leta 1967 pa so kupili še tri lokomotive proizvajalca Decauville. Leta 2009 so posodobili vozni park s štirimi vlaki, ki so sestavljeni iz dveh potniških vagonov, med katerima je vpeta lokomotiva. Izdelalo jih je švicarsko podjetje Stadler Rail AG.

## Tragična preteklost

Končna postaja zobate železnice je mesto Kalavryta, ki leži na robu travnate planote, obkrožene s presenetljivo visokimi gorskimi vrhovi. Mesto je bilo v preteklosti priča zgodovinskim dogodkom. Enaindvajsetega marca 1821 je bila prav tu razglašena vojna za neodvisnost Grčije. S simboličnim dvigom grške zastave v samostanu Agia Lavra se je začela vstaja proti Turkom. Najhujše čase pa so domačini preživljali med drugo svetovno vojno. Decembra 1943 so Nemci v povračilo za svoje pobite vojake zbrali vse dečke, starejše od 13 let, in moške ter jih postrelili. Ubitih je bilo okrog petsto domačinov,

Za vasi v notranjosti so značilne kamnite hiše.



Z vlakom je mogoče obiskati tudi Olimpijo.





Nafplion je eno izmed najbolj privlačnih mest na Peloponezu.



21

Reportaža



V bližini te postaje je mogoče obiskati samostan Mega Spileon, ki je zgrajen pod prepadno steno.

le trinajst pa jih je pokol preživelo. Pred odhodom so Nemci zažgali vas in bližnji samostan.

### Turizem prinaša spremembe

Domačini so se tako kot drugod v notranjosti Peloponeza od nekdanj preživljali s kmetijstvom in gojenjem drobnice. V osemdesetih letih pa se je začel razvijati turizem tudi tu, nekaj deset kilometrov stran od turističnih obal. Sprva so turisti prihajali zaradi slikovite železniške proge. Mnogi so se navduševali tudi nad več kakor dva tisoč metrov visokimi vrhovi, ki jih pozimi redno pobeli sneg. Na pobudo pokojnega župana Panosa Polkasa so leta 1988 dobrih petnajst kilometrov stran od Kalavryte odprli smučarsko središče. Začenja se na višini 1700 metrov in sega vse pod vrh mogočne gore Chelmos (2341 metrov). Od decembra do aprila lahko ljubitelji snežnih strmin uživajo na dvanajstih različno zahtevnih smučarskih progah. Smučarsko središče je privabilo tudi številne investitorje, in tako je danes v širši okolici na voljo več hotelov ter trgovin s športno opremo. Slednje so sredi vročega poletja videti precej nenavadno.

### Življenje v notranjosti

Z vlakom je torej mogoče spoznati velik del Peloponeza. Do bolj skritih koticov pa se je mogoče zapeljati z avtobusom ali še enostavneje z najetim avtomobilom ali motorjem. Promet se v hriboviti notranjosti hitro razredči in porazgubi na ozkih ovinkastih cestah. Kaže se ustaviti v katerem izmed starih naselij z značilnimi kamnitimi hišami. Skoraj vsaka vas premore starodavno gostilno ali dve. Ob njenih mizah, postavljenih na pločniku ali cesti, vedno posedajo moški. V modernejših lokalih je mogoče videti tudi ženske, predvsem mlajše in turisticke, starejše Grkinje pa običajno zahajajo le v restavracije ali se udeležujejo kakšnih prireditev v čast lokalnemu svetniku.

Ob prazničnih dneh dopoldanskemu obisku cerkve, okrašene z oljkami, sledi večerno zbiranje ob plastičnih mizah in stojnicah z vsakovrstnim kičem. Seveda ponujajo tudi nepogrešljivo pijačo in hrano. Med slednjo so vedno na voljo souvlaki (ražnjiči) in ovčeta, ki se počasi vrti na velikanskih roštiljih. Po deveti uri se začne prizorišče na hitro polniti in takrat za ogrevanje poskrbijo muzikantje. Zaslisi se zvok kitar, buzukija, violine in še česa. Ne mine dolgo, ko se začne med mizami viti kolo prepletajočih se ženskih in moških teles. Ja, Grki se nikakor ne pustijo recesiji, gospodarskim in političnim težavam ter črnogledim napovedim. Svojemu načinu življenja se pač niso pripravljene odpovedati ...

Za konec je treba omeniti, da je Peloponez od leta 1893 pravzaprav otok. Takrat so po dvajsetih letih gradnje dokončali Korintski prekop. 6,3 kilometra dolg prekop je ladjam skrajšal pot kar za štiristo kilometrov! Danes je s širino 21 metrov preozek za večje tovarne ladje, zato skozenj plujejo predvsem turistične ladje. Prekop premaguje več mostov, po enem izmed njih pa poteka tudi železniška povezava s prestolnico Atene.

Zobati vlak v Diakoftu (foto: Jork Zalar)



Vlak v Kalavryti (foto: Nikos Athanasopoulos, www.ediakopto.gr)

Reko Voraiikos prečka več železniških mostov.



V grški gostilni je vedno prijetno.





# Zadnji vlak v Buzet



Osemnajsti avgust 1876 je bil za prebivalce istrskega Buzeta slavnostni dan, pa ne zato, ker je ta dan »presvitli« cesar Franc Jožef praznoval svoj 46. rojstni dan, temveč zato, ker je na ta dan pripeljal po novozgrajeni istrski progi slavnostni otvoritveni vlak. Po desetletjih pregovarjanj in izdelave načrtov, od kod in kje naj bi proga potekala, je bila 143 kilometrov dolga proga, ki je v Divači povežala istrska mesta Pulj, Kanfanar, Rovinj in Pazin z Južno železnico ter cesarskim mestom Dunajem, vendarle zgrajena, in to v slabih treh letih.

Čeprav se je Avstro-Ogrska monarhija odločila za gradnjo proge predvsem iz strateških razlogov, saj je v Pulju imela svojo glavno vojaško pomorsko bazo, pa je ta proga imela tudi izjemni pomen za gospodarsko rast Istre. Kot navaja dr. Josip Orbančič v knjigi Tiri in čas, je tovorni promet iz puljskega pristanišča v dvajsetih letih narastel z 242 tisoč na 600 tisoč ton, kar je bila tretjina prometa, ki ga je takrat imela tržaška luka. Prebivalstvo Pulja, predvsem vojaško osebje in njihove družine, pa se je od leta 1876, ko je štelo 17 tisoč prebivalcev, v tem času več kot podvojilo.

Proga je doživljala vzpon tudi skozi naslednja desetletja, tako pred prvo svetovno vojno in med njo, kakor tudi po njej, ko je s povojno prerazporeditvijo ozemelj prešla pod italijanske železnice. Seveda je takrat usahnil promet med Dunajem in Puljem, tudi brzovlaka s spalnikom ni bilo več, se pa je močno povečal promet proti Trstu po progi Kozina-Herpelje-Trst.

Tudi čas takoj po drugi svetovni vojni, ko je istrska proga postala del železniškega omrežja JŽ, je prinesel dodaten dvig prometa, najprej z zgraditvijo proge Lupoglav-Raša-Štalije, po kateri so začeli voziti premog iz Labinskega bazena, nato pa še z odprtjem luke za les in živino v Bršici, z odprtjem cementarne v Koromačnem in termoelektrarne v Plominu. Leta 1990 je promet po progi dosegel skoraj tristo tisoč ton.

V tem času so s progo upravljale Slovenske železnice oziroma Železniško gospodarstvo Ljubljana, a je v zadnjih letih pred razpadom Jugoslavije že prihajalo do sporov s Hrvaško, tako glede lastništva kakor tudi glede pokrivanja izgub. Leta 1990 je Hrvaška sprejela zakon, s katerim je nacionalizirala vse proge na svojem ozemlju in jih pripisala Hrvaškemu železniškemu omrežju, kljub velikemu nasprotovanju istrskih železničarjev. Nepravična menjava – v zameno za 171 km prog, devet lokomotiv, šest vlakov in 59 službenih stanovanj so Slovenske železnice dobile železniško postajo Lendava in pet kilometrov dolgo progo Lendava-Mursko Središče, ter nerešeno vprašanje povračila izgub, ki jih je imelo ŽG Ljubljana na istrskih progah v obdobju 1974-1991 v skupni višini 104,7 milijona evrov. Poleg meje je to tudi še eno od nerešenih vprašanj v odnosih s Hrvaško, ki pa se nikoli ne omenja.

Po osamosvojitvi Slovenije je hrvaški del istrske proge ostal odrezan od omrežja HŽ. Nekaj časa je v zraku visela misel o gradnji predora skozi Učko, a



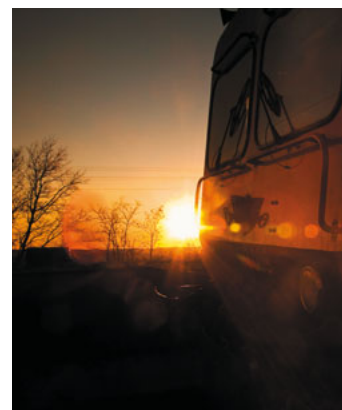
Zadnji potniki vlaka 7704 iz Buzeta v Divačo



Strojvodji Andreju Bariču je pripadla »čast« zadnje vožnje.



Zadnji pozdrav iz Buzeta



Potniki, namenjeni v Pulj, so se odpeljali v sončni zahod . . .





Sprevodnik Nedo Nedić je vedno pripravljen ponuditi potniku odgovor na njegovo vprašanje.

je bila pozneje opuščena zaradi velikih stroškov in nerentabilnosti. V tem času je začel tudi padati promet, vzrokov pa je bilo več. Poleg že običajnih – zgraditev cestnega omrežja in s tem prehod velikega deleža tako potniškega kot tudi tovornega prometa na ceste, je ogromno zmanjšanje prometa povzročilo tudi zaprtje rudnikov v labinskem bazenu ter zaprtje luke v Bršćici.

V zadnjih letih istrska proga tako rekoč živetari. Čezmejni tovorni promet se je zmanjšal na 72.600 ton leta 2010, oziroma na en sam vlak, pa še ta ne vozi vsak dan, potniški vozni red za leto 2009-10 pa tudi navaja samo poldrugi redni vlak na relaciji Divača–Buzet, in sicer jutranji iz Buzeta ter po-

poldanski do Buzeta in nazaj. Poleg tega je še tu sezonski vlak MV1472 Istra, ki vozi poleti iz Maribora v Pulj.

Lanski 10. december je bil za prebivalce Buzeta žalosten dan. Ta dan je iz Divače pripeljal zadnji redni potniški vlak, kajti na zahtevo Hrvaških železnic so bili čezmejni potniški vlaki ukinjeni tako tu kakor tudi v Čakovec in Dobovo. Kot razlog so HŽ navedle, da morajo infrastrukturi HŽ plačati uporabnino in da za čezmejne vlake ne dobijo subvencije. Žal tega hrvaški mediji prebivalcem ob istrski progii niso nikoli pojasnili, in tako ves srd zaradi ukinitve leti na Slovenijo in SŽ . . .

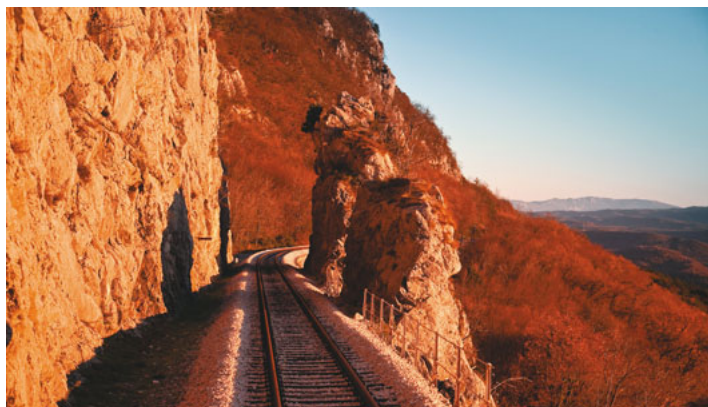
Pričujoče slike so nastale na ta žalostni dan.

7705	38331	7704	4320
15.14	14	16.05	16.13
19	20	19	25
24	24	30	33
26	26	38	40
30	30	43	44
34	34	50	50

Detalj voznega reda vlaka 7704/7705



Postaja Buzet, kot jo vidijo strojevodje. Zveza za Pulj že čaka.



Proga med Rakitovcem in Buzetom je divja in slikovita.



Kar veliko dinamita so porabili graditelji, ko so klesali progo te stene.



Še spominska slika treh uniformiranih mož za slovo



Neko poglavje zgodovine istrske proge se je tako končalo 10. decembra, ob 16.58, na tretjem tiru postaje Divača.



## Elektrifikacija in rekonstrukcija proge Pragersko–Hodoš

## Tehnologija dela se bo zaradi elektrifikacije spremenila

Elektrifikacija proge Pragersko–Hodoš bo zelo vplivala na organizacijo dela v tovornem prometu. Organizacijo dela bo treba do leta 2015 prilagajati dogajanju na progi, predvsem zaradi posegov v tirne situacije, rušenja skladišč in tirnih vagonskih tehtnic ter zaradi nadomestnih skladišč in umestitev novih tehtnic. Načrtujejo se spremembe tehnologije dela s tovornimi vlaki in druge spremembe.

Z vidika razvoja železniškega tovornega prometa bosta elektrifikacija in rekonstrukcija proge Pragersko–Hodoš omogočili kakovostnejše prevozne storitve na petem koridorju, zagotovili zadostno zmogljivost omrežja za rast tovornega prometa in zmanjšali možnost, da bi se prometni tokovi preusmerili na druge obvozne koridorje. Območje, kjer bo potekla elektrifikacija in rekonstrukcija proge, je na območju Sekcije za tovorni promet Maribor. Glavni

inženir **Jusuf Banjić** sodeluje v projektni skupini za uskladitev projektnih pogojev za projektno-gradbeno dokumentacijo (PGD), tako da lahko spremljamo, kaj se dogaja na progi in, ali projekt ustreza rasti tovornega prometa na petem koridorju. Projektni skupini sporočamo zahteve tovornega prometa, obenem pa se pripravljamo na spremembe tehnologije dela s tovornimi vlaki. Te bodo nedvomno nastale ob gradnji, to je v letih od 2011 do 2015. Dela na

postaji Hodoš naj bi se sicer začela že letos.

## Spremembe tehnologije dela

Tehnologija dela s tovornimi vlaki se bo v celoti spremenila na Pragerskem, ki bo s prometnega vidika postala navadna medpotna postaja, skozi katero tovorni vlaki vozijo v Hodoš, Maribor Tezno in Čakovec. Nova tirna situacija na postaji Pragersko – po projektih PGD – ni več predvidena za premi-

Skica: Elektrificiranost prog v Sloveniji



kalno delo, ker niso predvideni izvlečni tiri niti ranžirno-odpremi tiri, zaradi česar se bo premikalno delo selilo na postajo Maribor Tezno, prav tako tudi ranžiranje odsekovnih tovornih vlakov za dostavo tovora na postaje Slovenska Bistrica, Poljčane, Kidričevo in Ptuj. Tovorne vlake, ki vozijo skozi Pragersko z Madžarske in iz Hrvaške prek mejnega prehoda Središče, bo tudi treba preusmeriti v ranžirno postajo Maribor Tezno. Izvršilno osebje tovornega prometa se bo po izvedeni elektrifikaciji in rekonstrukciji postaje Pragersko prerazporedilo v ranžirno postajo Maribor Tezno, saj bo treba zaradi povečanega obsega dela na postaji Maribor Tezno okrepiti premikalne skupine in drugo izvršilno osebje.

Organizacijo dela in število zaposlenih na postaji Pragersko smo že prilagodili ob uveljavitvi sedanjega voznega reda. Za prenos premikalnega in ranžirnega dela v Maribor Tezno je treba opraviti predhodne priprave in investicije na tej postaji, zato smo izrazili potrebo po dodatnih tirih in drugih nujnih investicijah v tirno omrežje na tej postaji, oziroma predlagali predhodno rekonstrukcijo tirov. Tovorni terminal je namreč že sedaj preobremenjen. Ob intenzivni rasti prevozov kontejnerjev v luko Koper, ob prevo-

zih oprtnih vlakov iz Maribora Tezno v Wels in načrtovani gradnji tovarne Calcit na območju tovornega terminala bi bil prenos dejavnosti s Pragerskega, brez dodatnih tirnih zmogljivosti, neizvedljiv.

### Tehnice in skladišča

Večje spremembe bodo še na postajah Ptuj in Murska Sobota, kjer bodo zaradi elektrifikacije proge odstranili dve tirni tehtnici. Namesto teh bodo postavili sodobni vgradni dinamični vagoni tehtnici. Zanje ne bo treba izvesti dodatnih gradbenih del, zato bodo stroški vgradnje manjši. Tehnici bosta omogočili, da se bodo vagoni tehtali med vožnjo, kar bo skrajšalo premikalne postopke in zmanjšalo čas postankov vlakov zaradi tehtanja. Nova tehnologija tehtanja bo izboljšala delovne razmere premikalnega osebja in transportno-komercialnega osebja. Skladišči v Murski Soboti in Ljutomeru bosta porušeni, nadomestno skladišče bo na postaji Murska Sobota.

### Rekonstrukcije postaj

Glede obsega elektrifikacije in rekonstrukcije proge Pragersko–Hodoš smo povprašali **Alenko Dremelj**, vodjo Sekcije

za vzdrževanje prog Maribor, ki je povedala: »Elektrifikacija in rekonstrukcija proge Pragersko–Hodoš predvideva, da se najpozneje do konca 2015 izvede elektrifikacija proge in rekonstrukcije posameznih odsekov proge in postaj. Območje zajema enotirno progo št. 40 Pragersko–Središče–državna meja, odsek Pragersko–Ormož in enotirno progo št. 41 Ormož–Hodoš–državna meja. Projekt predvideva tudi rekonstrukcijo postaje Ptuj, rekonstrukcijo proge od km 38+800 do postaje Ormož, rekonstrukcijo proge v Pavlovcih, od km 2+547 do km 4+530, kjer se proga prestavi na novo traso, rekonstrukcijo pred postajo Ivanjkovci in rekonstrukcijo postaje Hodoš. Elektrifikacija bo izvedena v dolžini 109 kilometrov. Predvideni posegi elektrifikacije – postavitve drogov za napajanje – bodo potekali po obstoječi trasi proge, ob upoštevanju poznejše predvidene gradnje drugega tira. Elektrifikacija se izvede z enosmernim sistemom napetosti 3000 V, pri čemer se upošteva tudi možnost prehoda na 25 kV AC, območje postaje Hodoš pa bo elektrificirano tudi z izmeničnim sistemom 1 x 25 kV 50 Hz. Proga se elektrificira z voznim vodom, ki omogoča elektrifikacijo brez dodatnega napajalne-

ga voda, razen na odseku proge od elektronapajalne postaje (ENP) Gornji Petrovci do postaje Hodoš, na katerem je zaradi enostranskega napajanja napajalni vod nujen.«

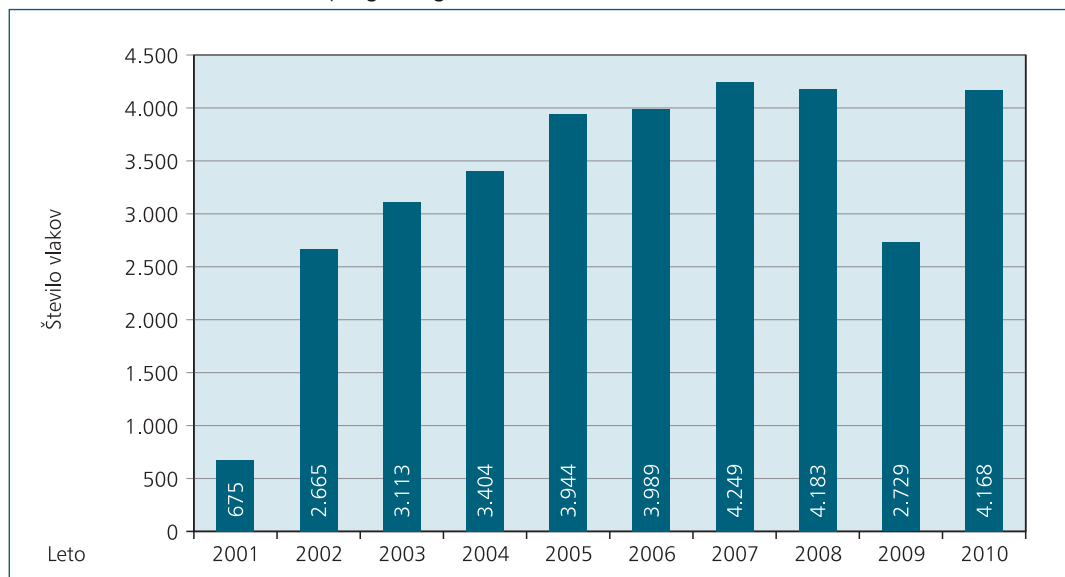
### Elektronapajalne postaje

Za oskrbo vleke z električno energijo enosmernega sistema 3 kV na železniški enotirni progi Pragersko–Hodoš je predvidenih pet ENP, ki bodo priključene na distribucijsko elektroenergetsko omrežje nazivne napetosti 20 kV. ENP so tipske zasnove. Zgradba ENP je pritlična z delno podkletitvijo za potrebe tehnične etaže, namenjene razvodu elektrovodnikov. Celotni objekt ENP je postavljen na plato, ki je ograjen ter ima urejen dostop za intervencijska vozila in vozila za potrebe tekočega vzdrževanja. ENP bodo:

- **ENP Ptuj**, v km 18+240 proge Pragersko–Ormož. ENP Ptuj je na drugi strani postajnega poslopja Ptuj na nakladalnem platuju v nadaljevanju blagovnega skladišča. Zgradba ENP je odmaknjena od osi prvega tira najmanj 4,5 metra.
- **ENP Pavlovci**, v km 4+531 proge Ormož–Hodoš. ENP Pavlovci se nahaja no novem odseku trase na delu rekonstrukcije proge v Pavlovcih.
- **ENP Ljutomer**, v km 20+440 proge Ormož–Hodoš.
- **ENP Murska Sobota**, v km 38+360, na območju železniške postaje Murska Sobota.
- **ENP Gornji Petrovci**, v km 59+283. ENP Gornji Petrovci je lociran ob cestnem nadvozu ceste Petrovci–Križevci.

V normalnem obratovanju je objekt ENP brez stalne zasedbe obratovalnega osebja, zato je predvideno, da se v celoti opremi s sistemom za daljinsko vodenje, sistemom za javljanje vloma, sistemom za javljanje požara in s sistemom za video nadzor.

Graf: Tovorni vlaki na odseku proge Pragersko–Hodoš







## Interoperabilnost

# Investicije na koridorju D v Španiji

Nedvomno je interoperabilnost železniške infrastrukture, ki je eno od ključnih področij, ki jih podpira tudi evropska politika, in to ne samo deklarativno, temveč tudi s sofinanciranjem konkretnih projektov, pomemben element za konkurenčnost železniškega prometa. Vlaganja v enoten sistem za upravljanje železniškega prometa, velikokrat omenjan in podrobno predstavljen sistem ERTMS/ETCS, imajo po evropskih železniških sistemih pomembno mesto na listah investicij. Učinki na prepustno zmogljivost prog, ki jih uvedba sistema prinaša, se merijo v do nekaj deset odstotkih. Resnici na ljubo je treba povedati, da odstotki močno odstopajo med posameznimi državami, vseeeno pa je vsem skupna ugotovitev, da sistem prinaša izboljšave.

Koridor D poteka od Španije do Madžarske in Ukrajine. Cilj koridorja D je vgradnja sistema ERTMS/ETCS, s katerim bi zagotovili temeljno interoperabilnost na celotnem poteku in velike koristi za razvoj železniškega prometa. Seveda tudi drugi infrastrukturni parametri ravno tako pomembno vplivajo na odvijanje prometa ter na kakovost storitev tovornega in potniškega prometa. Države na koridorju D zato izvajajo tudi druge investicije na infrastrukturi.

V Španiji so decembra 2010 končali dva pomembna projekta. Devetnajstega decembra je bila v komercialno uporabo spuščena nova hitra proga med Madridom in Valencijo. Skupna dolžina proge je 438 kilometrov, 6,6 milijarde evrov pa je bila vredna investicija, ki je omogočila, da se je potovalni čas zmanjšal med Madridom in Valencijo s štirih ur na 1 uro in 35 minut. Z odpr-



Pretovor blaga na tovarni postaji Figueras oziroma Portbou, v Španiji

tjem proge se je Španija povzpela tudi na prvo mesto med evropskimi državami po skupni dolžini hitrih prog. Španija ima sedaj že 2.056 kilometrov hitrih prog, Francija 1869 kilometrov, Nemčija pa 1.285 kilometrov. Verjetno kaže omeniti tudi dejstvo, da so v Španiji za vsa dosedanja financiranja gradenj hitrih prog pridobili

tudi precejšen delež evropskih sredstev.

Dvaindvajsetega decembra so med Španijo in Francijo, prvič v zgodovini, začela voziti vozila z normalno tirno širino. Tirna širina v Španiji je širša kakor v drugih evropskih državah, zaradi česar je prevoz tovora iz Španije v Francijo ali nazaj bil skorajda neverjeten logistič-





ni podvig. Sistem pretovora je deloval po dveh načelih glede na uporabljeni vagon in vrsto tovora – tovor so pretovorili iz vagonov ene tirne širine v vagon druge tirne širine ali pa so zamenjali tirno dvojico na

prek posebne naprave razširile s standardne na širokotirno širino. To omogočajo vlaki Talgo, ki jih upravljajo Španske železnice RENFE.

Kljub tem rešitvam je bilo jasno, da potrebuje Španija

lometrov na uro. Tako je vzpostavljena trasa, po kateri bodo v začetku vozili štirje tovorni vlaki med Barcelono in Lyonom oziroma Milanom, in sicer brez pretovora ali menjave kolesnih dvojic na meji. Posodobitev,

ske meje. Trasa hitre proge se na več mestih povsem približa obstoječi progi in jo tudi večkrat križa – podzemno in nadzemno, v večjem delu Barcelone in nekaterih večjih mestih poteka ob trasi podzemno in se



Sistem za menjavo kolesnih dvojic, na postaji Perpignan v Franciji.



Kretnica s tretjo tirnico

vagonu. Kljub optimiziranemu postopku, je pretovor pomnil velikansko zamudo pri skupnem prevoznem času in je onemogočal resnejše tekmovanje s cestnim prevozom.

V potniškem prometu zamude zaradi prestopanja niso tako velike, je pa zato prestopanje toliko bolj neprijetno do potnikov. Zato so že pred desetletji zgradili posebne potniške vagoni, ki so lahko vozili po obeh tirnih širinah, tako da so nekaterim potnikom v mednarodnem prometu prihranili prestopanje. Posebne kolesne dvojice so se na meji med vožnjo

drugačno rešitev, ki bo zagotavljala bolj kakovostno povezavo z drugimi evropskimi državami. Rešitev, ki deluje od decembra, je načeloma preprosta. Vgradnja tretje tirnice omogoča, da po progi vozijo tudi vozila s standardno tirno širino. Ozko grlo so pri tem bile kretnice in zahteva, da zaradi tretje tirnice ni hitrostnih omejitev. In, kapo dol, rešitve so poiskali, preizkusili in vlaki vozijo tudi prek takih kretnic brez hitrostnih omejitev.

S tretjo tirnico je opremljena proga od Barcelone, pomembnega pristanišča, do francoske meje, hitrosti pa so do 250 ki-

ki bo zagotovo pomembno vplivala na razvoj železniškega tovornega prometa na tem območju in bo pristanišču v Barceloni omogočila večjo konkurenčnost. Po napovedih RENFE-ja pomeni posodobitev, da se je potovalni čas med Barcelono in Lyonom zmanjšal za približno šest ur in da je mogoče voziti tudi daljše vlake. Z vgradnjo tretje tirnice so namreč posodobili tudi postaje in vse druge naprave na progi, tako da sedaj lahko vozijo vlaki dolžine 750 metrov.

Obenem gradijo novo hitro progo od Barcelone do franco-

tudi podzemno križa obstoječo progo.

Traso obstoječe proge med Barcelono in francosko mejo sem si lahko ogledal iz strojevodskih kabine, zato sem lahko bil pozoren na pomembno podrobnost – nivojska križanja. Zanimivo je, da so križanja železnice s cesto tudi v mestih izvedena nivojsko in da na odprti progi vsi prehodi niso zavarovani z zapornicami, temveč samo z Andrejevim križem. Pri tem pa hitrost vlaka, ne glede na tip zavarovanja, ostaja enaka – nikoli ni manjša od 120 kilometrov na uro.



Naprava in v ozadju vlak Talgo



Križanje s traso hitre proge, na vrhu, in cesto, v sredini.

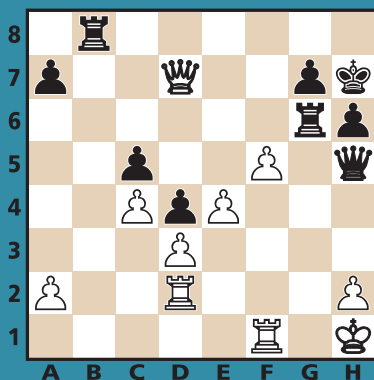
## ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

## Primer 21

Črni ima kmeta manj, vendar je na potezi in lahko hitro in učinkovito zaključi partijo v svojo korist.

**Barcza : Tarnovski**  
(Šavno, 1950)



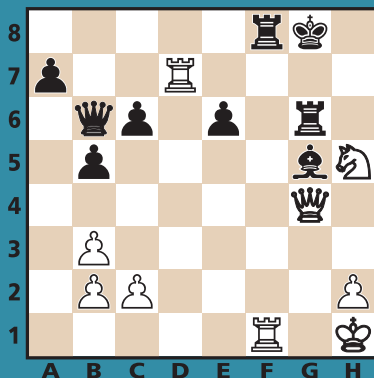
Rešitev:

1...Df3+ 2. Txf3 Tb1+ 3. Td1  
Txd1+ 4. Tf1 Tx1#

## Primer 22

Na prvi pogled je pozicija belih in črnih vojščakov nejasna, toda na potezi je bela visokost, ki drzno vdre v tabor črnega in ga prisili k predaji.

**Aronjin : Čehover**  
(Leningrad, 1947)



Rešitev:

1. Dxe6+ Txe6 [1...Tf7 2. Dxf7+  
Kh8 3. Dh7#] 2. Tg7+ Kh8 3.  
Txf8#

## Šahovski pokal SŽ

## Peti tekmovalni cikel

Največji šahovski cikel preteklih štirih let, Pokal Slovenskih železnic, se je začel zadnjo soboto v januarju. Enainšestdeset igralcev se je pomerilo na prvem izmed desetih turnirjev v letu 2011. Za končno uvrstitev se bo štel sedem najboljših rezultatov. Turnirji v pospešenem šahu – 15 minut na igralca – se bodo odvijali vsak mesec, razen julija in avgusta, končali pa decembra, ko bodo vsi udeleženci prejeli praktične nagrade.

Vladimir Kodrič je dosegel šest zmag in tri remije ter tako ostal edini neporaženi igralec na turnirju. Kljub temu je osvojil »le« tretje mesto. Drugo mesto z enakim številom točk je osvojil Zlatko Jeraj, ki ga je porazil le zmagovalec turnirja Boštjan Jeran. Slednji je nanizal osem zmag, premoč pa je moral v osmem kolu priznati le Kodriču.



Zlatko Jeraj, Boštjan Jeran in Vladimir Kodrič

Najboljši med železničarji je bil s 4,5 osvojenih točk Milorad Šljivič, ki je kot 49. nosilec osvojil 27. mesto. Več o ciklu si lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com).

Vlastimir Đurđević

## Ribiška liga Slovenskih železnic

## Priprave na deveto sezono

Ribiči železničarji se dejavno pripravljamo na letošnjo, že deveto sezono ribiške lige Slovenskih železnic. Prva tekma bo že aprila na Pragerskem. Po devetih letih ribiške lige smo utrdili naš sloves, in smo zato dobrodošli na vseh tekmovanjih v športnem ribolovu. Verjamemo, da naši uspehi širijo dober glas tako o nas kot Slovenskih železnicah.

Brez pomoči donatorjev in sponzorjev nam ne bi uspelo

izpeljati lige na tako visoki ravni. Zato se zahvaljujemo svetu delavcev Slovenskih železnic, ki nam je v okviru športnih dejavnosti tri leta namenjal denarna sredstva za promocijo. Žal zadnje leto nismo bili deležni pomoči, kar je velika škoda. Zahvaljujemo se tudi sindikatom na Slovenskih železnicah, saj so nam s plačilom kotizacije omogočili, da lažje izvedemo tekmovanje, in našim članom zagotovili nakup prenosnih ribiških kart.

Vsak ribič ve, da ribolov ni ravno najbolj poceni šport, in bi bila ribiška liga brez sponzorjev in donatorjev ogrožena. Zato se iskreno zahvaljujemo še naslednjim podjetjem: Zavarovalnica Maribor, Lumen svetica, Forte, d. o. o., Zoran Vučkovič s. p., EL-TERM Maribor, Som Lenart, Big Fish Spodnja Gorica, Lovce Celje, Petar šport Brežice, Trofeja Maribor, Spominki, s. p., Jeza Klavdij in Zeliščarji iz Loke pri Zidanem Mostu.

Zelo si želimo, da bi ohranili ribiško ligo Slovenskih železnic in jo hkrati tudi razširili. Prepričani smo, da imamo za to dovolj znanja, volje in pripravljenosti. Tudi v prihodnje želimo promovirati Slovenske železnice z našimi dejavnostmi, zato upamo, da nam bodo še naprej stale ob strani.

Ribiški pozdrav!

Miran Razboršek



Skupinski posnetek z osme tekme, 9. oktobra v Račah.

## Rešitve novoletnih ugank

Uganka	Rešitev
Iz dveh besed ena	darilo
Izpolnjevanke	božič
Zlogovna izpolnjevanke	Cargo deset
Končne in začetne črke	Holding SŽ
Izpolnjevanke nasprotij	Dedek Mraz, smrečica



## Spoštovani zaposleni in upokojeanci Slovenskih železnic,

posebej za Vas smo do konca marca pripravili ugodno ponudbo za naročnino na revijo Reporter.

Ponujamo Vam 36-odstotni popust za dvomesečno naročnino. Namesto 21,60 evra, kolikor bi odšteli za 8 številk Reporterja v prosti prodaji, boste v dveh mesecih prihranili 7,78 evra.

Dvomesečna naročnina samo za zaposlene in upokojeance Slovenskih železnic znaša le 13,82 evra.

Veseli bomo, če si bomo pridobili tudi Vaše zaupanje, če nas boste brali tudi Vi in revijo Reporter vzeli za svojo.



pokličite **080 9883**

BREZPLAČNA TELEFONSKA ŠTEVILKA

Da, naročam revijo Reporter **2-MESEČNA NAROČNINA**  
(8 številk) z vključenim posebnim  
36-% popustom po ceni: **13,82 €**

**prihranek 7,78 €**

Ime in priimek: \_\_\_\_\_

Ulica in hišna št.: \_\_\_\_\_

Kraj, poštna št.: \_\_\_\_\_

Telefonska številka: \_\_\_\_\_ Podpis: \_\_\_\_\_

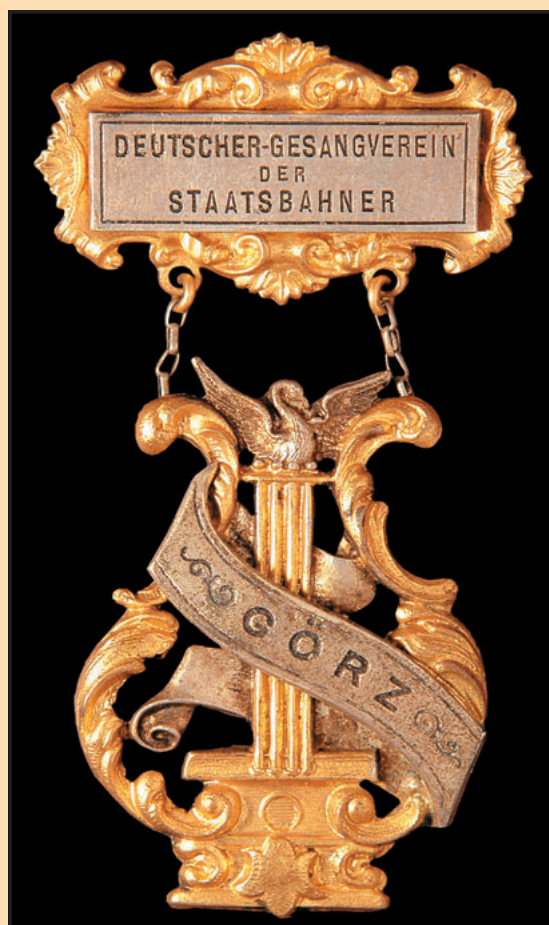
S podpisom potrjujem, da se strinjam s pogoji naročniškega razmerja.

Akcijska naročnina velja za 8 številk revije pri naročniških razmerjih sklenjenih do konca marca 2011. Revijo bomo začeli pošiljati po plačilu naročnine. Po izteku 2-mesečne naročnine boste prejeli neobvezujočo položnico za podaljšanje naročnine za naslednje 3 mesece s 5-odstotnim popustom. Za več informacij pokličite na brezplačno telefonsko številko 080 9883. Če boste naročilnico poslali po pošti, jo morate zaradi Zakona o varstvu osebnih podatkov poslati v zaprti kuverti na naslov: Prava smer, d. o. o., Dunajska c. 5, 1000 Ljubljana. Skladno z ZVOP-1 se zavezujemo, da bomo osebne podatke uporabljali izključno za namene sklenjenega naročniškega razmerja.

e-pošta **narocnine@reporter.si**

Pri naročanju po elektronski pošti obvezno pripišite, da gre za ponudbo Slovenskim železnicam, sicer ne bomo mogli obračunati posebnega popusta.





Izredno redka značka nemškega pevskega društva državnih železničarjev v Gorici, o katerem ne vemo skoraj nič. Očitno je imelo sedež na današnji postaji Nova Gorica. Le-ta je bila zgrajena kot leta 1906 državni projekt skupaj z Bohinjsko progo kot protiutež zasebni Južni železnici, ki je imela v svoji posesti progo in postajo skozi današnjo »staro« Gorico, zgrajeno že 1860. Društvo je torej lahko obstajalo samo do zgraditve Bohinjske proge do konca prve svetovne vojne, ko je to območje pripadlo Italiji.