

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Intervju

Jelka Šinkovec Funduk, direktorica – članica posloводства SŽ:
Vem, da znamo in zmoremo!

Aktualno

Na Slovenskih železnicah dogovor o ukrepih
s skupnim prihrankom 28 milijonov evrov

Direktorji železnic alianse Cargo 10
v Portorožu o sodelovanju v prihodnje

Nemški parlamentarci na obisku na Slovenskih železnicah

Fotoreportaža

Čikaška EL

Reportaža

Bohinjska proga

Tujina

Intervju: Franz Seiser – član uprave Avstrijskih železnic





**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 zeleni naslov.**

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si

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: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.793 izvodov • 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. junija 2012.



Dolinski most nad Dolom pri Borovnici
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Intervju

Jelka Šinkovec Funduk,
direktorica – članica poslovodstva SŽ:
Vem, da znamo in zmoremo!



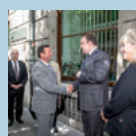
Aktualno

Na Slovenskih železnicah dogovor o ukrepih s skupnim prihrankom 28 milijonov evrov



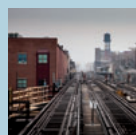
Aktualno

Direktorji železnic alianse Cargo 10 v Portorožu o sodelovanju v prihodnje



Aktualno

Nemški parlamentarci na obisku na Slovenskih železnicah



Fotoreportaža

Čikaška EL



Reportaža

Bohinjska proga



Tujina

Intervju: Franz Seiser – član uprave Avstrijskih železnic

2

4

5

6

16

18

24



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Bodi pripravljen sprejeti odločitve. To je najpomembnejša kvaliteta dobrega vodje. *General Patton.*

V preteklem mesecu smo v Portorožu organizirali srečanje vodilnih predstavnikov železnic alianse Cargo 10, ki si prizadeva razširiti, pohitrili in izboljšati delovanje na desetem koridorju. Direktorji železnic so medse sprejeli nove članice, poglobili sodelovanje in zastavili prihodnje cilje.

V začetku junija smo na Slovenskih železnicah gostili nemške parlamentarce, ki so se s poslovodstvom pogovarjali o strateških ciljih Slovenskih železnic, mednarodnem sodelovanju in prihodnosti podjetja.

Na železniški postaji v Kranju smo v okviru evropskega projekta Cobraman odprli novo informacijsko točko, ki bo v pomoč tako meščanom Kranja kot vsem potnikom na tej postaji. Na informacijski točki lahko potniki brezplačno dostopajo do interneta, dobijo številne turistične informacije o mestu Kranj, o voznih redih, morebitnih zamudah vlakov ...

Medtem ko je stanje v slovenskem gradbenem sektorju slabo in marsikdo obupuje nad razmerami v poslovnem okolju, je železničarsko gradbeno podjetje pridobilo posel v Črni gori, kar je odlična popotnica za prihodnost skupine SŽ.

V začetku junija smo imeli tudi čast in veselje srečati se s sodelavci, ki so letos praznovali železničarsko tridesetletnico. Verjamem, da si marsikdo od nas težko predstavlja, kako velik prispevek je dejstvo, da si tri desetletja in več zvest enemu podjetju in kljub kdaj težkim časom, vztrajno ustvarjaš prihodnost železnic.

Sodelavke in sodelavci, tudi sam vam ob tem jubileju čestitam.

Zakaj sem začel s citatom enega najuspešnejših generalov vseh časov?

Poslovodstvo je v začetku svojega mandata dalo obljubo o ukrepih, ki bodo vodili Slovenske železnice proti svetlejši prihodnosti. Maja so sprejeli odločitev, kako bodo ta cilj dosegli, in se s tem obvezali, da bodo svojo vizijo izpolnili. Dogovor, ki ga je poslovodstvo podpisalo s sindikati, je po mnenju ministra za infrastrukturo in prostor, predstavnikov sindikatov in poslovodstva dober in nujen temelj za Slovenske železnice v današnjih razmerah.

O tem in tudi o drugih, bolj pristočasnih dejavnostih smo se pogovarjali z Jelko Šinkovec Funduk, ki nam je predstavila svoj pogled na strategijo in stanje na Slovenskih železnicah ter zanimive podrobnosti iz svojega življenja.

Da lahko posameznik in podjetje učinkujeta, so včasih potrebni preskoki iz ustaljenih vzorcev in spemembe, kar omogoča nadaljnji razvoj. Dr. Zdravko Lavrič nam zanimivo razloži pet ključnih korakov za to, da je človek uspešen v osebnem življenju in v službi.

Tokrat se v rubriki Slovenija ob progi podamo po Bohinjski progi, ki nam jo avtor v krasni reportaži opiše in naslika od Jesenic do Mosta na Soči. Igor Fabjan tokrat potuje po Severni Irski in nam skozi zgodbo o ozkotirni železnici oriše čare pokrajine, ki je prav tako kot naša zaznamovana z železničarsko tradicijo in zgodovino.

Pogovarjali smo se tudi s Franzem Seiserjem, članom uprave Avstrijskih železnic, ki je nakazal nadaljnji razvoj podjetja v tovornem prometu ter trende in težave, s katerimi se srečujejo naši severni sosedje. Kljub temu, da je bil o načrtih, ki jih ima ÖBB v Sloveniji, bolj skrivnosten, pa je nanizal mnogo idej, o katerih je smotno razmišljati tudi pri nas.

Ste se kdaj spraševali, ali ste fizično in psihično sposobni preteči razdaljo sto kilometrov? V hladnem aprilskem jutru, natančneje ob 5. uri in 5 minut zjutraj, so se s tem izzivom spopadli ultramaratonci, ki so tekli po trasi proge Porečanke. Ob isti uri je namreč pred 110 leti, na svojo 123,8 kilometra dolgo in več ur trajajočo vožnjo, iz Trsta do Poreča odpeljal prvi vlak. O preizkušnji, udeležencih in zmagovalcih si lahko več preberete v rubriki Prosti čas.

Železniški muzej Slovenskih železnic in zaposleni v muzeju so od nekdaj zelo dejaven del podjetja. V začetnih vrsticah uvodnika pišem o slovesnosti ob podelitvi priznanj in spominkov ob tridesetletnici dela na SŽ, ki se je odvijala v železniškem muzeju. Aprila pa so v muzeju tako kot že mnogo let prej 35. po vrsti organizirali tudi sejem modelne železnice, kar nam v zadnjem delu revije z besedo in sliko odlično predstavi Mladen Bogič.

Spoštovani bralci, želim vam prijetno branje!

Jelka Šinkovec Funduk, direktorica – članica posloводства Slovenskih železnic

Vem, da znamo in zmoremo!

Gospa Šinkovec Funduk, kakšne so temeljne strateške usmeritve Slovenskih železnic?

Na zastavljeno vprašanje je pravzaprav pavšalno lahko odgovoriti, vsaj deset mojih predhodnikov je nizalo odgovore na to temo, nekateri iz železniških priročnikov, spet drugi, predvsem na začetku mandatov, pa z lahkotnostjo in vero po dosegi ciljev. Sama pa se nagibam k temu, da je treba postaviti strategijo, temelječo na realnih ciljih, še posebej takrat, ko vem, da njihovo doseganje ni odvisno samo od našega truda in dela, temveč tudi od deležnikov, na katere je težje ali celo nemogoče vplivati. V mislih imam deležnike, kot so lastnik, razne institucije, kot je Javna agencija za železniški promet, Luka Koper, konkurenca in ne nazadnje samo ekonomsko okolje in trg, na katerem delujemo. Povsem sami pa smo v neskončni težnji po doseganju dobičkonosnosti, pri zmanjševanju zadolženosti in v zasledovanju temeljnega cilja, doseči in obdržati pozitivni poslovni izid ob zagotovitvi dolgoročne uravnoteženosti med prihodki in odhodki, ter zagotavljanju investicijskega potenciala za zagotovitev tistih investicijskih projektov, ki bi nas obdržali v koraku s konkurenco in seveda na trgu prometnih storitev.

Kako konkurenčne so Slovenske železnice v primerjavi s sosednjimi železnicami? Si lahko obetamo večji kos pogače v tovarnem transportu v JV Evropi?

Ne bi se rada vračala v preteklost, pa vendar menim, da je bila storjena glavna napaka leta 2004, ko je bil čas, ki so ga praktično vse države Evropske unije izrabile tako, da so svoje nacio-

nalne prevoznike finančno sanirale in jih pripravile za uspešen start na konkurenčen in liberaliziran prometni trg. Pozneje je bilo zaradi prepovedi državnih pomoči težje, čeprav lahko nemo opazujemo dokapitalizacije, kot na primer Adrie Airways, NLB idr. Prepričana sem, da bi že polovični obseg istih sredstev, namenjenih Slovenskim železnicam, omogočil zdrav zagon za dolgoročno stabilizirano poslovanje. Izjemno podhranjeno stanje železniške infrastrukture v Sloveniji, pretežno zgrajene v prejšnjem in predprejšnjem stoletju, ne ustreza sodobnim transportnim potrebam, niti glede parametrov niti glede na zmogljivosti. Takšno stanje v znatni meri neposredno vpliva na konkurenčnost obeh naših prevoznikov, ob dejstvu, da skupni substrat na slovenskem trgu ne narašča. Poleg tega pa se soočata še z zastarelim in pomanjkljivim voznim parkom, da bi lahko konkurenčno nastopala na trgu. Kritično pa ocenjujem dejstvo, da tovarnemu prometu še vedno ni uspelo pridobiti varnostnih spričeval vsaj v sosednjih državah in da med pridobivanjem varnostnih spričeval s strani avstrijskega prevoznika ni izkoristil reciprocnosti. Menim, da so obeti v Jugovzhodni Evropi perspektivnejši, še posebej v povezavi s projektom Cargo 10 in drugimi razvojnimi možnostmi v okviru alianse, ter da nam bo skladno s sprejetimi ukrepi uspelo intenzivirati trženjsko dejavnost. Vem, da znamo in zmoremo.

V preteklih letih se je do sti govorilo o povezovanju Slovenskih železnic z Nemškimi železnicami. Menite, da se bodo pogajanja o tem obnovila? Kako nujno je za SŽ povezovanje s strateškim partnerjem?



Jelka Šinkovec Funduk, direktorica – članica posloводства SŽ (foto: Antonio Živkovič)

Model partnerstva z Nemškimi železnicami, ki je bil leta 2008 v sklepnih fazi, vendar do končnega dogovora ni prišlo, dobro poznam. Šlo je za obojestransko koristen in korekten partnerski odnos, ki bi Sloveniji prinesel posodobitev železniške infrastrukture in zagotovitev blagovnih tokov, s tem pa dolgoročni posel Slovenskim železnicam. Kot mi je znano, je predsednik vlade, kljub po moji oceni bolj kot ne ponesrečenim poskusom v zadnjih letih, ponovno obudil Nemške železnice za nadaljnje pogovore s Slovenijo. Menim, da je partnerstvo na enakopravni podlagi smiselno, in v dani situaciji, ko nam grozi, da nas evropski koridorji obidejo,

zelo primerno in ga vsekakor pozdravljam.

Kako učinkoviti so nedavno sprejeti ukrepi posloводства Slovenskih železnic? Je to prava strategija za izhod podjetja iz krize? Je bilo dovolj storjenega na prihodkovni strani?

Ukrepi, ki smo jih pripravili v poslovodstvu, so bili nujna posledica za omilitve finančnega stanja, v katerem smo se znašli. O znatni učinkovitosti ta trenutek še ne moremo govoriti, ker so naravnani na dveletno obdobje, pa vendar se že kažejo prvi rezultati, predvsem na obvladovanju stroškov s področja splošne porabe. Ne gre le

za znižanje stroškov dela, ki je, verjamem, najbolj boleč ukrep za delavce, temveč za ukrepe na področju nove organizacije in centralizacije poslovnih funkcij in racionalizacije na vseh področjih. Prihodkovni strani smo namenili veliko pozornosti, ker smo ocenili, da je bilo prav to področje v preteklosti zanemarejeno. Ne povsem upravičena je kritika, da imajo SŽ več nabave, kot prodaje, zato smo sprejeli konkretne ukrepe, ki zadevajo vzpostavitev strateške prodaje in trženja, internacionalizacijo poslovanja, razvoj in ponudbo novih storitev in produktov, ki ustvarjajo dodano vrednost. Na področju dezinvestiranja nepremičnin pa ukrepe v zvezi z donosnostjo najemnih pogodb, oddaje oglasnih in drugih prostorov, odprodajo vseh poslovno nepotrebnih nepremičnin, ter še niz ukrepov na drugih področjih. Prepričana sem, da bodo ukrepi »prijeli« in se bo njihova učinkovitost odrazila že konec tega in še bolj v naslednjem poslovnem letu.

Kdaj lahko pričakujemo SŽ na »zeleni veji«?

Tudi zelene veje so trnove, a kot rečeno, z realizacijo ukrepov smo na dobri poti. Upam, da bo znal lastnik ceniti naša prizadevanja in sledil začrtani poti tako, da bo pravočasno in v dovoljšni meri zagotavljal sredstva za pokrivanje javne gospodarske službe, finančno saniral pretekle obveznosti, uredil problematiko trošarin, zagnal investicijski cikel in uredil normativno področje.

Kako je s sredstvi za opravljanje gospodarske javne službe in poplačilom terjatev -134,26 milijona evrov – s strani države. Jih bo dr-

žava izplačala in kdaj? Ali je poplačilo omenjenih terjatev ključno za prihodnje uspešno poslovanje SŽ?

V zvezi z zagotovitvijo sredstev za opravljanje obvezne gospodarske javne službe je poslovodstvo dobilo kar nekaj sivih las. Osnutek rebalansa državnega proračuna je kazal zelo slabe številke za Slovenske železnice, kar 39 milijonov manj od potrebnih sredstev. Po številnih pogajanjih, dokazovanjih in prepričevanjih nam je nekako uspelo zagotoviti glavnino potrebnih sredstev, na kakšen milijon pa še upamo. S terjatvijo 134 milijonov pa se po sprejetem Zakonu o uravnoteženju javnih financ žal izplačilo zamika za dve leti, z dobo obročnega izplačila desetih let, kar bo seveda vplivalo poslovni rezultat. Zadevna pogodba je v usklajevanju, upamo pa, da bomo tudi s pomočjo izvedenih finančnih instrumentov delno nadoknadili izpad.

Lahko v naslednjih nekaj letih pričakujemo večje državne investicije v železniško infrastrukturo?

Investicije v železniško infrastrukturo so nujne, upam in verjamem, da smo zdaj, ko je cestna obnova pri kraju, končno na vrsti mi. Državni proračun sicer kratkoročno ne kaže pozitivnih trendov, vendar je odprtih možnosti več, med drugim tudi omenjeno strateško partnerstvo. Analize kažejo, da se en evro, vložen v železnice, kar osemkrat oplodi, da bi zagon investicijskega ciklusa v znatni meri omilil gospodarsko krizo Slovenije, da bi gradbeni sektor doživel preporod ... Torej dovolj razlogov, tudi makroekonomskih, za zagon.

Kakšen je zdajšnji odnos med socialnimi partnerji in novim poslovodstvom SŽ?

Odnos presojam kot korekten, še posebej sem – kljub ostrim besedam, ki so padale v času zadnjih pogajanj – zadovoljna, da smo se medsebojno uskladili in podpisali dogovor. Spoštujem razum, ki so ga socialni partnerji pokazali ob stanju, v katerem so SŽ. Vsi smo morali popustiti, v interesu tokrat skupnega cilja. Verjamem, da ga bomo dosegli.

Pred nekaj dnevi ste praznovali 30-letnico dela na železnici. Kako bi v nekaj besedah opisali vašo železniško pot?

Ja, doba je dolga, pa vendar je minilo vrtoglavo hitro. Kot pripravnica sem začela v Prometnem inštitutu, ki je takrat štel prek sto delavcev. Sprva sem bila zaposlena kot asistentka, pozneje kot raziskovalka, moja poglobljena področja dela raziskav pa so bili energetika v prometu ter cestni in železniški mednarodni tovarni tokovi.

Z reorganizacijo sem nadaljevala v Področju za informatiko in med drugim vodila statistično dejavnost SŽ, nato pa štiri leta kot generalna direktorica direktorata za železnice in žičnice službovala na Ministrstvu za promet. Po vrnitvi sem vodila področje za raziskave in kakovost, nato pa letos sprejela izziv članice poslovodstva oziroma namestnice generalnega direktorja SŽ.

Ne glede na napore sem vedno rada hodila v službo, pa ne le hodila, delala. Ljudje so prijetni, kljub vsemu je še čutiti pripadnost, skratka, gre za kolektiv, v katerem se počutiš doma.

Prebral sem, da ste se precej ukvarjali s plavanjem, bili ste članica državne plavalne reprezentance Jugoslavije in večkratna državna prvakinja. Ste še dejavni na tem področju? S čim si še zapolnite proste dneve?

O, kje je že to, ja, najprej sem plavala, nato sem bila sodnica za plavanje, vaterpolo in skoje v vodo. Plavanje sem redno sodila, k vaterpolu pa žensk niso pustili. Na takratnem DIF-u sem opravila vse izpite za trenerko plavanja, kljub temu pa sem izbrala drug poklic in, kot kaže, bom kariero končala na »ajzenponu«. Vem, da sem se prav odločila. Ja, dejavna pa sem, če je le čas, se veliko ukvarjam s športom: smučam, jadram, kolesarim, igram tenis ... pravijo, da vse prehitro.

Se sami pogosto vozite z vlakom? Poznate kakšno zanimivo anekdoto iz železniškega življenja?

Ne maram letal, avto vozim prehitro, kar se včasih konča na strehi, jadrnice ne vozijo po kopnem, vlak, ja, vlak imam pa rada. V zadnjem času se manj vozim, sem pa tja se kdaj odpeljem na Bled. Za mano pa so številne, ne le lokalne vožnje z vlakom, temveč tudi daljše, na primer v London idr. Največkrat pa sem z vlakom potovala v Pariz, službeno na seje UIC-ja. Vedno sem potovala sama, kar je včasih neprijetno. Nekoč sem se vračala s seje v Parizu, s takratno povezavo TGV-ja do Ženeve. Sicer točen TGV se eno uro ni premaknil. Ko sem vprašala, zakaj ne krenemo, so mi neverjetno mirno povedali, da je bomba na vlaku. Ker so bili vsi mirni, tudi sama nisem pokazala vznemirjenja, sem pa vedela, da bom zamudila povezavo za Ljubljano. Ko sem ob dveh zjutraj prispela na postajo v Ženevi, me je nek moški vprašal, kam potujem. Sploh mu nisem odgovorila. Ko pa me je, potem ko je očitno nekoga iskal, ponovno vprašal, ali sem jaz tista za Ljubljano, sem ugotovila, da mi je prav on uspešno uredil povezavo za Ljubljano. Torej se splača odgovoriti tudi neznanemu moškemu ob dveh zjutraj.

Janez Krivec

Vsa leta si prizadevam spremeniti splošno miselnost, zlasti medijev, da nam država daje sredstva. Ta država nam nič ne daje, razen malenkostnih sredstev za kadrovske sanacije Slovenske železnice nikoli niso prejele niti evra. Lastnik plačuje le delo, ki ga zanj opravljamo v okviru obvezne gospodarske javne službe (OGJS), torej servis, ki ga je treba plačati, kot vsakega drugega. Kdaj bomo to doumeli?

Na Slovenskih železnicah dogovor o ukrepih s skupnim prihrankom 28 milijonov evrov

Člani poslovodstev vseh družb v sistemu Slovenskih železnic so v torek, 29. maja, s predsedniki reprezentativnih sindikatov ter predsedniki svetov delavcev podpisali Dogovor o ukrepih na področju prihodkov, izdatkov in materialnih stroškov ter na področju plač, povračil in drugih prejemkov v koncernu slovenskih železniških družb.

Dogovor bo veljal od 1. maja 2012 do 31. decembra 2013 in je pomemben korak k dolgoročni sanaciji družb, ki so del sistema Slovenskih železnic. Predvideni pozitivni učinki ukrepov bodo letos znašali 14,2 milijona evrov, leta 2013 pa 14 milijonov evrov.

Dogovor določa, da se vsem zaposlenim, ki prejemajo plačo po kolektivni pogodbi, razen zaposlenim z osnovno bruto plačo do 619 evrov, znižajo plače, odvisno od višine osnovne bruto plače (OBP):

- delavcem z OBP do 619 evrov se plača ne zniža,
- delavcem z OBP od 620 do 829 evrov se plača zniža za 4 odstotke
- delavcem z OBP od 830 do 1.224 evrov se plača zniža za 4,5 odstotka
- delavcem z OBP nad 1.224 evrov se plača zniža za 5 odstotkov.

Delavcem, ki prejemajo plače po individualni pogodbi, se bodo plače znižale za 16 odstotkov in se med veljavnostjo dogovora ukinile stimulacije.

Dodatno pa se bodo do konca leta 2012 prepolovile stimulacije, ki jih delavci na kolektivni pogodbi prejemajo v skladu s sporazumom, ki je bil sklenjen konec junija 2011.

Oba ukrepa znižanja plač bosta veljala od 1. maja 2012 do 31. decembra 2013.

Regres za letni dopust za leti 2012 in 2013 bo izplačan le v višini minimalne plače. Delavci, ki plačo prejemajo po



Z desne proti levi: Bojan Brank, Zvone Černač, Dušan Mes, Jelka Šinkovec Funduk, Milan Perović, Albert Pavlič in Silvo Berdajs. (foto: Miško Kranjec)

individualni pogodbi, regresa ne bodo prejeli.

Med veljavnostjo dogovora bo višina povračila stroškov za prevoz na delo omejena največ na višino minimalne plače.

Za leti 2012 in 2013 se bo zmanjšalo število dni letnega dopusta, ne glede na določbe kolektivne pogodbe, in sicer:

- delavcem, ki bi jim v skladu s kolektivno pogodbo in splošnimi akti družbe pripadalo do vključno 26 dni letnega dopusta, se število dni ne zmanjša;
- delavcem, ki bi jim v skladu s kolektivno pogodbo in splošnimi akti družbe pripadalo od 27 do vključno 31 dni letnega dopusta, se število dni zmanjša za en dan;
- delavcem, ki bi jim v skladu s kolektivno pogodbo in splošnimi akti družbe pripadalo 32 in več dni letnega dopusta, se število dni zmanjša za dva dni.

temelj, da poslovodstvo letos in prihodnje leto skupaj z drugimi ukrepi Slovenske železnice popelje do pozitivnega poslovanja. Generalni direktor je napovedal tudi, da bo do 1. septembra letos uveljavljena nova notranja organiziranost z zmanjšanjem števila ravni vodenja na dve in z bistvenim zmanjšanjem števila vodilnih delovnih mest. Podpisniki dogovora so se še dogovorili, da bodo zmanjšali vse lastne stroške in stroške delovanja vseh svetov delavcev za petdeset odstotkov.

Dogovor med socialnimi partnerji je pohvalil tudi minister za infrastrukturo in prostor Zvone Černač in dejal, da pomeni dober temelj za nadaljnji razvoj SŽ.

»Zdaj smo, glede razvoja železnic, na potezi na ministrstvu.« Zvone Černač

Sindikati so bili tokrat na strani poslovodstva SŽ, kar je poudaril tudi Silvo Berdajs,

Generalni direktor Dušan Mes je poudaril, da je dogovor



(foto: Miško Kranjec)

ki je dodal še, da je z vidika zaposlenih težko dajati pozitivne ocene, je pa ta korak z vidika podjetja nujno treba storiti.

»Dogovor je v dobrem ravnovesju med interesi zaposlenih in interesi podjetja.«
Silvo Berdajs

Zmanjšanje števila zaposlenih bo potekalo predvsem

z upokojevanjem delavcev, ki izpolnjujejo pogoje za upokožitev, z vključevanjem delavcev v program reševanja presežnih delavcev in z drugimi socialno vzdržnimi oblikami reševanja morebitne prezaposlenosti, vse z namenom, da ne bo trajno presežnih delavcev, ki bi prešli v odprto brezposelnost.

Skupno število delavcev, ki bodo letos izpolnili pogoje za upokožitev oziroma se bodo do

konca leta 2013 lahko vključili v program presežnih delavcev, je 1.052. Nekateri delavci bodo napoteni na čakanje na delo na domu. Hkrati na Slovenskih železnicah ni predvideno novo zaposlovanje, temveč prerazporeditve zaposlenih znotraj sistema.

Predsednik nadzornega sveta SŽ Bojan Brank je poslovodstvu in socialnim partnerjem čestital, da jim je uspelo skleniti dogovor.

»Slovske železnice so na dobri poti.« Bojan Brank

Poslovodstvo Slovenskih železnic bo začelo z aktivnostmi za reprogramiranje kreditov. Po besedah generalnega direktorja poteka razdolževanje podjetja po načrtu. Lani je družba vrnila 24 milijonov evrov glavnice, letos pa že 12 milijonov evrov.

Janez Krivec

Direktorji železnic alianse Cargo 10 v Portorožu o sodelovanju v prihodnje

V Portorožu je v sredo in četrtek, 16. in 17. maja, potekal sestanek alianse Cargo 10, ki je bila vzpostavljena na pobudo Slovenskih železnic. Udeležili so se ga predstavniki vseh železnic članic alianse. Na sestanku so sodelovali generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, predsednik uprave Hrvaških železnic Renč Valčić, generalni direktor Železnic Republike Srbije Dragan Savanović, direktor Transporta Makedonskih železnic Oliver Derkovski, namestnik generalnega direktorja Železnic federacije BiH Vlado Budimir, direktor Prevozov Že-

leznice Srbije Dragan Grujić ter predsednik uprave HŽ Carga Ivan Lešković.

Na sestanku so se pogovarjali o možnosti povečanja količine prevoženega tovora na X. koridorju, saj se vse članice alianse spopadajo z zmanjševanjem prepeljanega tovora in z zmanjšanjem prihodkov ter s spreminjanjem prometnih tokov in vrste blaga.

Udeleženci sestanka so se strinjali, da je vozni čas na X. koridorju zaradi stanja, v katerem je železniška infrastruktura, predolg, zaradi česar je IV. koridor v prednosti. Ker tudi



Na čelu mize generalni direktor Dušan Mes in direktor SŽ Tovorni promet Igor Hribar (foto: Miško Kranjec).



Predstavniki železnic članic alianse Cargo 10 (foto: Miško Kranjec).

veliki evropski železniški prevozniki delujejo z milijonskimi izgubami, je namen članic alianse še tesnejše povezovanje, ki bo prineslo povečanje obsega dela in še bolj učinkovite prevoze.

Udeleženci sestanka so med drugim pregledali opravljene naloge, v obdobju od 23. aprila 2010, ko je bil v Opatiji podpisan sporazum o skupnem delovanju in nastopu na trgu, do začetka letošnjega leta, ko so se

alianse pridružile Makedonske železnice.

V omenjenem obdobju so pripravili predlog novih produktov in skupnih ponudb za celotno prevozno pot. Podpisali so sporazum o tehnični primopredaji vagonov na zaupanje in dodatni sporazum o uporabi tovornih vagonov za leti 2011 in 2012. Cilja obeh sporazumov sta predvsem skrajšati vozni čas

tovornih vlakov. Članice alianse so med drugim izdelale tudi priročnik kakovosti in bile dejavne na področjih zmanjševanja reklamacij, pri pospeševanju obračuna prevoznih stroškov in pri skrajšanju voznih časov.

Vse članice alianse so popolnoma podprle projekt in izrazile željo po nadaljnjem sodelovanju. Aliansa Cargo 10 bo v prihodnje svojo vlogo še širila. Kot

naslednja članica se bodo alianse pridružile Bolgarske železnice.

Za članstvo so zaprosile tudi Grške železnice, o čemer so se udeleženci strinjali in njihovo članstvo soglasno potrdili. Širitev članstva pomeni dobro priložnost za okrepitev vpliva Carga 10 na večjem delu X. koridorja in približevanje trgov Bližnjega vzhoda.

Na pobudo generalnega direktorja SŽ Dušana Mesa bodo vse železnice do konca avgusta pripravile konkretne predloge novih skupnih storitev in produktov, s katerimi bi lahko sodelovanje znotraj alianse dvignili na višjo raven. Naslednji sestanek na ravni generalnih direktorjev bo potekal oktobra.

Marko Tancar

Nemški parlamentarci na obisku na Slovenskih železnicah

Slovenske železnice je petega junija obiskala delegacija poslancev nemškega zveznega parlamenta. Šest poslancev iz poslanskih skupin CDU/CSU, SPD, Die Linke in B 90/Die Grünen so sprejeli generalni direktor Dušan Mes ter člana posloводства Jelka Šinkovec Funduk in Milan Perović. Sestanka sta se udeležila tudi nemški veleposlanik v Sloveniji Werner Burkart in njegov namestnik Mario Soos.

Generalni direktor Dušan Mes je gostom predstavil sistem Slovenskih železnic ter njegove razvojne možnosti. Veliko

pozornost je namenil predvsem področju tovornega prometa. Lega na križišču petega in desetega evropskega transportnega koridorja, relativno dobro stanje infrastrukture in tesno sodelovanje z Luko Koper po njegovih besedah Sloveniji dajejo prednost pred transportno ponudbo drugih držav nekdanje Jugoslavije.

Nemški poslanci pa so z odobravanjem ocenili alianso Cargo 10, ki je nastala prav na pobudo Slovenskih železnic.

Slovenske železnice se v tovornem prometu vidijo kot osrednji prevoznik med sever-



Generalni direktor Dušan Mes in Volkmar Vogel (Krščanska demokraska unija) se rokujeta pred stavbo SŽ (foto: Miško Kranjec)



Posloводство SŽ na sestanku s poslanci nemškega zveznega parlamenta (foto: Miško Kranjec)

nojadranskimi pristanišči in trgi Srednje ter Vzhodne Evrope na petem koridorju, na desetem koridorju pa prevzemajo vodilno vlogo pri oblikovanju tržno zanimivih produktov iz Srednje Evrope na območje Balkana in Turčije.

Kot je še povedal generalni direktor, Slovenske železnice za dolgoročni razvoj potrebujejo strateškega partnerja, zlasti tovorni promet. Poudaril je

tudi, da mora odločitev o tem sprejeti država kot lastnik Slovenskih železnic. Hkrati je izrazil prepričanje, da bo država, ki je lastnik javne železniške infrastrukture, poskrbela za primerne investicije vanjo. Investicije so namreč nujne ne le za Slovenske železnice in Luko Koper, temveč tudi za celotno slovensko gospodarstvo.

Marko Tancar

Nova informacijska točka na železniški postaji Kranj

Slovenske železnice so v sodelovanju z mestno občino Kranj v okviru evropskega projekta Cobraman naredile pomemben korak k revitalizaciji degradiranih urbanih območij v mestu Kranj. V okviru projekta smo se osredotočili na območje železniške postaje Kranj. Mestna občina Kranj je postavila Info točko in kolesarnico, na Slovenskih železnicah pa smo poskrbeli za ureditev okolice ter dali vso strokovno pomoč. Projekt Cobraman, v skupni vrednosti 196.000 evrov, v katerem sodeluje devet partnerjev iz Srednje Evrope, je izdatno podprla tudi Evropska unija.

Degradirana urbana območja so že pozidana območja, ki so opuščena in neizkoriščena v okvirih predvidene rabe, poleg tega pa pomenijo problem z estetskega, socialnega, kulturnega in ekološkega vidi-



(foto: Marko Tancar)

ka. Revitalizacija omenjenih območij, kar je trend v zahodni Evropi, sicer pomeni določene izzive, ki jih na nepozidanih območjih ni, vendar takšni projekti pozitivno vpliva-

jo tako na urbanizem kot tudi na naravno okolje.

Za naše potnike je najpomembnejša pridobitev to, da lahko na Info točki dostopajo do spletne strani SŽ in s tem do vseh aktualnih informacij o vožnjah vlakov, morebitnih zamudah, ponudbah ... Potniki lahko poleg tega brezplačno uporabljajo Wi-Fi in novo urejeno kolesarnico.

Članica posloводства Slovenskih železnic Jelka Šinkovec Funduk je dejala, da smo se na Slovenskih železnicah z veseljem pridružili projektu, v katerem lahko obiskovalcem poleg informacij o degradiranih urbanih območjih ponudimo še sodobno in uporabno rešitev za del postajnega območja. Ob tem je dodala še, da se z odprtjem Info točke in kolesarnice urejanje kranjske železniške postaje ni končalo.

Marko Tancar



(foto: Marko Tancar)

SŽ–Železniško gradbeno podjetje do posla v Črni gori

Železniško gradbeno podjetje, ki je del skupine Slovenske železnice, je na mednarodnem javnem razpisu pridobilo pomemben posel. Na javnem razpisu so sodelovali še italijanski CLF, avstrijski Strabag in češki OHL.

Dela zajemajo obnovo spodnjega in zgornjega ustroja tirorov na postaji Nikšić v dolžini 2,1 kilometra, vključno z zamenjavo devetih kretnic, in strojno regulacijo z zagramoziranjem

56,6 kilometra tira proge Nikšić–Podgorica in 28 kretnic na postajah Ostrog, Danilovgrad in Spuž.

Naročnik del je podjetje Železniška infrastruktura Črne gore, ki tudi upravlja tamkajšnjo infrastrukturo. Pogodbeno vrednost del znaša 2,54 milijona evrov, dela pa financira Evropska banka za obnovo in razvoj.

Marko Tancar

Flash mob

Ples za zadnji vlak

Petnajstega maja ob pol treh popoldne se je na železniški postaji v Ljubljani zgodil »flash mob« dogodek z naslovom Ples za zadnji vlak. V nekaj minut trajajočem dogodku je zaplesalo več kakor sto plesalcev in privabljal navdušene in začudene poglede.



Foto: Miško Kranjec

Dogodek je skupaj s koreografiji in plesalci plesne šole Kazina, Slovenskimi železnicami in Studiem 12 organiziralo društvo Focus – društvo za sonaravni razvoj.

V okviru projekta Mobilizacija za javni potniški promet, društvo Focus po vsej Sloveniji organizira okrogle mize in plesne flash mobe pod imenom Ples za zadnji vlak. Doslej so jih pripravili že v Mariboru, Novem mestu, Murski Soboti in Novi Gorici. Na ljubljanski železniški postaji so podoben dogodek organizirali pred dvema letoma, in je tako kot letošnji s spontanostjo, veseljem in energijo navduševal številne mimoidoče. Janez Krivec



Foto: Miško Kranjec

Flash mob: skupina ljudi, ki se zbere na javnem mestu in naenkrat izvede nenavadno akcijo – na primer zplešejo, obstanejo kot okameneli, glasno ploskajo, vsi se uležejo na tla ... – in se nato razide, kot da se ni nič zgodilo. Dogodek je največkrat zabavne narave, satiričen ali povezan z umetnostjo.

Električna lokomotiva 541-007 po popravilu v odličnem stanju

Električna lokomotiva vrste Siemens Taurus, ki nosi slovensko železniško oznako 541-007, se je konec aprila vrnila na tire. V Centralnih delavnicah smo lokomotivo, ki je bila po izrednem dogodku močno poškodovana, povrnili v odlično stanje. Mojstri za odpravo posledic nesreč v Proizvodnji Ljubljana so poškodovane dele popolnoma obnovili in popravili.

Odpravljanje posledic izrednih dogodkov na železniških tirih ali izredna popravila, kot tovrstna popravila imenujemo

vzdrževalci železniških vozil, opravljamo v vseh proizvodnjah Centralnih delavnic. Na tem področju imamo veliko izkušenj, vsako izredno popravilo pa na seznam doda še kakšno novo. Nova izkušnja je bilo tudi popravilo e-lok 541-007, ki je zdaj že vključena v promet, in popravilo na drugi lokomotivi iste vrste, ki ga še izvajamo.

Ko vozilo, ki je bilo poškodovano v izrednem dogodku, vstopi v naše delavnice, ga najprej temeljito pregledamo in ugotovimo obseg poškodbe. Pri pregledu e-lok 541-007 smo ugotovili, da sta bili poško-

dovani obe strani lokomotive, na košu so bile popolnoma uničene odbojne naprave, absorpcijski elementi, plugi, zračna inštalacija zavore, vlečna naprava, vstopne stopnice, stopnice premikača, pločevina na čelu lokomotive in omejevalci gibanja na notranji strani koša. Pri pregledu podstavnih vozičkov smo ugotovili še poškodbe na kolesnih dvojicah, in sicer na sledilnih venci. Opravili smo meritve profila koles in ugotovili, da zaradi obrabe tekalne površine struženje ni več mogoče, zato smo v načrt popravila vključili tudi zamenjavo monoblok koles.

Sledila so varilsko-kleparska dela, nato pa smo zamenjali vse poškodovane dele. Po opravljenih meritvah smo izvedli preizkusno vožnjo in lokomotivo predali v uporabo lastniku.

V Proizvodnji Ljubljana trenutno popravljamo še lokomotivo 541-016, ki je bila tudi udeležena v izrednem dogodku in je še močnejše poškodovana od lokomotive 541-007. Popravili smo že podstavne vozičke, dela na poškodovanem košu pa še intenzivno izvajamo.

SŽ – Centralne delavnice Ljubljana



Poškodovana 541-007



Po popravilu v odličnem stanju ponovno na železniških tirih

Vzdrževanje muzejskega vlaka

Na poletno potepanje s parno vleko

Vožnja z muzejskim vlakom v toplem delu leta in sončnem vremenu ostane v lepem spominu vsakemu nostalgičnemu potniku. Preden se vsako pomlad muzejski vlak poda na pot, ga je treba na to ustrezno pripraviti. Parne lokomotive in muzejske vagonne vzdržujemo v SŽ-Centralnih delavnicah Ljubljana, pozimi, ko muzejski vlak ne vozi.

Muzejski vlak vleče parna lokomotiva 33-037, za katero skrbijo naši mojstri vzdrževalci parnih vozil v Proizvodnji Ljubljana. Pozimi so imeli veliko dela, saj so se lotili generalne obnove armature kotla, pri čemer je treba razstaviti vse dele in cevi, kjer bi lahko prišlo do poškodb zaradi zmrzali. Odmontirali so vse ventile, razstavili, obrusili in obnovili sedeže ventilov ter jih sestavili nazaj. Pregledali so vse mazalne blazinice, dolili olje v oljne kadi (karterje), namestili manometre in zavorne elemente, ki so bili medtem v pregledu.

Na tekalni osi je bilo treba odmontirati oljne kadi in preveriti drsne ležaje, katere so potuširali, pregledali in namestili nazaj.

Poleg rednih vzdrževalnih del so na novo izdelali protipožarne lopute v pepelniku in generalno obnovili vse potege loput. Očistili so iskrolovno mrežo v dimnici ter izvedli meritve koles in osi, odbojne višine, spenjač in opravili še ultrazvočni pregled kolesnih dvojic na kolesih lokomotive in tenderju.

Preden smo lokomotivo predali lastniku, smo jo odpeljali še na preizkusno vožnjo, na kateri se je zgodil vodni udar. Zaradi tega so se naši mojstri spet lotili dela in odmontirali pregrevalne cevi. Vse bronaste leče na pregrevalni omari so morali obrusiti in prilagoditi ter pregrevalne cevi namestiti nazaj. Z delom so morali res pohiteti, saj so potniki že čakali na vsakoletno vožnjo na Štampetov most.

Za udobje potnikov muzejskega vlaka so poskrbeli vzdrževalci potniških vagonov v Proi-



Parna lokomotiva 33-037 na železniški postaji v Ljubljani

zvodnji Ptuj, ki poleg sodobnih vagonov Slovenskih železnic in tudi vagonov tujih lastnikov vzdržujejo tudi njihove muzejske različice. Letos so opravili revizijo na starodobnih vagonih vrste Ca 39614, Ba 34542 in Ca 36320. Na vagonih so opravili dela na tekalnem ustroju, vlečnih in odbojnih napravah ter obnovili površinsko zaščito zunanosti in notranjosti.

Obnova muzejskih vagonov je zahtevala veliko inovativnega razmišljanja, znanja in iz-

najdljivosti naših strokovnjakov različnih profilov, saj so morali popraviti, obnoviti in izdelati določene sklope, ki se jih zaradi starosti vozil na trgu ne da več dobiti.

Vlak za nostalgike je tako pripravljen, da vas popelje novim doživetjem naproti. Upamo, da bo vreme lepo in da bo parna lepota vso sezono uspešno vlekla vagonne, polne potnikov.

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

Večnamenska lokomotiva SŽ 33-037



letnik:	1944
tovarna:	Henschel, Kassel
teža:	140 ton
osna obremenitev:	15,4 ton
dolžina:	23 m
premer pogonskih koles:	1.400 milimetrov
tlak pare:	16 bar
moč:	1200 kW (1620 KM)
največja hitrost:	80 km/h

Za oskrbo osvajalne armade so Nemci leta 1943 s poenostavitvijo moderne tovarne lokomotive razvili robustno »vojno« vrsto 52. Izdelovale so jih vse lokomotivske tovarne na zasedenih ozemljih, nekoč so jih v enem dnevu izdelali kar 51. Skupaj so jih izdelali okoli 6300, 25 tudi za NDH kot vrsto 30. Po vojni so dobile oznako JŽ 33. Zaradi zmerne osne obremenitve in velike hitrosti v obeh smereh (!) so primerne tako za stranske proge kot za brzovlake. Čeprav sprva namenjene le za čas vojne, so se po vsej Evropi obdržale do zaključka parne vleke. Na omrežju JŽ jih je bilo kar 342. V Slovenijo jih je nekaj prišlo v Ljubljano in na bohinjsko progo šele v šestdesetih letih.



Foto: Miško Kranjec

Velika Britanija

Zmanjšanje stopnje kriminala na Britanskih železnica

Dolgoročni trend zmanjševanja števila kaznivih dejanj na železnica se nadaljuje. Zadnje leto se je število prijavljenih kaznivih dejanj zmanjšalo za dodatnih devet odstotkov. Britanska policija navaja, da se je delež nasilnih kaznivih dejanj zmanjšal za 2,9 odstotka, tatvin za 9,6 odstotka in delež vandalizma za kar 21,6 odstotka.

V zadnji petih letih se je skupno število kaznivih dejanj na železnici zmanjšalo za trideset odstotkov.

(Vir: European Railway Review)

Nemčija

Alstom kupil delež DB v skupnem podjetju

Konec maja je podjetje Alstom podpisalo pogodbo za prevzem 49-odstotnega deleža v skupnem podjetju Alstom Lokomotiven Service, ki ga je leta 2002 ustanovilo z DB Mobility Logistics. Skupno podjetje, katerega sedež je v mestu Stendal, ima več kakor dvesto zaposlenih in se ukvarja z modernizacijo in vzdrževanjem železniških vozil.

(Vir: Railway Gazette)

Skupnost evropskih železnic (CER)

Nove članice CER-a

Generalna skupščina CER-a je 3. maja v Parizu sprejela nove članice. Novi članici CER-a sta državne železnice Moldove in High Speed Two (HS2). Skupaj z nemškimi VDV-jem in WESTbahn, ki sta se pridružila decembra lani, ima skupnost CER-a 78 članic. Slovenske železnice so članice skupnosti evropskih železnic od leta 1999.

(Vir: European railway Review)

Nemčija

Nemške železnice z železniško povezavo visokih hitrosti v London

Nemške državne železnice načrtujejo hitro železniško povezavo od Frankfurta prek Bruslja do Londona. Prihodnje leto naj bi iz Londona vozil hitri vlak trikrat na dan do Bruslja. Tu se proga razcepi v

eno smer proti Rotterdamu in Amsterdamu in v drugo smer proti Kölnu in Frankfurtu.

Na direktni hitri liniji bodo vozili vlaki ICE (razreda 407), kar bo skrajšalo čas potovanja med Londonom in Amsterdamom na slabe štiri ure ter med Londonom in Frankfurtom na dobrih pet ur.

(Vir: Deutsche Bahn / Air & Business Travel News)

Češka in Poljska

Češke in Poljske železnice podpisale dogovor o sodelovanju

Obe strani sta izrazili željo po sodelovanju in izboljševanju in promociji ponudbe prevozov ter drugih storitev železniškem prometu. Državi sta uvedli novih pet parov mednarodnih vlakov, naslednje leto pa načrtujejo še dodatna dva para vlakov. V zadnjih dveh desetletjih sta državi občutno skrajšali čas potovanja med prestolnicama Prago in Varšavo. Skoraj osemsto kilometrov dolgo pot je leta 1992 nočni vlak prevozil v desetih urah, danes vlak Praha EuroCity to pot prevozi dobre dve uri hitreje.

(Vir: UIC)

Kazahstan

Strategija Nove svilene ceste

Predsednik Kazahstana je na srečanju sveta tujih investorjev predstavil strategijo Nove svilene ceste. Po tej strategiji naj bi Kazahstan do leta 2020 postal pomembno tranzitno vozlišče na železniških linijah vzhod-zahod in sever-jug.

Projekti med drugim vključujejo dokončanje 988 kilometrov železniške proge med mestoma Zhekazgan in Beineu v smeri vzhod-zahod in dokončanje 214 kilometrov proge med krajema Arkalyk in Shubarkol, jugozahodno od glavnega mesta Astane.

(Vir: Railway Gazette)

Južna Koreja

Predstavljen novi vlak, ki doseže hitrost 430 kilometrov na uro

V južni Koreji so konec maja predstavili vlak HEMU 430-X, ki doseže najvišjo hitrost 430 kilometrov na uro. High-Speed Electric Multiple Unit – 430 km/h eXperiment (HEMU 430-X) so začeli razvijati že leta 2007. Pri projektu, za katerega so namenili milijardo dolarjev, je sodelovalo več kakor petdeset organizacij, vključno s korejskim inštitutom za razvoj železnic.

(Vir: Korea.net)



Foto: Miško Kranjec



Podelitev priznanj za trideset let dela na Slovenskih železnica Jubilanti v železniškem muzeju

Prvega junija smo v železniškem muzeju slovesno podelili priznanja in simbolična darila 411 železničarjem in železničarkam, ki so svojo službeno pot na železnici začeli pred tridesetimi leti. Na slovesnosti, ki je potekala na rotundi železniškega muzeja, ob parnih lokomotivah, so jubilate zabavali godba Slovenskih železnic iz Zidnega Mosta in Folklorna skupina Tine Rožanc Veterani.

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je zbrane v sproščnem nagovoru pozdravil in poudaril zvestobo in predanost, ki so jo jublanti s svojim tri desetletja dolgim delom izkazali Slovenskim železnicam.



Železniško tridesetletnico je praznovala tudi članica poslovodstva Slovenskih železnic Jelka Šinkovec Funduk, ki je prav tako nagovorila zbrane in dejala, da je ponosna na svojo dosedanjo železniško pot.

Po slavnostni podelitvi priznanj je sledil bolj sproščen del prireditve, na katerem so se lahko dolgoletni sodelavci, ob prigrizkih in kozarcu vina, pogovorili in obudili bogate železničarske spomine.



Pet načel pozitivnih sprememb

Spremembe so stalnica naše-ga življenja. Pod njihovim vplivom se lahko spreminjamo in se lahko spreminjajo tudi drugi (naši bližnji, sodelavci, znan-ci,...). Morda se ob napetem tempu življenja ne zavedamo sprememb in o njih ne razmišljamo. Pa vendar se spremembe dogajajo in jih občutimo, čeprav jih v nekem trenutku morda ne zaznamo in se zdi, da gredo mimo nas.

V knjigi z naslovom *Priročnik pozitivne revolucije*, avtorja Edwarda de Bona, ki govori o spremembah in jih povezuje s petimi načeli¹, najdemo zanimiva razmišljanja.

Avtor pet načel primerja s petimi prsti na roki. Ko opisuje določeno načelo, ga primerja s posameznim prstom na roki. Roka je za vsakega izmed nas pomemben del telesa, saj z rokami delamo, ustvarjamo, se pozdravljamo, jemo, umivamo in še mnogo drugega. Pogosto se ne zavedamo, kako pomembne so za nas roke in kaj vse lahko z njimi delamo in naredimo. Morda se njihove pomembnosti zavemo predvsem takrat, ko nas roka boli ali si jo zlomimo. Takrat smo do določene mere omejeni, morda odvisni celo od drugih.

Učinkovitost

Prvo načelo, ki po avtorjevem mnenju vodi k pozitivnim spremembam, je učinkovitost. Načelo učinkovitosti avtor povezuje s palcem na roki. Palec je po njegovem mnenju najpomembnejši prst na roki. Brez palca je roka bistveno manj uporabna in učinkovita. Vsi ljudje imamo v življenju želje in potrebe. Imamo pa tudi svoje sanje in si ustvarjamo pričakovanja. Kot otroci npr. sanjamo, kaj bomo postali, ko bomo ve-

liki. Sanjamo o daljnih deželah, ki bi jih radi obiskali. Sanjamo še o marsičem. Vsak izmed nas v sebi nosi sanje in jim na nek način tudi sledi. Če nas sanje potegnejo v sanjarjenje, to lahko pomeni beg iz realnega sveta in pasivno čakanje, da se bodo sanje uresničile same po sebi. Pri tem največkrat pozabimo, da je za realizacijo vsega potreben lasten trud in da je za to potrebno tudi osebno prizadevanje.

V filmu z naslovom »Sanje – eliksir življenja«, v katerem glavni igralec sanja, da bo postal klovn in bo tako razveseljeval ljudi po daljnih deželah, je nazorno prikazano, da so te njegove sanje zanj gonilna sila (eliksir) vseh njegovih prizadevanj, naporov, življenjskih usmeritev. Ob koncu svoje sanje tudi uresniči. Potuje po daljnih deželah, s svojim humorjem osrečuje druge ljudi in je srečen človek. Za doseganje lastnega zadovoljstva in za doživljanje sreče, je pomembna močna želja v nas samih, ki nas vodi in usmerja pri naših prizadevanjih in aktivnostih.

Želje, ki jih imamo, so torej za vsakega izmed nas pomembne. So namreč gonilna sila, ki nas žene naprej, v aktivnost, v ustvarjalnost, k pozitivnim spremembam. Če želja nimamo več, postanemo pasivni, morda celo zbolimo in zdi se, da življenje v naših očeh izgubi smisel. Seveda pa sanje in želje niso dovolj. Pomembno je, da si znamo postavljati cilje in začrtati poti, po katerih bomo te cilje v življenju tudi dosegli in uresničili.

»Doseganje ciljev je ena od najbolj dolgotrajnih življenjskih radosti.« Edward de Bono

Če smo na svojih življenjskih poteh fleksibilni in se znamo prilagajati, je pot do našega cilja bolj gotova in s tem tudi doživljanje radosti.

V povezavi z našim delom na delovnem mestu in tudi sicer v življenju si lahko zastavimo vprašanje, kako učinkoviti smo? In nadalje, kako jasne cilje si zastavljamo in v kolikšni meri jih uresničujemo? Kajti, če nismo učinkoviti, je podobno, kot če bi v zemljo zakopali dragocen zaklad, in od njega ne bi imeli nič. Pri tem so pomembni majhni koraki na poti uresničevanja ciljev in sprotne aktivnosti, ki nas pripeljejo do zastavljenih ciljev.

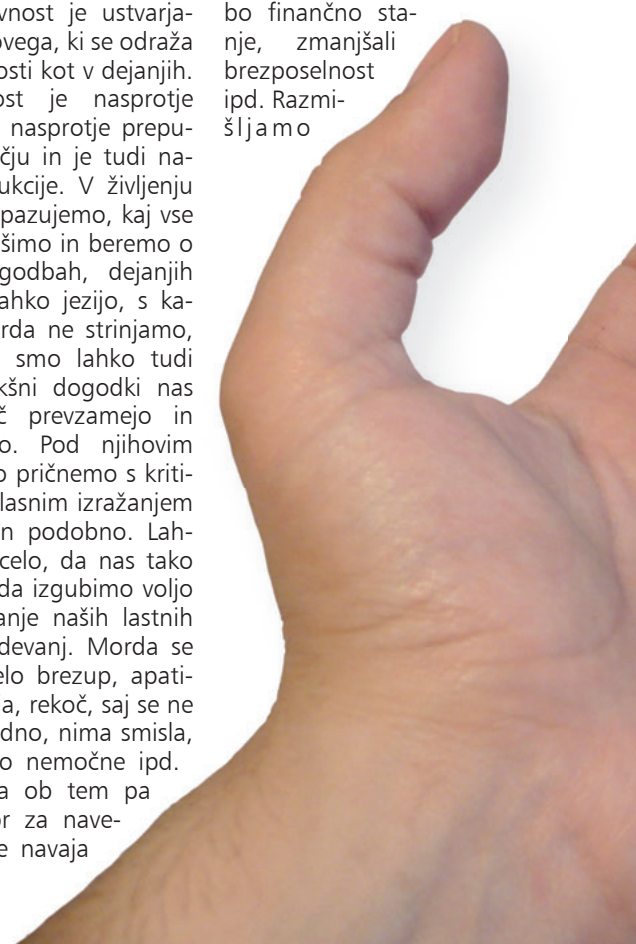
Konstruktivnost

Drugo načelo, ki ga De Bono povezuje s kazalcem, je načelo konstruktivnosti. S kazalcem pogosto pokažemo na nekaj ali na nekoga. Zato ni naključje, da kazalec kaže na smer in na pot, po kateri je treba hoditi, da dosežemo pozitivne spremembe.

Konstruktivnost je ustvarjanje nečesa novega, ki se odraža tako v aktivnosti kot v dejanjih. Konstruktivnost je nasprotje pasivnosti, je nasprotje prepuščanja naključju in je tudi nasprotje destrukcije. V življenju okrog sebe opazujemo, kaj vse se dogaja. Slišimo in beremo o dogodkih, zgodbah, dejanjih itd., ki nas lahko jezijo, s katerimi se morda ne strinjamo, nad katerimi smo lahko tudi ogorčeni. Takšni dogodki nas lahko preveč prevzamejo in obremenjujejo. Pod njihovim vplivom lahko pričnemo s kritiziranjem, z glasnim izražanjem nestrinjanja in podobno. Lahko se zgodi celo, da nas tako prevzamejo, da izgubimo voljo za uresničevanje naših lastnih sanj in prizadevanj. Morda se nas poloti celo brezup, apatija, melanholija, rekoč, saj se ne spleča, ni vredno, nima smisla, ker se čutimo nemočne ipd. Naša energija ob tem pa odteka. Avtor za navedene situacije navaja

zanimivo primerjavo z igro vlečenja vrvi. V tej igri namreč obe strani vlečeta vsaka na svojo stran in izgubljata energijo, pri čemer pa se nič ne zgodi. Ker vsi vlečejo vsak na svojo stran in se nikamor ne premaknejo, se energija porablja in izgublja v prazno. Na drugi strani pa je učinek možen takrat, ko se energija usmeri v isto smer. To je nekakšna življenjska zakonitost. Samo tam, kjer se napor in prizadevanja vseh usmerijo k istemu cilju, lahko pričakujemo dobre rezultate. Pri tem je smiselni tudi razmislek o lastnem prispevku in sicer, kaj lahko konkretno sam naredim v dani situaciji za določeno pozitivno spremembo, za doseg določenega osebnega in/ali skupnega cilja. Pogosto se dogaja, da čakamo na druge, da bodo drugi naredili to in ono, da bodo sprejeli strateške odločitve in spremenili krizo, spremenili slabo finančno stanje, zmanjšali brezposelnost ipd. Razmišljamo

¹ NAČELO – *kar kdo sprejme, določi za usmerjanje svojega ravnanja, mišljenja (SSKU)



tudi, da sami pri tem ne moremo ničesar narediti. Morda svetovnih problemov ne moremo reševati, lahko pa tudi sami kaj naredimo. Lahko smo torej majhna kaplja v oceanu. Oceana ne bi bilo, če ne bi bilo tolikih posameznih kapljic vode.

Če se zavedamo moči in pomembnosti, ki jo imamo kot posamezniki pri uresničevanju skupnih ciljev podjetja, svojo energijo lažje vlagamo v skupne cilje podjetja za pozitivne spremembe. Pri tem nam je v pomoč tako naša pozitivna naravnost, kot so nam v pomoč naša pričakovanja.

Spoštovanje

Spoštovanje je za omenjenega avtorja tretje načelo, ki ga povezuje s sredincem. Sredinec je največji izmed prstov in po svoji velikosti nakazuje na posebno pomembnost. Če ni spoštovanja, se počutimo ogrožene, ne dovolj varne, ne ljubljene, razoseblje-

ne. Spoštovanje do drugih ima v našem življenju poseben pomen. V prvi vrsti odraža odnos do posameznika kot človeškega bitja. Spoštovanja smo se učili v primarni družini in smo ga izkusili v najzgodnejšem obdobju svojega življenja. Pod vplivom izkušenj ga vnašamo v vse kasnejše odnose.

Danes se nemalokrat srečujemo s pomanjkanjem spoštovanja, s primeri neprimerne in nedopustnega vedenja tako na delovnem mestu, kakor tudi v zasebnem življenju. Pri tem je na mestu vprašanje, kako bi se sami počutili, če bi v različnih okoljih in situacijah občutili pomanjkanje spoštovanja? Načelo spoštovanja lahko povežemo z znano življenjsko modrostjo, da naj bo naše vedenje in ravnanje do drugih takšno, kakršno bi si želeli, da bi ga imeli drugi do nas.

Miselnost in/ali prepričanje, da spoštujemo druge, če se ne vedemo spoštljivo do svojih najbližjih ali sodelavcev, sta lažni. Na tem mestu ne bo odveč, če si postavimo vprašanje, kaj lahko spremenimo pri sebi, da bi bilo v odnosih z najbližjimi in na delovnem mestu več spoštovanja, več pozitivnega vzdušja, manj kritiziranja in več pozitivne naravnosti?

Spoštovanje je za De Bona »zaščita osnovnih človekovih pravic posameznika«, ki se gotovo kaže tudi v spoštovanju posameznikovih vrednot, prepričanj, čustev, stališč in sprejemanja drugačnosti. V spoštovanju drugih se med drugim kaže naša civilizacijska zrelost in naš prispevek za boljši svet.

Samoizpopolnjevanje

Prstanec je simbol četrtega načela – samoizpopolnjevanja. To je počasen in postopen pro-

ces, ki pa bi moral biti trajen. Pri tem gre za pridobivanje novih veščin, znanja, izkušenj in spretnosti. Tudi učinkovitost je veščina, ki si jo lahko pridobimo in jo skozi življenje izboljšujemo. Lastno učinkovitost lahko izboljšamo na mnogih področjih. Lahko jo izboljšamo pri opravljanju svojih delovnih obveznosti in nalog. Lahko jo izboljšamo v medsebojnih odnosih, npr. pri spoštovanju drugih. Samoizpopolnjevanje nam omogoča, da se otresemo npr. lenobe, sebičnosti, nestrpnosti, agresivnosti, zmanjšamo kritiziranje, negativno nastrojenost, pasivno držo in čakanje na rešitve drugih. To načelo lahko povežemo s prvim načelom in si zastavimo cilj, ki ga bomo začeli uresničevati že danes. Uresničevanje zastavljenega cilja pa vodi k petemu načelu, ki ga De Bono poimenuje prispevek.

Prispevek

Prispevek je povezan z najmanjšim prstom, ki pa ima simbolično velik pomen. Zelo majhen prispevek je še vedno prispevek. Pomembno je, da osebno doprinesemo k spremembi in da prispevamo! Negativna drža človeka drži v pasivizaciji. Izgovarjamo se lahko na to, da se ne izplača, da ne moremo ničesar narediti, da nima-

mo moči in vpliva ipd. De Bono svetuje, da izdelamo katalog – seznam možnih prispevkov in pišemo dnevnik uresničenih – udejanjenih prispevkov. Prispevamo lahko na osebni ravni (samoizpopolnjevanje – izobraževanje, širjenje pozitivne naravnosti), na lokalni ravni (v družini in delovnem okolju) in v svetu (sprememba pri sebi je lahko že majhen prispevek pri spremembi sveta!). V še tako onesnaženem svetu, je lahko moj/naš neodvržen papirček majhen prispevek pri skrbi za manj onesnaženo naravo.

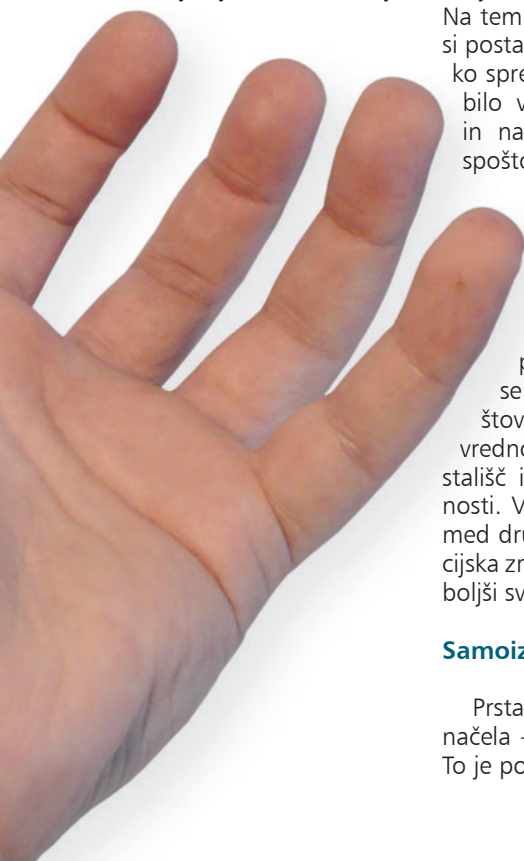
Osem tisoč zaposlenih v sistemu Slovenskih železnic pomeni osem tisoč predlogov za pozitivne spremembe v delovnem okolju. To lahko pomeni tudi osem tisoč predlogov za pozitivne spremembe v domači družini. In če vsakdo navduši svoje domače, je to najmanj štiriindvajset tisoč pozitivnih sprememb v domači družini in še toliko v lokalni skupnosti. In če to seštejemo, naj še kdo reče, da ne moremo prispevati k pozitivnim spremembam v državi in v svetu?! Verjamem, da smo tega zmožni in da bomo z energijo usmerjeno k skupnemu cilju še naprej prispevali k pozitivnim spremembam tako pri nas samih, v delovnem okolju kot tudi v širši družbi.

POPRAVEK

V članku z naslovom **Preprečevanje nedovoljenega vedenja na delovnem mestu**, objavljenem v aprilski številki Nove proge na 10. strani, je prišlo v tretjem odstavku do napačne navedbe. Prvi stavek bi se moral glasiti:

Tudi Zakon o varnosti in zdravju pri delu, ki je začel veljati decembra 2011/ Ur.l., št. 43/2011/, nalaga delodajalcu obvezno zagotavljanje varnega in zdravega dela v najširšem smislu. 24. člen določa: »Delodajalec mora sprejeti ukrepe za preprečevanje, odpravljanje in obvladovanje primerov nasilja, trpinčenja, nadlegovanja in drugih oblik psihosocialnega tveganja na delovnih mestih, ki lahko ogrozijo zdravje delavcev.«

Bralcem se za neljubo napako opravičujemo.



Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (13)

Uporaba načela vodenja: Voditeljstvo za uresničevanje finančnih in ekonomskih koristi

Najbolj kritična stopnja v procesu spreminjanja in prilagajanja je sprememba vedenja. Ljudje se običajno upirajo spremembam. Odpor proti spremembam je odvisen od:

- velikosti organizacije (večje, kot je podjetje, večji je odpor) in od
- uspešnosti organizacije v preteklosti (bolj, kot je bila organizacija uspešna, večji je odpor proti spremembam).

Da se organizacija lahko prilagodi spremembam, je treba zagotoviti:

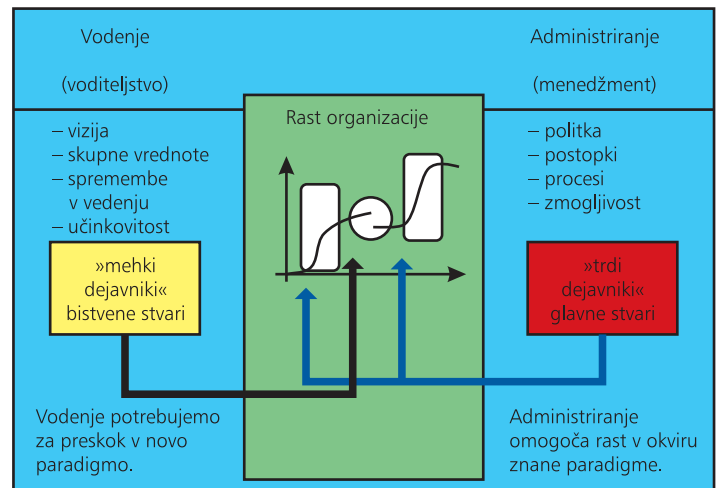
go ter jih obvešča o pomembnih informacijah, ki so pomembne za trajen razvoj organizacije v prihodnosti.

Za vse delovne time oziroma posameznike postavlja izzivalne, stvarne in razumljive cilje.

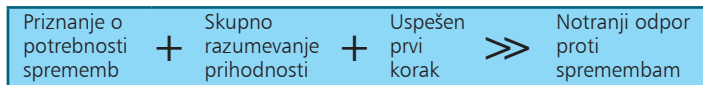
Vodstvo ustvarja in vzdržuje ustrezno okolje, ki zaposlenim omogoča popolno vključenost v doseganje:

- delovnih ciljev,
- zadovoljstva odjemalcev,
- zadovoljstva drugih zainteresiranih strani.

Pri svojem delu z dobavitelji,



Razlika med vodenjem in administriranjem



Vodja navdihne ljudi z elanom, jih z osebnim zgledom pritegne k sodelovanju pri novih izzivih, in tako omogoči, da dosežemo zastavljene cilje.

V skladu s standardom ISO 9000:2005 voditelji poenotijo namen in usmeritev organizacije. Ustvarijo in vzdržujejo naj tako notranje okolje, v katerem se lahko zaposleni popolnoma vključijo v doseganje ciljev organizacije.

Cikel nenehnega izboljševanja pri uporabi načela vodenja: voditeljstvo prikazuje spodnja slika.

Vodstvo organizacije mora proučevati in uspešno obravnavati strategijo, politiko in poslovne načrte organizacije za izpolnjevanje potreb:

- odjemalcev,
- zaposlenih,
- dobaviteljev,
- družbe.

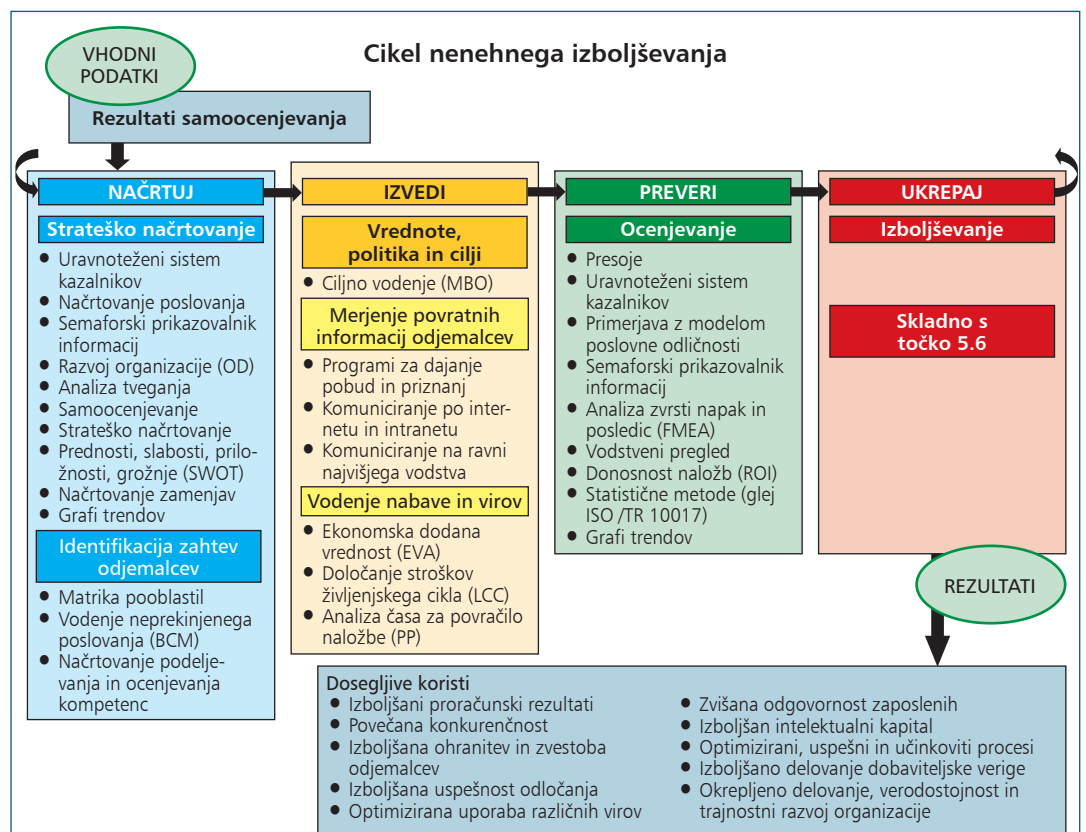
S tem organizacija dosega finančne in ekonomske koristi.

Vodstvo zaposlenim jasno predstavi vizijo, poslanstvo, politiko, načrte, uspešnost in dru-

odjemalci in z družbo vzpostavlja skupne vrednote, poštenost

in etične zglede. Izkazuje zavezanost organizaciji, vzpostavlja zaupanje vanjo in odpravlja strah pred njo.

Vodstvo zaposlenim zagotavlja potrebne vire, usposabljanje in pravico do ukrepanja s polno odgovornostjo.



Cikel nenehnega izboljševanja – voditeljstvo

Vzbujajo, spodbujajo in priznavajo delovne prispevke zaposlenih.

Z jasnim in natančnim komuniciranjem med vsemi ravnmi

vodstvo vzpostavlja enotnost namena in usmeritev organizacije. Pospešuje in podpira delo v timih, v katere se vključujejo zaposleni, odjemalci, doba-

vitelji in druge zainteresirane strani.

Vodstvo naj pospešuje in nagraduje inovativnost ter ustvarjalnost v organizaciji,

spodbujajo povratne informacije in ustrezno ukrepa ob predlogih, ne glede na pomembnost in globino povratnih informacij.

Varnost železniškega prometa (10)

Odgovornost za vodenje procesa

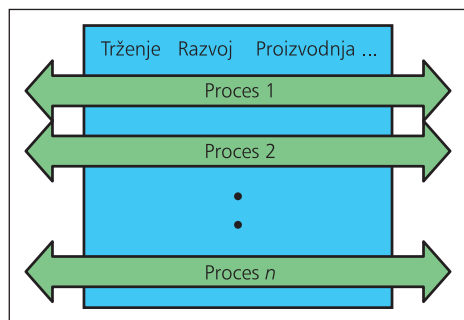
Pri procesu, ki poteka sočasno v več organizacijskih enotah, to je procesu, ki gre čez organizacijske meje, je zelo verjetno, da ga nihče ne vodi. To lahko pripelje do suboptimizacije na ravni organizacijske enote. V železniškem prometu kot velikem in zapletenem sistemu je takih procesov veliko, kar lahko povzroča neustrezno kakovost in s tem velike proizvodne stroške.

Variabilnost je nasprotje kakovosti. Za poznavanje variabilnosti procesa moramo izvajati meritve vsakega koraka v procesu, kjer običajno prihaja do variabilnosti lastnosti, pomembnih za odjemalca oziroma uporabnika železniških storitev. Te so običajno:

- zamude,
- porabljena energija,
- število delovnih operacij na delavca,
- fizikalne lastnosti proizvoda oziroma značilnosti storitve,
- drugo.

Čezmerna variabilnost kaže na težave, zato ji moramo biti sposobni slediti v vsakem koraku procesa.

V diagramu poteka opazimo predelave v obliki materialnih povratnih zank. V nekaterih primerih imamo tudi sočasne procese, ki so predvideni izključno za izvajanje popravil. Glavni namen popravil v procesu je zagotavljanje ustreznosti kakovosti odjemalcem, vendar je to zelo drag način za doseganje tega cilja. Ugotoviti moramo vzroke za nastanek napak in jih odstraniti, da popravila ne bodo potrebna.



Procesi potekajo horizontalno

V diagramu poteka procesa se kažejo kot informacijske povratne zanke. Namejnene so za zgodnje opozarjanje na probleme, zato jih je primerno in potrebno vpeljati povsod, kjer bi pravočasna informacija lahko koristila procesu.

Tehnologija v procesu mora biti ustrezno uporabljena. Za ustrezno obdelavo podatkov se uporablja primerna oprema za prenos in obdelavo podatkov. Biti mora na takšni ravni, da iz procesnih podatkov omogoča ustvarjanje prave informacije ob pravem času na pravem mestu.

Čas procesnega cikla, ki naj bi bil čim krajši, je treba pravilno razumeti. Izmeriti je treba čas cikla procesa od začetka do konca (od naročila do dobave). Razumeti je treba, kako vpliva zamuda v posameznem koraku procesa na ves čas cikla procesa. To je še posebej pomembno v železniškem procesu, saj zamude v posameznih podprocesih povzročajo verižne zamude.

V procesu se s proizvodi dogaja naslednje ali:

- čakajo, da se bo nekaj zgodilo,

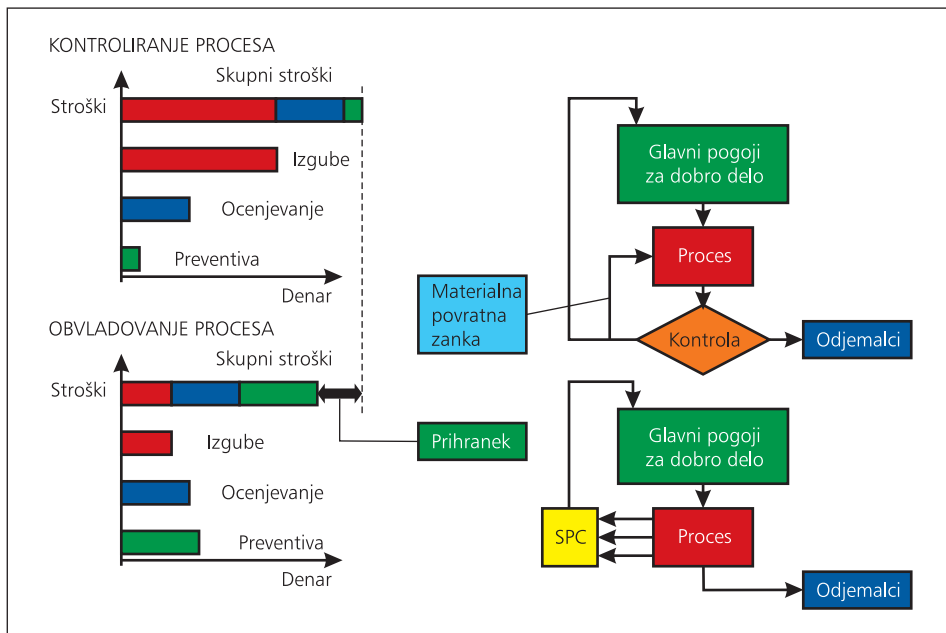
- na njih poteka določena operacija predelave (vrednost se dodaja).

Razmerja med časom, ko vrednost dodajamo, in časom, ko proizvodi čakajo, kaže možnost za izboljšave.

V procesu obstajajo tudi »ozka grla«. To pomeni, da se proizvodi na določenem kraju v proizvodnji kopičijo in neugodno vplivajo na pretok procesa. Primerjati je treba ceno za odstranjevanje »ozkega grla« (naložba) in strošek, ki nastaja zaradi njega.

V predhodnih korakih procesa je običajno mogoče spremeniti kaj takega, kar dobro vpliva na poznejše korake v procesu. Boljše načrtovanje in organizacija na prejšnjih stopnjah lahko poenostavi operacije pri poznejših korakih procesa. Z vpeljevanjem virov v zgodnjih korakih procesa se lahko zmanjšujejo vsi viri.

Določene korake v procesu je mogoče izvajati sočasno. S tem lahko učinkovito skrajšamo trajanje cikla. Ta ukrep izpeljemo tedaj, ko proces že poteka, in to brez težav, ali med celovito rekonstrukcijo procesa.



Stroški pri kontroliranju in obvladovanju procesa



Na vlaku rdeče linije za Howard

Železnica Vetrovnega mesta

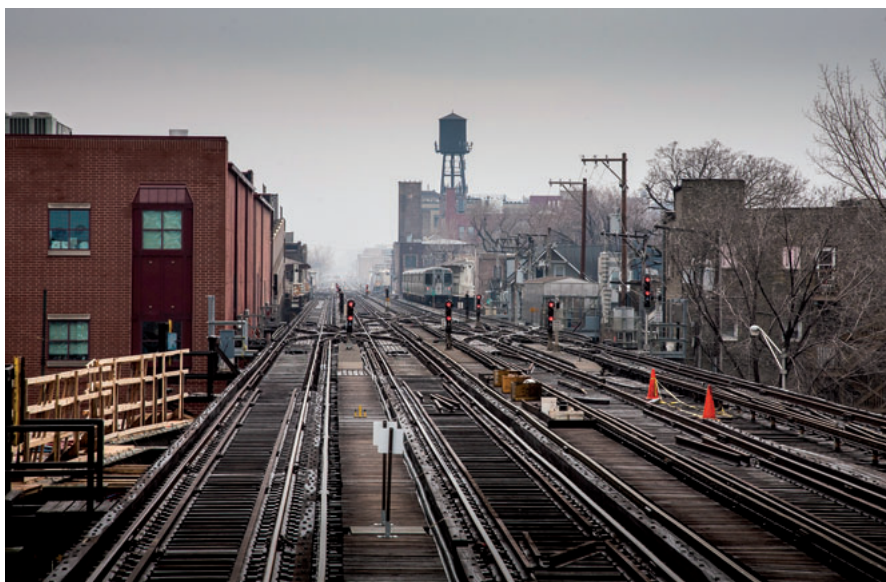
Čikaška EL

Se spomnite scene iz filma Begunec? Film ste skoraj gotovo videli, saj so ga ničkoli-kokrat predvajali na vseh TV kanalih. V njem Harrison Ford, kot umora obsojeni doktor Kimble, preganja po vlaku nadzemne železnice enoroškega morilca svoje žene, ga ustrelji in nato pobegne iz vlaka. Ti prizori so se odvijali na sloviti čikaški nadzemni železnici, imenovani EL, kar je okrajšava za elevated ali dvignjen. To je le eden od neštivilnih filmov, posnetih v vetrovnem mestu, v katerih EL igra pomembno vlogo ali pa je vsaj videna. Povsem razumljivo, saj je čikaška nadzemna železnica dobesedno vtkana v mestno tkivo. V samem strogem mestnem središču skorajda ni ulice, kjer se med nebotičniki ne bi videl vsaj košček proge, ki jo prečka, če se že ne vzpenja nad njo kar po vsej dolžini.



Belmont je ena od tipičnih postaj, ki so se le malo spremenile od postavitve, a jih je vedno manj zaradi posodobitev in prilagajanja dostopa invalidnim osebam.

Od Loopa proti severu tečeta hitra rdeča in počasna rjava linija vzporedno vse do Howarda, kjer ima EL svojo remizo.



Quincy, zgrajena 1897, je ena od najstarejših še ohranjenih postaj.



Začetki EL segajo v leto 1892 in je tako za newyorško druga najstarejša ameriška mestna železnica. Okrog tisoč dvesto dvodelnih motornikov, sestavljenih v šeststo vlakov, prepelje več kakor pol milijona potnikov na dan ali okrog 220 milijonov potnikov na leto. Devet prog, od katerih se jih pet steka v znameniti Loop – kvadratno zanko velikosti 600 x 1000 metrov, ki objema najstrožje središče mesta, meri v dolžino 360 kilometrov in je EL tako druga najdaljša mestna železnica, takoj za newyorško podzemno. Seveda pa Čikago ne bi bil vreden svojega zloglasnega sinonima, če tudi pri gradnji ELa ne bi bile uporabljene gangsterske metode. V začetku proge niso segale do mestnega središča, kajti zakon je urejal, da na tem območju ni mogoče graditi prog na javnih površinah brez soglasja okoliških prebivalcev. Tega seveda ni bilo lahko dobiti, zato je graditelj, sloviti tramvajski magnat Charles Tyson Yerkes, ki je že bil tudi lastnik tramvajskega sistema v mestu, za pridobitev soglasij uporabil tako podkupovanje kot tudi grožnje in izsiljevanje prebivalcev – in uspel. Njegove brezobzirne metode, ki jih je uporabljal pri uresničevanju svojih projektov, so ameriškemu pisatelju Theodorju Dreiserju rabile kot model za oblikovanje lika tajkuna Franka Cowperwooda v romanu Titan.

Vsi turistični vodniki navajajo EL kot eno od desetih znamenitosti Čikaga in je po obisku na tretjem mestu, takoj za jezersko obalo Lakefront in slovitem stadionom Wrigley Field. V nasprotju s podzemnimi železnicami je EL izvrstno sredstvo za ogled mesta, tako samega središča kakor tudi njegovih predmestij. Pri tem drugem pa je treba biti pri izbiri prog zelo previden, kajti nekatere vodijo v zloglasna in nevarna področja, kjer se ropi na železnici dogajajo celo sredi belega dne. Nočne vožnje, še posebej zunaj mestnega središča, pa so izjemno tvegano dejanje.

Kljub temu EL slovi kot učinkovit transportni sistem in mestna oblast načrtuje obsežne razširitve prog v naslednjih letih. Tisti, ki vas bo pot kdaj zanesla v Čikago, vožnje z EL nikakor ne izpustite.



Najožje središče Čikaga, imenovano Loop, po zanki prog mestne železnice, ki ga objemajo

Proga EL oziroma severni del Loopa, ki teče nad cesto Lake. Pod njo so tiri primestne železnice, imenovane Metra, ki vodijo pod stolpniciami na glavno čikaško postajo Union Station.



Slovenija ob progi

Bohinjska proga – najbolj slikovita slovenska proga

Zakaj se ta najbolj slikovita slovenska proga imenuje Bohinjska? Proga je res speljana po dolini Save Bohinjke in gre mimo mest, kot so Bohinjska Bela in Bohinjska Bistrica, vendar do Bohinjskega jezera ne pelje. Najbolj znan kraj ob progi je nedvomno Bled, zato bi jo lahko imenovali tudi Blejska proga. Kakor koli že, železniška proga povezuje najlepše gorenjske kraje. Na drugi strani bohinjskega železniškega predora, ko se spustimo na Primorsko, do Mosta na Soči skozi Baško grapo, se pokrajina spremeni, postane bolj divja in manj poseljena. V aprilski izdaji revije smo pisali o kraško-soškem delu te proge, od Sežane do Mosta na Soči, zdaj pa nadaljujemo pot skozi Alpe. Italijani Bohinjsko progo imenujejo Transalpina, kar je zanj zelo primerno ime.

Zgodovina Bohinjske proge

Hud boj za drugo povezavo Avstrije s Trstom je potekal več kakor 35 let. Med tremi možnostmi za povezavo s Trstom je bila, namesto tržiško-škofjeloške in trbiško-predilske variante, izbrana Bohinjska proga. Proga je bila zgrajena dosti pozneje

kot Sueški prekop (leta 1869), ki je bil glavni vzrok, da Luka Trst in obstoječa proga Trst–Ljubljana–Dunaj, zaradi povečanega priliva blaga po morju, vsega blaga nista mogli prevzeti in prepeljati. Ne pozabimo, da je bil Trst takrat glavna avstrijska luka, njegovo majhno prometno zmogljivost pa sta s pridom izkoristili italijanski luki Genova in Benetke.

Gradbena dela na Bohinjski progi so bila končana 19. julija 1906, ko se je po njej v Trst pripeljal avstrijski prestolonaslednik Franc Ferdinand. Žal je delovala v polnem sijaju le deset let. Ko se je začela prva svetovna vojna, je proga postala predvsem vojaška, namenjena oskrbovanju enot na Soški fronti. Po koncu prve svetovne vojne je postala proga vse do sredine Bohinjskega predora italijanska, kljub temu, da so na mirovni konferenci Italijani zahtevali celotno progo do Jesenic. Promet po progi se je v naslednjih letih zmanjšal, saj je Kraljevina Jugoslavija na tej relaciji vzdrževala le potniški promet od Jesenic do Bohinjske Bistrice.

Progi ni prizanesla niti druga svetovna vojna. Meja je ostala v Bohinjskem predoru, proga pa je takrat sodila pod nemško okupacijsko cono. Po padcu

Italije, pa vse do konca vojne, so partizani izvedli več napadov na Bohinjsko progo in objekte v Baški grapi, s čimer so zmanjšali operativno delovanje okupatorjev. Po nekaterih podatkih je bil leta 1944 tam posnet dokumentarni film Bitka za Baško grapo, ki je po vojni izginil. V

Sava ob progi

mostu prečka Savo Dolinko, ter zavije pod avtocesto v predor. Najprej se ustavimo na železniški postaji Vintgar, ki stoji le kilometer od severnega vhoda v sotesko. Od postaje vozi vlak po zelo nestabilnem zemljišču, zato je hitrost do vhoda v predor Vintgar dvajset kilometrov



Cerkev pred Grahovim

dolini Bače pa je bil leta 1948 posnet tudi prvi slovenski celovečerni zvočni film Na svoji zemlji.

Od Jesenic proti Bohinjski Bistrici

Po zgodovinskem uvodu je čas, da se odpravimo na pot. Peljali se bomo v smeri od severa proti jugu. Proga se na postaji Jesenice odcepi od gorenjske proge, po železno-kamnitem

na uro. Morda je to za koga prepočas, vendar je ta hitrost idealna za fotografiranje. Nad sotesko je mogočen, 41 metrov dolg, kamnit most, takoj za njim pa portal predora. Z mosta je čudovit pogled na slap Šum. Predor, dolg 1179 metrov, so zaradi težavnosti terena lahko vrtali in gradili le iz nasprotni strani hriba.

Sotesko Vintgar sta leta 1891 po naključju odkrila gorjanski župan Jakob Žumer in fotograf

Most čez Idrijco



Most Vintgar iz Soteske



Most čez Bačo





Železniška postaja v Bohinjski Bistrici

Benedikt Lorgetporec, ko sta raziskovala reko Radovno. Ugotovila sta, da bi bila lahko soteska prvovrstna atrakcija za obiskovalce Bleda. V dveh letih sta uredila poti, zgradila mostičke ter galerije in soteska je bila odprta za ogled 26. avgusta 1893. Soteska je dolga 1,6 kilometra in ponuja izjemne razglede na slapove, tolmune, brzice in

izstopi prav na tej železniški postaji na nadmorski višini 523 metrov, kar je 48 metrov nad Blejskim jezerom.

Po dveh krajših predorih prispeemo v dolino Save Bohinjke. Dolina je vse ožja, zato je proga speljana izmenično po levem in desnem bregu. S postaje Nomenj vodi pot do Pokljuke skozi kraj Koprivnik, kjer je od leta



Vhod avtovlaka v predor iz Podbrda

proge 24 promilov, naprej pa je nekaj blažji, le 19 promilov. Vlak ustavi tudi na postajališčih Hudajužna in Podmelec. Ime Hudajužna izhaja iz besed »huda ožina«, ker je tam dolina Bače resnično ozka. Postajališče Podmelec pa je v vasi Klavže, ki so dobile ime po lesenih pregradah na reki Baška grapa.

Ob koncu potovanja

Med železniškima postajama Jesenice in Most na Soči je po železniški progi 56 kilometrov. Za to razdaljo potniški vlak porabi uro in dvajset minut. Danes po progi do Mosta na Soči in Nove Gorice vozi osem parov potniških vlakov, ob koncu tedna pa pet parov, kar je največ



Železniška postaja Bled jezero

mogočne skale. Na drugi strani železniškega predora Vintgar je postajališče Podhom, nekaj kilometrov naprej pa se ustavimo na postaji Bled jezero. Velik strokovnjak za železnice, projektant in pisatelj Maks Klodič je v svoji knjigi Nova železnica skozi Karavanke, Bohinjske gore in čez Kras v Trst, ki je izšla leta 1905, zapisal:

»Spodaj vidiš modro vodno površino, sredi nje otok s cerkvico, na obrežju nasproti bele hišice in razkošne dvorce letoviščarjev, med temnozelenim drevjem grad, viseč nad vodo vrhu sive pečine, v ozadju pa višave prostrane Jelovice ... *Krasna slika, sama milina. Kje pa najdeš sploh drugod toliko pokrajinskih lepôt, združenih na tako majhnem prostoru, kakor na Gorenjskem?*«

In res, največ potnikov, turistov, ki prihajajo z vlakom,

1792 do leta 1796 kot duhovnik služboval Valentin Vodnik in tam odprl prvo šolo.

Skozi znameniti Bohinjski predor

Za krajem Nomenj zapuščamo Savo in se bližamo zadnji gorenjski postaji, Bohinjska Bistrica. Pred nami se dviga Koblja, desno od nje vidimo Triglav, edina pot naprej je tako naravnost skozi goro.

Ob reki Bači navzdol

Iz Podbrda, ki je na nadmorski višini 506 metrov, se v pičlih dvajsetih kilometrih spustimo na 108 metrov, na železniško postajo Most na Soči. Zaradi tega so nagibi proge veliki. Do Grahovega ob Bači, ki je edina vmesna postaja, ki omogoča križanja vlakov, je nagib



Vlak na postaji Hudajužna

Dolina Bače je divja in se zelo razlikuje od pokrajine na Gorenjskem. Tu na vrhovih ni gradov, naselja so majhna, prometne povezave pa slabše. Vsekakor pa je pogled skozi okno vlaka čudovit in z vsake železniške postaje lahko začnemo krajši ali daljši izlet v gore.

Iz Podbrda se lahko vzpneemo na Porezen, iz Hudajužne vodi lepa pot do Bevkove domačije v Zakojci in v Cerknjo, iz Grahovega pa pridemo do 1175 metrov visokega Kotla.

Proga vodi skozi predore in mostove vse do izliva reke Bače v Idrijco. Najprej prečkamo Bačo po 90-metrskem kamnitem mostu, nato pa še Idrijco po najvišjem železniškem mostu v Sloveniji, 30 metrov nad reko. Most je zgrajen v loku in je znamenitost tega dela proge. Kmalu za mostom prispemo na železniško postajo Most na Soči.

na slovenskih lokalnih progah. To dokazuje, da ima Bohinjska proga velik pomen pri turizmu v tem delu Slovenije. Poleg tega na tej progi, v poletni sezoni, pogosto vozi muzejski vlak.

Prepustna moč proge je 44 vlakov na dan in je gotovo dosegla svojo največjo izkoriščenost (94 odstotkov).

Bohinjska proga ima nedvomno velik in večplasten pomen. Bohinjska proga je turistična proga, v zimskem času je lahko odlična povezava z zasneženimi Alpami, pot od Kopra do Jesenic je po njej v primerjavi s povezavo čez Ljubljano krajša za 40 kilometrov, po potrebi je lahko obvozna smer ... in še mnogo drugega.

Za Bohinjsko progo moramo dobro skrbeti še naprej, se po njej večkrat zapeljati z vlakom in ji dovoliti, da nas preseneti.

Bohinjski predor so začeli vrtati z obeh strani leta 1900, predrli so ga 18. maja 1904. Še devet mesecev so potrebovali za obdelavo zidov in polaganje tirov, tako da je prvi vlak skozi predor peljal 1. marca 1905. Predor je bil zgrajen za dvotirni promet, vendar so Italijani leta 1938, zaradi ogromne količine podzemskih vod, namesto enega tira zgradili odvodni kanal. Lahko se zgodi, da tudi odvodni kanal ne more odvesti vse vode, zato se ta občasno dvigne tudi do 60 centimetrov nad tere. Motorni potniški vlaki lahko vozijo skozi predor, če voda ni višja od 25 centimetrov, medtem ko dizelske lokomotive ne vozijo v predor že, ko je voda sedem centimetrov nad tračnico. Severni portal predora so Nemci razstrelili leta 1945, zato je s prvotnih 6339 metrov predor skrajšan na 6327 metrov.

Med Bohinjsko Bistrico in Podbrdom trikrat na dan pelje avtovlak, ki pot nadaljuje tudi do Mosta na Soči. Ta vlak skrajša potovanje med Gorenjsko in Primorsko za približno uro ali dve.

Z vlakom na Gosposvetsko polje

Številni turisti, romarji in šolarji na ekskurzijah iz Slovenije, ki obiskujejo Gosposvetsko polje, središče nekdanje slovenske kneževine Karantanije, se lahko s povratno vozovnico Regio AS po ugodni ceni – iz Ljubljane do Celovca za dvajset evrov, iz Maribora do Celovca za petnajst evrov – odpravijo na zanimiv enodnevni izlet ali pa na štiritidnevne počitnice na avstrijsko Koroško.

Gosposvetsko polje

Osemnajst kilometrov dolgo in do dva kilometra široko Gosposvetsko polje (po domače Svatne, nemško Zollfeld) se razprostira ob reki Glini (Glan). Na jugu ga omejuje mesto Celovec, na severu mesto Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan), na zahodu Šenturška gora (Ulrichsberg, 1022 m) in na severovzhodu Štalenska gora (Magdalensberg, 1059 m).

Pod vrhom Štalenske gore je bilo nekoč središče predrimске kraljevine Norik, ki je leta 45 po Kristusu postala rimska provin-

ca. Rimljani so upravno središče prenesli na Gosposvetsko polje in ga imenovali Virunum. Po propadu rimskega imperija je na ozemlju Norika nastala samostojna slovenska kneževina Karantanija, ki je v listinah prvič omenjena leta 595 kot »provincia Sclaborum«. Sedež Karantanije je bil na Krnskem gradu pod Šenturško goro, na vzpetini nad Gosposvetskim poljem, kjer je do leta 1862 stal tudi »knežji kamen« (Fürstenstein), del nekdanjega izklesanega rimskega stebra.

Vsakega novega slovenskega kneza, ki se je v vojnem času imenoval vojvoda, je izbrala večja (svet vseh svobodnjakov), na knežjem kamnu pa ga je ustoličil svoboden kmet (kosez) v edinstvenem obredu v slovenščini.

Takšno demokratično izbiranje vladarja je navdihnilo glavnega avtorja in poznejšega ameriškega predsednika Thomasa Jeffersona pri sestavljanju Deklaracije o neodvisnosti ZDA.

Vstop Karantanije v krščansko Evropo je bil tedaj nekaj podobnega kot v današnjih dneh

vstop Slovenije v Evropsko unijo. Suverena država Karantanija je vstopila v zvezo (za tiste čase) civiliziranih evropskih držav. Na povabilo karantanskega kneza Hotimirja je solnograški škof Virgil, poslal skupino menihov misijonarjev, da bi pokristjanjevali Slovence. Vodil jih je Virgilov sobrat, Modest (Irec po rodu), ki je postal pokrajinski škof. Sveti Modest in njegovi irski menihi so širili vero v domačem, slovenskem jeziku. Središče Modestovega delovanja je bila stolnica Gospe Svete (Maria Saal), ki jo je ustanovil leta 760.

Stolnica Gospe Svete stoji na griču nad Gosposvetskim poljem, z lepim pogledom na bližnji Krnski grad. V stolnici je tudi grob sv. Modesta, ki je umrl leta 767. Pokopan je v rimskem otroškem sarkofagu.

Obred ustoličevanja

Obred ustoličevanja se je po izgubi samostojnosti Karantanije (po letu 828) in v času vojvodine Koroške opravljal na naslednji način: vojvodo je izbral cesar, na knežjem kamnu na

Krnskem gradu pa ga je ustoličil slovenski kmet ustoličevalec. Temu je sledila škofova blagoslovitev vojvode v stolnici Gospe Svete, nato pa je vojvoda na bližnjem vojvodskem prestolu na Gosposvetskem polju podeljeval svoje fevde ter delil sodbo in pravico.

Opisani obred se je v taki obliki in v slovenščini izvajal vse do leta 1414. Koroški vojvode so pozneje svoj sedež prenesli v Št. Vid ob Glini, leta 1518 pa v Celovec, ki je postal prestolnica vojvodine Koroške. Vse do leta 1728 pa so koroški vojvode še prisegali v slovenščini v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus) v Celovcu. Knežji kamen (<http://www.fuerstenstein.at/zgodovina/C8>) je sedaj na ogled v Dvorani grbov, upodobljen pa je tudi na slovenskem evrokovanu za dva centa.

Od Krnskega gradu se je do danes ohranila samo nekdanja grajska kapela, župnijska cerkev sv. Petra in Pavla (prvič omenjena leta 927), ki velja za najstarejšo ohranjeno cerkev v Vzhodnih Alpah! V 14. stoletju so cerkvi prizidali še manj-

Vlak na železniški postaji Gospa Sveta. V ozadju je Štalenska gora.



Pogled s perona železniške postaje Gospa Sveta na stolnico. Pot na levi vodi k Vojvodskemu prestolu, na desno pa k stolnici.



Počitek na poti k stolnici Gospe Svete.





Vojvodski prestol na Gosposvetkem polju



Informativna tabla pri vojvodskem prestolu

šo kapelo sv. Ane. Na nekdanje čase spominjata ime vasi Krnski grad (Karnburg) in ime bližnjega zaselka Zagrad (Sagrad). Vojvodski prestol (Herzogstuhl) stoji v parku na Gosposvetkem polju, približno en kilometer severovzhodno od železniške postaje Gospa Sveta. Obdan je s kovinsko ograjo in z zaščitno stekleno kocko. Zraven stojijo informativne table; dve sta tudi v slovenščini.

Prestol je zgrajen iz kamnitih ostankov rimskega Virunuma in ima dva sedeža s skupnim naslonjalom. Višji je sedež vojvode in je obrnjen proti vzhodu, nižji pa je sedež koroškega grofa palatina (zastopnika cesarja in namestnika vojvode) in je obrnjen proti zahodu. Vojvodski sedež je nastal domnevno v 6.

ali 7. stoletju. Najverjetneje v 9. stoletju, po izgubi samostojnosti Karantanije, so mu dodali še palačinski sedež.

Železniška proga je leta 1863 preko Gosposvetkega polja povezala mesti Celovec in Št. Vid ob Glini. V času bojev za severno mejo, maja 1919, je vojska kraljevine SHS zasedla tudi Gosposvetko polje, ki je na Koroškem plebiscitu leta 1920 spadalo v območje plebiscitne cone B. Zaradi neuspeha v coni A, plebiscita v coni B niso izvedli. Maja 1945 so Gosposvetko polje za kratek čas zasedli slovenski partizani in pri vojvodskem prestolu postavili častno stražo. V občini Gospa Sveta, po podatkih iz leta 2004, govori slovensko še sedemnajst prebivalcev.

Današnja božjepotna župnijska cerkev Gospe Svete je bazilika, ki je sedanjo obliko dobila okrog leta 1460, sezidana pa je iz kamnja ostankov rimskega mesta Virunum, ki je ležalo pod gričem. Je najstarejša in najslavnejša slovenska božjepotna cerkev. Zaradi številnih znamenitosti, ki so na ogled, je pravi muzej slovenske zgodovine (več si lahko preberete na: http://www.kam.si/romarske_cerkve/gospa_sveta.html).

Približno tretjina vseh romarjev k stolnici Gospe Svete je Slovencev.

Iz Slovenije se do Celovca pripeljemo z vlakom s povratno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo v smeri proti Št. Vidu ob Glini za tri postaje. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa. Izstopimo na železniški postaji Gospa Sveta (Maria Saal), do koder je iz Celovca devet minut vožnje. Razdalja je osem kilometrov. Od postaje do stolnice je 20 minut hoje, do vojvodskega prestola 30 minut, do Krnskega gradu pa 40 minut hoje.

Želim vam prijeten izlet!

Vojvodski sedež na vojvodskem prestolu



Palatinski sedež na vojvodskem prestolu



Knežji kamen



Vhod v stolnico Gospe Svete.



Notranjost stolnice Gospe Svete.



Romanska krstilnica in gotski svetilnik pri stolnici Gospe Svete

Obala Antrim se ponaša s slikovitimi razgledi.

Severna Irska

S tramvajem do slikovite obale

Severna Irska je skoraj polovico manjša od Slovenije in ima dobro urejene železniške povezave. Ponaša se tudi z dolgo železničarsko tradicijo. Ena izmed zanimivejših prog je bila odprta leta 1883 med krajema Portrush in Bushmills, ki so jo leta 1887 podaljšali še do bližnje obale. Železnica, široka 0,915 metra (3 čevlje), je bila dolga le 14,8 kilometra, namenjena pa je bila predvsem turistom. Ti so namreč prihajali občudovat eno največjih svetovnih mojstrov in narave, Velikanov prehod – Giant's Causeway.

Za vožnjo si je pobudnik projekta William Traill zamislil dva vagona električnega tramvaja, ki je tako postal prvi električni tramvaj, namenjen komercialni uporabi. Izdelali so ju v podjetju Midland Railways Carriage and Wagon Company, motor

pa je napajala elektrika napetosti 250 voltov. Za ta namen so zgradili elektrarno na reki Bush pri slapovih Walkmill. Električno napajanje je bilo sprva speljano po zemlji po dvignjenem tretjem tiru. Leta 1899 so zaradi varnosti napeljavo dvignili nad vagono. Sprva je po progi vozil tudi vlak s parno lokomotivo, od leta 1916 pa so prevoz opravljali samo še z električnimi tramvaji. Vozili so do 20. septembra leta 1949. Takrat so prevoz opustili, tire in spremljajočo infrastrukturo pa postopoma podrli.

Leta 1999 je začela neprofitna organizacija s pomočjo prostovoljcev obnavljati tire med krajem Bushmills in obalo, tri leta pozneje pa je na obnovljeni progi spet stekel promet. Vagone so vlekli stare lokomotive, med katerimi sta bili

dve parni. Prva je bila narejena leta 1904 v angleškem podjetju Peckett and Sons, druga pa leta 1949 v škotskem podjetju Andrew Barclay Sons & Co. Tretja lokomotiva je bila dizelska, naredili pa so jo leta 1976 (Simplex Mechanical Handling Ltd.). Leta 2010 so stare kompozicije nadomestili z vlakom, ki je kopija nekdanjega tramvaja. Naredili so ga pri znanem angleškem proizvajalcu tematskih vlakov podjetja Severn Lamb UK Ltd. Dve dizelski lokomotive s sodobnimi motorji lahko v vagonih prepeljeta devetdeset potnikov hkrati. Vožnja v razglednih vagonih traja le dvajset minut. Proga se počasi spušča proti obali in spotoma prečka reko Bush, čez katero so morali zgraditi nov most. Celotno traso spremlja tudi kolesarska steza in pešpot. Vlaki vozijo poleti

vsak dan, od aprila do junija in septembra ter oktobra pa samo ob sobotah in nedeljah.

Whisky ali Whiskey?

Večina potnikov se odloči za povratno vožnjo. Avtomobil je mogoče pustiti na brezplačnem parkirišču pri začetni postaji v kraju Bushmills. Pred odhodom si kaže vzeti še kakšno uro časa za ogled tega majhnega, a zanimivega kraja. Nastal je ob reki Bush, na kateri je v 18. stoletju delovalo več mlinov. Poleg koruze so okoliški kmetje pridelovali tudi veliko lana, razvito pa je bilo še železarstvo in kovaštvo. Na nekdanji razcvet še danes spominjajo nekatere mogočne stare hiše, od mlinov pa sta se do danes ohranila le dva. Domačini so zelo ponosni na destilarno viskija, ki velja za



Pravilnim oblikam bazaltnih stožcev je botroval izbruh vulkana.



Novi vagoni



Viseči most je postal prava atrakcija.



Nekateri kamniti stolpi se dvigujejo več kot deset metrov visoko.

najstarejšo licenčno destilarno viskija na svetu. V tej okolici so delovale številne ilegalne destilarne že dolgo, preden je leta 1608 kralj James I. Thomasu Phillipsu podelil licenco za destilarno v kraju Bushmills. Primerna je bila tudi geografska lega kraja, saj je bila na voljo dobra voda, blizu pa je bilo tudi pristanišče, od koder so tvorili (tihotapili) viski vse do Škotske. Prvi zapisi o destilarni Old Bushmills Whiskey segajo v leto 1784. Danes je to ena najbolj znanih destilarn viskija na Irskem in jo na leto obišče več kot sto tisoč obiskovalcev. Žal ogled destilarne ni posebno atraktiven, še posebno, če ste kakšno že obiskali. Sodobni tehnološki postopki niso preveč zanimivi, vendar vtis popravi brezplačna degustacija viskija ob koncu obiska. K boljšemu vtisu pomaga tudi zabaven vodič, ki ve povedati, da najboljši, trikrat destilirani viski, izdelujejo samo na Irskem. Viski, ki ga ponujajo Američani in Škoti, ni omembe vreden. Škoti sicer veljajo za prve proizvajalce viskija (whi-

sky). Da bi Irci svojo pijačo razlikovali od škotske, so jo imenovali z dodano črko e – whiskey. To besedo so pozneje povzele še nekatere ameriške destilarne, v izvorni gelščini pa naj bi pomenila »voda življenja«. Viski v Bushmillsu starajo v rabljenih ameriških in francoskih hrastovih sodih, kjer ostanejo od tri do petindvajset let dolgo. Zanj je značilen bolj sladkoben okus, ki je posledica sušenja skaljenga ječmena s premogom. Tako kot v večini destilarn fotografiranje v proizvodnih prostorih ni dovoljeno. »Zaradi varnostnih predpisov!« pravijo vodiči in se obenem posmehujejo, da je večja verjetnost, da se boste napili od hlapov, kot da bi povzročili eksplozijo zaradi morebitne iskre ob fotografiranju ... Kakor koli že, ob koncu obiska smo družno nazdravili z viskijem po irsko: *Sláinte* – Na zdravje!

Bazaltne stopnice

Glavna zanimivost teh krajev pa je seveda slikovita obala Antrim. Ponaša se s prepadni-

mi skalnimi klifi, nedaleč stran od končne postaje turističnega vlaka pa se razprostira naravna posebnost Velikanov prehod. Gre za velikanske bazaltne stebre, ki so videti, kot bi jih natančno izklesala človeška roka. Na to namiguje tudi ime, saj je kraj povezan s številnimi legendami, ki govorijo o velikanih. Ti so menda živeli na Irskem in na Škotskem, Fionn, eden izmed njih pa naj bi zgradil nasip med obema deželama ... Ogled več kot petdeset milijonov let stare naravne zanimivosti je začuda brezplačen, zato pa je treba plačati precej zasoljeno parkirnino. Kljub temu edinstvene naravne lepote, ki jih je mogoče v miru občudovati vse do sončnega zahoda, vsekakor odtehtajo ceno parkirnine. Za popestritev Obisk popestrijo tudi čudoviti pogledi na številne ptice in zanimive rastline. Nastanku popolno oblikovanih stebrov je botroval izbruh vulkana. Nekateri so tudi štiri ali petkotni, visoki pa so do dvanajst metrov. Naravna znamenitost je danes del Unescove svetovne dediščine.

Le nekaj kilometrov stran sem lahko občudoval še eno posebnost prepadnih klifov. Pri vasi Ballintoy je postavljen svetovno znani viseči most, imenovan Carrick-a-Rede (Kamen v cesti). Most povezuje prepadno obalo s majhnim otočkom Carrick. Ozek preliv je bil nekoč pomembna selitvena pot lososov, in tako so ribiči nad njim vsako poletno sezono postavili viseči most. Z leti je bilo rib čedalje manj, za atraktiven most pa so se začeli zanimati turisti. Leta 2004 so postavili stalen in varnejši most. Ta je še vedno spektakularen, saj se dviguje 30 metrov nad razpenjenim morjem, po zibajočem mostu pa je treba premagati dvajset metrov razdalje. Na njem se lahko hkrti zadržuje največ osem obiskovalcev, na leto pa se jih zvrsti tudi več kakor dvesto petdeset tisoč! Prehod je priporočljiv le za tiste brez vrtoglavice. Včasih se namreč zgodi, da si kdo ne upa vrniti po isti poti, in ga morajo nazaj na kopno prepeljati s čolnom.



Lokomotivi Tyrone in Shane podjetja Giant's Causeway



Do morja lahko dostopamo le v redkih zalivih.

Intervju: Franz Seiser, član uprave Avstrijskih železnic

Naš glavni tekmelec ostaja prevoz z avtomobilom

Od leta 2009 do danes so Avstrijske železnice (ÖBB), podjetje, ki ima velikopotezne načrte za prihodnost, občutno izboljšale finančne rezultate, vpeljale nove vlake, na primer Railjet, povečale število potnikov in količino prepeljanega tovora ter izboljšale točnost vlakov.

Franz Seiser, eden izmed članov uprave, se je odzval našemu vabilu za intervju ter predstavil uspehe in vizijo podjetja.

Gospod Seiser, lani so bile Avstrijske železnice po točnosti vlakov na hvalevrednem drugem mestu v Evropi, takoj za Švico. Večina, kar 96,6 odstotka, vseh vlakov ni imelo zamud. Prav tako ste zelo zmanjšali finančno izgubo, 330 milijonov evrov, v preteklih letih, na 28 milijonov evrov leta 2011. Na kakšen način ste to dosegli?

Eden izmed naših ključnih ciljev je bilo prav izboljšanje točnosti vlakov. Poleg varnosti in zanesljivosti je namreč potnikom v železniškem prometu točnost vlakov najpomembnejša. Izboljšanje finančnih izidov je rezultat predvsem večje učinkovitosti v naši glavni dejavnosti in ugodnega razvoja. Prvič po letu 2007 so vsi deli podjetja poslovali pozitivno. Naš cilj je prihodnje leto doseči točko preloma oziroma prag rentabilnosti. Konkurenca v železniškem potniškem prometu pa je bila še dodatna spodbuda za povečanje stopnje zadovoljstva potnikov.

Konec leta 2011 je bilo na Avstrijskih železnicah zaposlenih 42.575 ljudi, kar je manj kot leto prej, v vaših načrtih pa predvidevate še nadaljnje, 10-odstotno, zmanjšanje do leta 2017. Gre pri tem za naravni odliv, torej za predčasno in redno upokojevanje?

Na eni strani se bo število zaposlenih zmanjšalo zaradi naravnega odliva in gibanja zaposlenih. Poleg tega vodimo restriktivno politiko zaposlovanja, zaradi česar bomo v naslednjih letih lažje dosegli cilj o zmanjšanju števila zaposlenih, to je pod 40.000.

V naslednjih nekaj letih načrtujete velike finančne investicije. Je ta dogovor že sprejet? Ali je financiranje odvisno od sprememb v državnem proračunu, politiki in prioritetah?

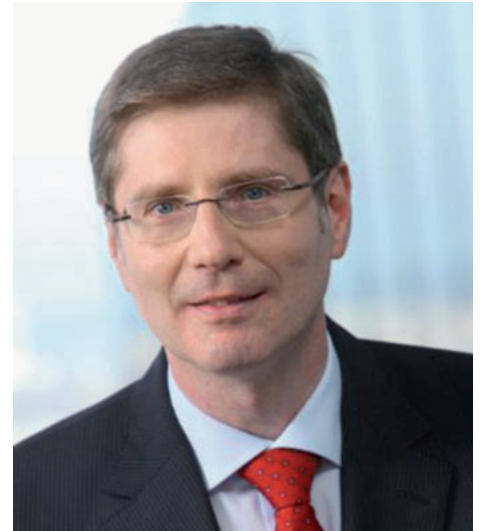
Investicije v infrastrukturo so zagotovljene z dolgoročnim vladnim investicijskim načrtom. Kljub temu, da je vlada v začetku letošnjega leta pripravila obsežen paket varčevalni ukrepov, ki zmanjšujejo sredstva za pomoč in povišujejo davke, se zavzema za projekte zgraditve železniške infrastrukture. Investicije v železniški sistem so okrnjene le v manjši meri, saj je glavno vodilo pri tem ustvarjanje dodane vrednosti za prihodnje generacije.

Leta 2015 bo na Dunaju odprta nova glavna železniška postaja. Ali bo ta ogromna investicija znižala vaše obratovalne stroške? Ali boste zaradi odprtja nove glavne postaje zaprli druge postaje v prestolnici?

Nova železniška postaja na Dunaju bo nadomestila dve železniški postaji – južno in vzhodno. Povezovala bo prej končne linije in prihranila veliko stroškov ranžiranja. Največ pa bo k varčevanju prispevala zgraditev novega tehničnega centra za vzdrževanje, čiščenje in prerazporejanje vlakov v Matzleinsdorfu, ki bo združila pet prej dislociranih lokacij.

Avstrijske železnice so predstavile številne pobude, da bi bil dostop do železniških storitev za potnike lažji in cenejši. Spletna aplikacija Scotty, namenjena pridobivanju informacij o potovanju, ima več kakor 413 000 obiskovalcev na dan. Šestinsdeset odstotkov potnikov kupuje vozovnice na kartomatih. Kako vidite nadaljnji razvoj? Kako razvijate koncept »first and last mile«? Je to v povezavi z vašim hčerinskim podjetjem Postbus?

Internet in mobilni telefoni postajajo naši čedalje bolj pomembni prodajni kanali, saj so mobilne aplikacije in splet del vsakdanjega življenja mlajših generacij.



Franz Seiser, član uprave Avstrijskih zveznih železnic (foto: Avstrijske železnice)

To dejstvo potrjuje povečevanje števila uporabnikov. Od leta 2007 do 2011 se je prodaja vozovnic po spletu povečala za 207 odstotkov.

Integrirana mobilnost je jedro strategije potniškega dela našega podjetja. Cilj je ustvariti mobilnostno podstat, ki omogoča potnikom, da si sami oblikujejo, rezervirajo in plačajo tako imenovani prevoz od vrat do vrat, ki združuje več različnih ponudnikov prevozov, na primer Postbus, da se pripelejo na železniško postajo, vlake za daljše povezave in najem avtomobila, da prispejo na končni cilj.

Zasebno podjetje Westbahn ponuja železniške prevoze med Salzburgom in Dunajem (Westbahnhof) z zanimivimi dvonadstropnimi vlaki. Njihove vozovnice lahko kupimo samo na spletu ali na vlakih (brez dodatka) in stanejo za isto relacijo približno pol manj kot vozovnice Avstrijskih železnic. Videti je, kot da so prevzeli precejšen delež potnikov na tej zelo prometni liniji. V Veliki Britaniji na primer so se pojavili številni zasebni ponudniki, ki so nazadnje pustili državnim prevoznikom le drobtine. Ali menite, da se bo podjetje Westbahn tudi dolgoročno obdržalo na trgu? Če se pojavi še več zasebnih ponudnikov železniških prevozov, to lahko pomeni, da bodo vašim železnicam ostali le še lokalni prevozi in finančna izguba. Kaj menite o tem?

V prvih šestih mesecih smo imeli prav zaradi pojava konkurence pozitivne poslovne rezultate. Opazili smo rast števila potnikov na zahodni liniji in tudi po celotni Avstriji. To dejstvo je najboljši kazalec, da ima pojav konkurence spodbuden vpliv na trg. S



Railjet ob prihodu v Salzburg (foto: Avstrijske železnice)

tem se je potrdila tudi teorija, da ostaja naš glavni tekmeč individualni prevoz z avtom. Obveščenos in zavedanje, koliko možnosti ponuja železniški prevoz, pa se nenehno povečujeta. Cena vozovnic podjetja Westbahn pa je enaka ceni z našo kartico ugodnosti (VORTEILScard).

Temeljno vprašanje, ki se tu pojavlja, je, katere storitve naj železniško podjetje ponuja? Švicarske železnice (SBB), ki so za nas merilo uspešnosti, so integrirano železniško podjetje, ki je bilo kategorično proti konkurenci. Anglija pa je primer privatizacije ter ločevanja infrastrukture in operativnih dejavnosti. Pri njih je največji poudarek na distribuciji dobička, in ne na tem, kako pomembna je železnica za gospodarstvo. Rezultat tega so visoke cene vozovnic in visoka varnostna tveganja zaradi nezadostnih investicij v infrastrukturo.

Nekateri menijo, da je prihodnost železnice v povezovanju, in ne v tekmovalnem ozračju med železniškim ter cestnim, zračnim prevozom in deloma tudi vodnim prevozom. Kakšno je vaše mnenje o tem?

S tem se pri nas vsekakor strinjamo. Modalni delež (odstotek potnikov, ki uporablja določeno vrsto prevoza) potniškega železniškega prometa v Avstriji je enajst odstotkov, kar je med najvišjimi v Evropi. Povečevanje modalnega deleža je zato dosti bolj obetavno, kakor boj in tekmovalnost za obstoječe potnike. Ne samo železnice, ampak tudi druge oblike javnega transporta, vključno z najemom avtomobilov, morajo slediti temu cilju in izboljševati kakovost storitev ter omogočati učinkovito kombinacijo različnih ponudb prevoza.

Kako so stranke sprejele uvedbo novega intermodalnega omrežja (NINA – New Intermodal Network Austria) za nacionalni intermodalni prevoz? Številne železnice so opustile klasični vagoni prevoz pošiljk, ker naj ne bi prinašal dobička. Kako vidite prihodnost takšnega transporta?

Aprila lani je Rail Cargo Austria (RCA) pričel udeleževati projekt NINA, ki je namenjen izključno intermodalnemu transportu v Avstriji. Najbolj prometni avstrijski terminali so povezani po modelu hub-and-spoke. NINA omogoča nočno povezavo z avstrijskimi terminali, kjer je osrednja točka (hub) Wels. Dejstvo, da uporabljamo lastna vlečna vozila in motornike, omogoča še večjo napovedljivost in zanesljivost naših storitev. Strankam ponujamo spletno orodje za rezervacijo, sledenje pošiljkam in izmenjavo podatkov.

Glede vagonskega prevoza RCA ponuja prevoz pošiljk tako v posameznih vagonih kot v samostojnih kompozicijah vlakov. Avstrija ima v primerjavi z drugimi državami v EU še vedno visoke deleže pošiljk v posameznih vagonih. Dejstvo je, da so fiksni stroški prevoza pošiljk v posameznem vagonu, v primerjavi s prevozom s kompozicijami vlakov, precej visoki. Da pa bi povečali učinkovitost enovagonskega prevoza v Evropi, je sedem evropskih železniških podjetij ustanovilo skupni projekt Xrail.

Hčerinsko podjetje Rail Cargo Hungaria dobro posluje. Ali načrtujete več tovrstnih projektov v sosednjih državah? Železniški prevoz ima v tovornem prometu, katerega količina se vseskozi povečuje, le manjšinski delež. Kako bodo Avstrijske

železnice povečale tržni delež v notranjem prometu in na mednarodni ravni?

RCA je svojo strategijo vzpostavil na podlagi širitve na jugovzhodno Evropo. Začeli smo na domačem trgu in na Madžarskem, osredotočeni pa smo na železniški tovorni promet v jugovzhodni Evropi. RCA tako načrtuje novega prevoznika za JV Evropo z namenom širitve na določene glavne trge v JV Evropi. Temelji projekta bodo kvalitetno omrežje in učinkovita izvedba, ki jo bomo deloma zagotovili znotraj podjetja. RCA bo ponujal pogoste vlake med mednarodnimi vozlišči, z glavnim namenom preusmerjanja transporta s cest na železnico.

V nasprotju z drugimi železnicami ste na vlakih okrnili ponudbo gostinskih storitev, in sicer ponujate samo prigrizke, postrežbo pa le z uporabo gostinskih vozličkov ali prodajnih avtomatov. Kako so to sprejeli potniki in kako vidite nadaljnji razvoj ponudbe?

Rezultati številnih raziskav med potniki so nam pokazali, da je visoka kakovost gostinskih storitev na vlaku potnikom zelo pomembna. Ugotovili smo, da hkrati tu ne gre za kulinarčne eksperimente ali kuharsko umetnost na najvišji ravni, temveč za enostavne stvari, kot so dobra kava, sveži in domači izdelki visoke kakovosti ter ugodna cena. Za gostinsko ponudbo na vlakih smo našli prave profesionalce, podjetje Do&Co, saj je opravljanje gostinske ponudbe na vlakih velik logistični izziv. Ne samo, da na leto prihranimo šest milijonov evrov, hkrati to koristi tudi našim potnikom.

Evropska unija razvija koridorja 5 in 10. Ali ima Avstrijske železnice interese v Sloveniji? Kakšne so možnosti za boljše interoperabilnost in sodelovanje s Slovenskimi železnicami?

Naši glede razvoja železniškega omrežja so skladni s strateškimi načrti Evropske unije. Čezmejno sodelovanje s Slovenijo poteka predvsem v okviru železniških koridorjev za tovorni promet, ki jih je vpeljala EU. Sodelovanje bomo v prihodnje še izboljšali tudi na petem železniškem koridorju za tovorni promet (baltsko-jadranski koridor) Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Dunaj/Celovec-Videm-Benetke/Trst/Bologna/Ravena z odsekom Gradec-Maribor-Ljubljana-Koper/Trst.

Gospod Seiser, najlepša hvala za vaš čas in izčrpne odgovore!

Železniški muzej SŽ

35. sejem modelne železnice v Železniškem muzeju SŽ

V soboto, 19. maja, je bilo v Železniškem muzeju Slovenskih železnic na moč živahno; v sodelovanju z ljubljanskim društvom ljubiteljev železnic je bil namreč organiziran sejem modelne železnice – že 35. po vrsti. Težko bi si bilo predstavljati bolj primerno okolje za takšno dejavnost, kot je nekdanja kurilnica z muzejskimi lokomotivami. Res so se tri morale začasno umakniti ploščadnemu vagonu z železnico LGB in stojnicam s prodajalci, zato pa je bilo vzdušje tem bolj pristno in prijetno. Nadvse prizadevno društvo ljubiteljev železnic **Železna cesta** je poskrbelo, da so se odvijali tudi vsi drugi napovedani programi, med njimi na prvem mestu vrtna železnica tirne širine 7,25 palca. Njene tire so položili povsem na novo, v solidni trajni izvedbi, in s tem postavili osnovo za širjenje na širšem območju muzeja. Tako bomo v doglednem času ujeli korak z drugimi železniškimi muzeji. Povsod se namreč zavedajo izjemne privlačnosti te male železnice, na kateri se vozijo mali in veliki otroci. Svoje je seveda prispevala tudi sekcija za modularno gradnjo, ki je v prvem nadstropju muzeja spravila v tek modularno maketo H0. Tudi tu se kažejo še velike možnosti za nadaljnje širjenje in izpopolnjevanje te najbolj razširjene modelne železnice. Poseben poudarek je prispeval mojster Smrtnik z Vrhnike, ki je izdelal delujočo pomanjšano kopijo naše 17-006 za tirno širino 5 palcev. Primerjalno smo ju postavili na prosto pred muzej in mala železna stvarca se je v senci velike sestre veselila življenja. Če omenimo še, da sta bila na sporedu tudi dva vodena ogleda muzeja, smo zajeli srž dogodkov pretekle sobote.

Zdi se, da se premalo zavedamo, kako zelo takšen dogodek popestri dogajanje v Železniškem muzeju SŽ, kako privabi nove obiskovalce, jim omogoči prijetno preživeti dan in se ob tem tudi česa naučiti. Na posebnem področju vzgoje srca v naklonjenosti do železnice igra ta dejavnost še posebej pomembno vlogo, ganljivo pa je opazovati, kako tako ali drugače prizadetim polepša dan in stori, da vsaj za nekaj časa pozabijo na svoje tegobe.

Vsi, ki smo po svojih močeh prispevali k uspehu prireditve, smo ponosni na to, da se je udeležilo občutno več kot 300 obiskovalcev – vseh preprosto ni bilo mogoče prešteti.



Vrtna železnica širine 7.25 se je ves čas veselila številnih potnikov



Med starimi lokomotivami se je trlo obiskovalcev in prodajalcev



Krstna vožnja K.3. Njen stvarnik Miha Omerza in Uroš Filipič se pogovarjata o kurjenju



Mojster Marjan Smrtnik z Vrhnike je izdelal delujočo model naše 17-006



Železnica LGB, postavljena na starem vagonu, je otroke privlačila z magično močjo



Medželezniška solidarnost...

Ultramaraton Parenzana – ob 110-letnici legendarne železniške proge Porečanke

Ob 110-letnici legendarne in v zgodovino zapisane železniške proge Parenzana ali Porečanka, med Trstom in Porečem, je 1. aprila v organizaciji Maraton kluba Umag potekal ultramaraton Parenzana. Ultramaratonci so tekli od Trsta do Vižinade v Istri, na 102,0 oziroma 106,9 kilometra, odvisno od trase, ki so si jo izbrali. Zamisel za tak način zaznamovanja pomembne obletnice prve vožnje vlaka na tej relaciji se je porodila Predragu Živkoviču iz Maraton kluba Umag, ki je znan po tem, da je že kar nekaj časa gonilna sila številnih tekmovalnih in rekreativnih dogodkov v naši bližnji okolici. Ultramaraton je postregel z dolgo in naporno, a zgodovine polno traso, saj je potekal skozi vse kraje, ki so imeli v času, ko se je promet na Porečanki še odvijal, v tem prostoru veliko veljavo. Številni izmed njih so še danes svetovno znani, na primer Grožnjan in Motovun v sosednji Hrvaški, ki sta središče in stičišče umetnikov z vsega sveta. Prireditev je imela veliko podporo tako na lokalni, kot medpokrajinski in meddržavni ravni, saj sta projekt kot častna pokrovitelja podprla predsednik Republike Slovenije dr. Danilo Türk in njegov hrvaški kolega, predsednik Republike Hrvaške,



Na startu ultramaratona v zgodnjih jutranjih urah (foto: Tomi Bešković)

dr. Ivo Josipović. Projekt sta s častnim sponzorstvom v imenu Republike Italije podprla tudi predstavnika Italijanske unije, Maurizio Tremul in prof. Daniele Suman. Prireditev je imela tako resnično mednarodni pridih v vseh pogledih.

Ultramaratonci so startali v Trstu, pred včasih začetno železniško postajo Porečanke ob natanko 5 uri in 5 minut zjutraj. Ob isti uri je namreč pred 110 leti, na svojo 123,8 kilometra dolgo in sedem do osem ur trajajočo vožnjo, odsopihal prvi vlak.

Na startu se je zbralo okrog dvajset tekačev in petdeset kolesarjev, kar je bilo glede na dolžino maratona kar lepo šte-

valo udeležencev. Tekmovali so v kategorijah tek (ultramaraton in krajše razdalje), gorsko kolo in kombinacija (mešane ekipe). Celotna trasa maratona je bila razdeljena tudi na krajše kilometrske odseke, pri čemer pa so bili vsi daljši od 23 kilometrov, kar je za tekače spoštovanja vredna razdalja. Tako so se lahko številni navijači, ki so tekače ob poti bodrili, tekmovalcem za spodbudo pridružili pri teku na delu poti. Med tekači so prevladovali predstavniki Slovenije, med kolesarji pa sosedge Hrvati.

Med številnimi sponzorji, ki so prireditev v spomin na legendarno železniško progo Porečanka oziroma Parenzana podprli, so bile tudi Slovenske

železnice, za kar se nam Predrag Živkovič v svojem imenu, v imenu Maraton kluba Umag, predvsem pa v imenu vseh tekmovalcev prav lepo zahvaljuje.

Zmagovalci ultramaratona Parenzana so:

Na razdalji 106,9 km med moškimi **Lojze Primožič** (SLO) s časom 08:55:13 in med ženskami **Natalija Lesnik** (SLO) s časom 13:19:50.

V kategoriji MTB (gorska kolesa) **Slavko Pristavec** (SLO).

Sklenem lahko, da so zmagovalci prav vsi, ki so se pojavili na startu te resnično zahtevne preizkušnje in jo tudi premagali, ne glede na čas, ki so ga dosegli.



Spodbujanje ob progi (foto: Tomi Bešković)



Na najvišji stopnički Lojze Primožič (foto: Tomi Bešković)

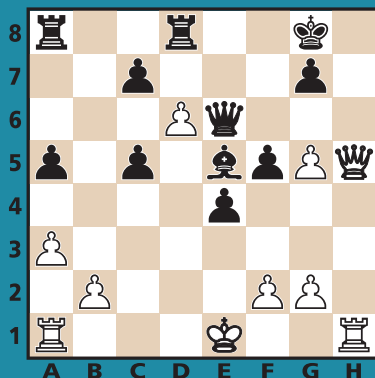
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 45

Črni ima v poziciji materialno premoč, toda na potezi je beli, ki zaradi boljše postavitve figur prisili nasprotnika na vdajo.

Sjoberg : Ekstrom
(Stockholm, 1977)



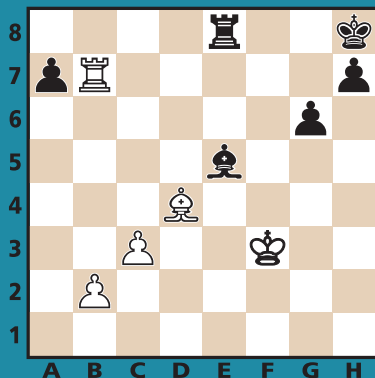
Rešitev:

1. g6 Kf8 2. Dxf5+ Dxf5 [2...Lf6 3. Dxe6; 2...Df6 3. Th8#] 3. Th8#

Primer 46

Beli na potezi ima možnost z jemanjem kmeta na a7 izenačiti pozicijo, vendar mu to ne bi zadoščalo za kaj več od delitve točk. Toda v poziciji črnega je luknja in že prva poteza nadaljevanja odloči partijo v korist belega.

Rosenblatt : Wolk
(Biel, 1977)



Rešitev:

1. Tb8 Lxd4 [1...Txb8 2. Lxe5+ Kg8 3. Lxb8] 2. Txe8+ Kg7 3. cxd4 in beli osvoji figuro in s tem tudi partijo.

Šahovski cikel Slovenskih železnic – peti turnir Čepon ponovno na vrhu

Na sončno soboto se je na petem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic zbralo 71 šahistov. Prvo mesto je po skoraj enoletnem premoru – nazadnje je zmagal junija lani – osvojil Dušan Čepon. V prvih sedmih kolih je šestkrat zmagal in enkrat remiziral proti drugouvrščenemu Boštjanu Jeranu. V zadnjih dveh krogih je dvakrat »miroljubno« remiziral, kar je zadostovalo za pol točke prednosti pred nasledovalci. S tem je utrdil svoje vodstvo v skupnem seštevku ter opozoril na to, da bo pri boju za končno zmago treba računati tudi nanj. Tretje mesto je osvojil Fide mojster Marjan Črepan, ki je proti vodilnima izgubil, drugih sedem nasprotnikov pa premagal. Edini poleg zmagovalca, ki ni bil niti enkrat poražen, je bil Gregor Goršek. Priložnost za boljšo uvrstitev je zapravlil s štirimi zaporednimi remiji v zadnjih kolih. Najboljši železničar je bil Boško Čičič, ki se je s petimi točkami kot 58. nosilec uvrstil na 29. mesto. Zadnji turnir pred poletnimi dopusti bo 16. junija. Več o

ciklu si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red petega turnirja

1. Dušan Čepon, 7,5 točk, 2. Boštjan Jeran, 3. Marjan Črepan, 4. Bojan Peršl, vsi 7 točk, 5. Gregor Goršek, 6. Primož Petek, 7. Igor Babnik, 8. Matej Keršič, vsi 6,5 točke, 9. Leon Mazi, 10. Jože Skok, oba 6 točk.

Skupni vrstni red po petem turnirju

1. Dušan Čepon 456 točk, 2. Igor Babnik 433 točk, 3. Zlatko Jeraj 405 točk, 4. Boštjan Jeran 385 točk, 5. Matjaž Kodela 361 točk, 6. Marjan Oberč 351 točk, 7. Matej Keršič 350 točk, 8. Stojan Novkovič 329 točk, 9. Boris Skok 320 točk, 10. Jože Skok 314 točk.



Najbolje uvrščeni železničar Boško Čičič (na sliki desno)

Iz dveh besed ena

Premečite črke obeh besed pod isto številko tako, da dobite novo besedo znanega pomena (npr.: GREN + UD = GRUDEN). Novo besedo nato vpišite pod isto številko v vodoravno vrsto lika. V vodoravnih poljih dobite, brano od zgoraj navzdol, končno rešitev.

- VIZA + KIT
- CAPIN + ZA
- LIRA + KAD
- SLIP + UTA

1.							
2.							
3.							
4.							

Pripravil: Bojan Kocbek



ABOŠ 25&50

Dijaki in študentje!

Vse naše potnike s šolskimi abonentskimi vozovnicami nagrajujemo z novim, privlačnim popustom.

Tako boste od 1. februarja s katero koli šolsko abonentsko vozovnico občutno ceneje potovali še na drugih relacijah po Sloveniji in v tujino.

Ponujamo vam

50 % ABOŠ popusta za potovanja po Sloveniji ob koncih tedna, praznikih in med počitnicami.

25 % ABOŠ popusta po ponudbi RailPlus za potovanja v tujino.



Pridružite se nam tudi na Facebooku - Grem z vlakom - in bodite obveščeni o naših zanimivih ponudbah potovanj z vlakom, koncertih, dogodkih idr. Ali pa sodelujte v naših številnih nagradnih igrah.



Leta 1996 so Slovenske železnice nadvse slovesno zaznamovale 150-letnico železnic na Slovenskem – 2. junija 1846 je namreč pripeljal prvi vlak v Celje, saj je bila dokončana tretja faza gradnje železniške povezave Dunaja s Trstom. Ob obletnici je bila v Celju organizirana velika parada parnih lokomotiv od blizu in daleč, praznovanje pa je obsegalo tudi izdajanje posebnih znamk in kovancev. Najdragocenejši med zadnjimi je vsekakor zlatnik za 5000 tolarjev, na katerem je upodobljena lokomotiva Aussee, ki ja bila na čelu otvoritvenega vlaka.