

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



## Aktualno

**Preventivna akcija »Stop! Prednost ima življenje«  
Berlin, prizorišče pomembnih železniških dogodkov**

## Razvoj

**Spletno rudarjenje**

## Reportaža

**Pogled s strojevodjevega stola**

## SŽ so ljudje

**Tamara Luskovec: Z dobro voljo dosežeš vse**

## Tujina

**INNOTRANS 2008**

**Railjet: nove vlakovne garniture Avstrijskih železnic**

# ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg  
Maribor-Wels  
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih  
terminalov z evropskimi terminali  
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz  
v slovenskem notranjem  
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA  
TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290  
E-MAIL: [INFOR@ADRIAKOMBI.SI](mailto:INFOR@ADRIAKOMBI.SI)  
[WWW.ADRIAKOMBI.SI](http://WWW.ADRIAKOMBI.SI)





Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: Present, d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 30. oktobra.



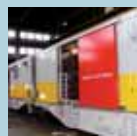
Na ljubljanski potniški postaji.  
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



## Aktualno

### Preventivna akcija »Stop! Prednost ima življenje«

Akcija, ki je namenjena povečanju varnosti prometa na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge, se je začela 15. septembra in je trajala do 6. oktobra.



## Aktualno

### Berlin, prizorišče pomembnih železniških dogodkov

Ob mednarodnem sejmu železniške opreme, naprav in vozil Innotrans so se zvrstili dogodki, ki so pritegnili udeležbo visokih predstavnikov evropske politike, železnic, industrije in strokovne javnosti.



## Razvoj

### Spletno rudarjenje

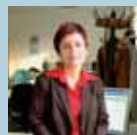
Spletno rudarjenje je uporaba metod »podatkovnega rudarjenja« za iskanje vzorcev v svetovnem spletu.



## Reportaža

### Pogled s strojevodjevega stola

Trije ljubitelji železnic so se odločili, da z vlakom odkrivajo Slovenijo. Odpravili so se z vlakom na celodnevno, 593 kilometrov dolgo pot po Sloveniji in avstrijski Koroški.



## SŽ so ljudje

### Tamara Luskovec: Z dobro voljo doseže vse

Pogovorili smo se z vodjo Servisnega centra. Tamara morebitne težave v službi sprejema kot izziv, ki ga je treba kakovostno rešiti.



## Tujina

### INNOTRANS 2008

Skupni imenovalec vseh ponudnikov vozil je bila besedica ECO, ki smo jo videli pripeto vsepovsod, v nič manjši meri pa tudi hitrost.



## Tujina

### Railjet: nove vlakovne garniture Avstrijskih železnic

Avstrijske železnice so prevzele prvo od 67 novih vlakovnih garnitur railjet, ki jih izdelujejo v Siemensovi tovarni na Dunaju.



## Uvodnik

### Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Devetega septembra sta generalni direktor Tomaž Schara in župan občine Pivka Robert Smrdelj podpisala Sporazum o medsebojnih obveznostih pri izvedbi izvennivojskega križanja lokalne ceste LC 315010 in železniške proge št. 50 Ljubljana – Sežana – državna meja. Pri Gornji Košani bodo odpravili križanji cest in železnice.

15. septembra se je začela preventivna akcija »Stop! Prednost ima življenje«, ki je bila namenjena povečanju varnosti prometa na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge. Akcija je trajala do 6. oktobra, v njej pa so sodelovali policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenske železnice, Zveza združenj šoferjev in avtomehaničkov Slovenije, Prometni inšpektorat Republike Slovenije, upravljalci cest ter ministrstvi za šolstvo in šport in za promet.

V poslovni enoti vzdrževanje infrastrukture so pridobili intervencijski vagon. Dotrajanost starega intervencijskega vagona je zahtevala, da so v službi za gradbeno dejavnost začeli razmišljati o nabavi novega. Intervencijski vagon je nadvse pomembno vozilo v sistemu Slovenskih železnic, saj je namenjen za odpravljanje posledic izrednih dogodkov, o katerih pa nikoli ne vemo, kdaj in v kakšnem obsegu ter s kakšnimi posledicami se lahko zgodijo.

Med 23. in 26. septembrom je v Berlinu potekal mednarodni sejem železniške opreme, naprav in vozil Innotrans. Okoli 2.000 razstavljalcev iz 50 držav, med njimi tudi dva iz Slovenije, je 80.000 obiskovalcem predstavljalo vse, kar je povezano z železniško industrijo – dobesedno od vijakov do lokomotiv. Za večino obiskovalcev je bil zagotovilo najzanimivejši del sejma razstava najnovejših vozil, predvsem lokomotiv, motornih vlakov, tramvajev, in vozil za vzdrževanje, ter v veliko manjši meri potniških in tovornih vagonov. Dogodki, ki so se zvrstili v tistem tednu, so pritegnili udeležbo visokih predstavnikov evropske politike, železnic, industrije in strokovne javnosti. Na simpoziju na temo razvoja prometnih tokov med Evropo in Azijo je s svojim vsebinskim prispevkom sodeloval tudi generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara.

Predstavniki potniškega prometa slovenskih in italijanskih železnic so se na pobudo Slovenskih železnic sestali 6. oktobra in iskali rešitve, kako povečati število vlakov med Slovenijo in Italijo. Italijanski prevoznik Trenitalia je namreč 1. aprila letos enostransko ukinitel vlak EuroCity Casanova, tako da med državama trenutno vozi samo nočni vlak EN Venezia, in sicer od Budimpešte do Benetk in nazaj. Količina je možnost, da bi vlaki vozili do Trsta in Gorice, bo Trenitalia odgovorila v enem mesecu.

Slovenske železnice so tudi letos sodelovale na Festivalu za tretje življenjsko obdobje. Predstavile so se s celovitimi ponudbami izletov in potovanj do ciljev, ki so za upokojence in starejše najbolj privlačni – zdravilišč, kopališč ob morju, zanimivih slovenskih turističnih krajev. Na razstavnem prostoru Slovenskih železnic so starejši in upokojenci lahko kupili izkaznico K-13a za starejše od 60 let in upokojence po znižani – simbolični – ceni 1 evro.

Vlada Republike Slovenije je 11. septembra sprejela Letni načrt investicij in vzdrževanja javne železniške infrastrukture za leto 2008. Za program investicij je v letu 2008 predvideno 131.885.017 evrov za izvedbo 28 projektov, od tega 18 mednarodnih, v skupni vrednosti 114.779.031 evrov, in 10 domačih, v skupni vrednosti 17.105.986 evrov. Za vzdrževanje javne železniške infrastrukture ter potniških postaj in postajališč je predvideno skupno 66.103.576 evrov. Prvega oktobra je vlada sklenila Aneks št. 1 k Pogodbi št. 1-2/2008-2009 o opravljanju vzdrževalnih del v javno korist za obdobje od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2009. Z aneksom naročnik zagotavlja za 13.914.360 evrov financiranje projekta Modernizacija Kočevske proge, 12.018.000 evrov za financiranje projekta Obnova železniške postaje Ljubljana in 73.801,81 evra za financiranje projekta Kabliranje Pivka-Ilirska Bistrica-državna meja. Prav tako, 1. oktobra, je vlada izdala Uredbo o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu.

2

8

11

16

18

20

22

# Preventivna akcija »Stop! Prednost ima življenje«

Na tiskovni konferenci Ministrstva za promet 15. septembra so mag. Zvonko Zavasnik z Direktorata za ceste, mag. Bojan Žlender s Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, mag. Blagomir Černe z Direktorata za železnice in žičnice), Matjaž Leskovar z Generalne policijske uprave in Vesna Marinko z Direktorata za promet) predstavili preventivno akcijo »Stop! Prednost ima življenje«. Akcija, ki je namenjena povečanju varnosti prometa na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge, se je začela 15. septembra in je trajala do 6. oktobra.

»Stanje varnosti na nivojskih prehodih zagotovo ni najboljše. V zadnjih 13. letih je na nivojskih prehodih umrlo 126 ljudi, ranjenih je bilo 230; v letošnjem letu so umrli že štirje,«



FOTO: Miro Marolt

je uvodoma povedal Zavasnik in naštel, da imamo še vedno 944 nivojskih prehodov (stanje na dan 1.1.2008), označenih le z Andrejevim križem – naj-

več na območju jugovzhodne Slovenije – v podravski in pomurski ter savinjski regiji. »A še bolj kot podatek o številu nezavarovanih nivojskih prehodov je

zaskrbljujoč podatek, da vsako leto prihaja tudi do približno 180 lomov zapornic. To je prav gotovo povezano z dokaj nizko kulturo udeležencev v cestnem prometu. To hkrati pomeni, da višja stopnja varovanja železniških prehodov avtomatično še ne pomeni oziroma ne zagotavlja absolutnega povečanja varnosti...«

V akciji so sodelovali policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenske železnice, Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije, Prometni inšpektorat Republike Slovenije, upravljavci cest ter ministrstvi za šolstvo in šport in za promet. Akcija se je izvajala predvsem na območjih Jugovzhodne slovenske regije, Pomurja ter Podravja in Savinjske regije.



FOTO: Miro Marolt



## Odprava izvennivojskega križanja v Gornji Košani

Devetega septembra sta v Dolnji Košani generalni direktor Tomaž Schara in župan občine Pivka Robert Smrdelj podpisala Sporazum o medsebojnih obveznostih pri izvedbi izvennivojskega križanja lokalne ceste LC 315010 in železniške proge št. 50 Ljubljana – Sežana – državna meja. Sporazum je z vidika prometne varnosti zelo pomemben tako za Slovenske železnice kot občino Pivka. Pri Gornji Košani bodo odpravili križanji cest in železnice. Dvesto metrov pred obstoječimi železniškimi zapornicami se bo od stare odcepila nova cesta, ki bo progo prečkala nad železniškim predorom in se na drugi strani predora priključila na cesto proti Čepnem oziroma na regionalno cesto Divača-Pivka.



Z leve: generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara, župan občine Pivka Robert Smrdelj in minister za promet mag. Radovan Žerjav.

Gradnja ceste, dolge slab kilometer, bo stala 450 tisoč evrov. Za gradnjo podhoda za pešce bodo Slovenske železnice prispevale 250 tisoč evrov.

Hkrati sta prometni minister mag. Radovan Žerjav in župan občine Pivka Robert Smrdelj podpisala Sporazum o sofinanciranju rekonstrukcije državne ceste G1-6 odsek 0338, Postojna – Pivka – Petelinje. Obnova glavne ceste od pivškega krožišča do začetka Petelinj bo stala 2,4 milijona evrov. 27 odstotkov bo prispevala občina Pivka, drugi del sredstev pa državni proračun. Obnovili bodo 940 metrov vozišča, na novo zgradili pločnika na obeh straneh, dvosmerno kolesarsko pot, javno razsvetljava ter komunalne vode.

## Slovenske železnice so se predstavile na Festivalu za tretje življenjsko obdobje

Tridesetega septembra je v Cankarjevem domu v Ljubljani odprla vrata tradicionalni, tokrat osmi, Festival za tretje življenjsko obdobje. Slogan letošnjega festivala, ki je obeležil tudi mednarodni dan starejših 1. oktober, je bil »Za strpno in socialno sožitje vseh generacij«. Delež potnikov, ki so vstopili v tretje življenjsko obdobje, postaja namreč iz leta v leto večji in bolj pomemben. Zato so se jim Slovenske železnice na festivalu predstavile s celovitimi ponudbami izletov in potovanj do ciljev, ki so za to skupino najbolj privlačni – zdravilišč, kopališč ob morju, zanimivih slovenskih turističnih krajev. Ker se veliko tretjedobnikov ukvarja tudi s pohodništvom, jim skupaj s partnerji nudimo tudi tovrstne izlete s celostno organizacijo in izvedbo.

Obiskovalci so tudi lahko zelo ugodno potovali z vlakom na festival. Skupine vsaj šestih oseb so lahko potovale že za 2,10 evra na osebo. Cena je veljala za povratno potovanje iz katerega koli kraja v Sloveniji v Ljubljano. Skupina potnikov je lahko uveljavljala ugodnost na podlagi seznama, ki ga je z žigom potrdilo društvo upokojencev. Na razstavnem prostoru Slovenskih železnic so starejši in upokojenci lahko kupili izkaznico K-13a za starejše od 60 let in upokojence po znižani – simbolični – ceni 1 evro. Izkaznica K-13a je sicer naprodaj na vseh železniških postajah, stane pa pet evrov in velja eno leto ter omogoča 30 odstotkov popusta za potovanja od ponedeljka do petka in 50 odstotkov popusta za povratna potovanja ob sobotah, nedeljah in praznikih (na slovenskih progah).

## Slovenske in italijanske železnice o možnostih za nove povezave v potniškem prometu med Slovenijo in Italijo

Šestega oktobra so se v Ljubljani sestali predstavniki potniškega prometa slovenskih in italijanskih železnic. Sestanek je bil organiziran na pobudo Slovenskih železnic, na njem pa so iskali rešitve, kako povečati število vlakov med Slovenijo in Italijo. Italijanski prevoznik Trenitalia je namreč 1. aprila letos enostransko ukinil vlak EuroCity Casanova, tako da med državama trenutno vozi samo nočni vlak EN Venezia, in sicer od Budimpešte do Benetk

in nazaj. Slovenske železnice so na sestanku predstavile tri predloge. Spet naj bi vozil vlak med Ljubljano in Benetkami, in sicer ob takih urah, da bi lahko z njim (s prestopanjem) potovali tudi potniki s Hrvaške, iz Srbije ter Bosne in Hercegovine. Uvedli naj bi vlak med Gorico in Novo Gorico. Z vstopom Slovenije v šengensko območje namreč ni več ovir za medsebojno železniško povezavo dveh sosednjih mest. S tem bi pospešili rast turi-

stičnih tokov na Goriškem ter ob bohinjski progi. Tretji predlog pa je bil, da naj bi traso enega ali dveh parov lokalnih vlakov, ki vozita med Ljubljano in Sežano, podaljšali do Opčin oziroma Trsta. Mednarodni vlaki v zadnjih letih namreč vozijo mimo Trsta, tako da s tem mestom iz Slovenije ni več železniške povezave, prav tako mesto ni povezano z drugimi državami – Hrvaško, Madžarsko, Srbijo ... Kolikšna je možnost, da bi vlaki

vozili do Trsta in Gorice, bo Trenitalia odgovorila v enem mesecu. Glede povezave do Benetk pa so Slovenske železnice prevzele nalogo, da bodo ugotovile, koliko potnikov naj bi potovalo na tej relaciji in kolikšna naj bi bila sprejemljiva tržna cena vozovnice. Trenitalia bo proučila tehnične in finančne možnosti za ponovno vpeljavo vlaka. Glede na način oblikovanja mednarodnih vozniških redov bi bila uvedba dodatnih povezav mogoča leta 2009.

# S kongresa radioamaterjev železničarjev



Skupščino sta vodila predsednik Willy Heyvaert (na desni) in tajnik Karel Praet.

Letošnji, 47. kongres mednarodne zveze radioamaterjev železničarjev (Fédération Internationale des Radio Amateurs Cheminots) je potekal od 18. do 22. septembra v italijanskem Gradežu (Grado). Navzočih je bilo 120 delegatov in gostov iz 15 držav, med njimi tudi predsednik FISAIC (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots) Guy Gieres iz Luksemburga in častni predsednik FIRAC André Pettelat iz Pariza. Skupščino je vodil njen predsednik Willy Heyvaert iz Belgije, organizacija pa je bila v rokah italijanske sekcije GIRF (Gruppo Italiano Radioamatori Ferroviari) iz Vidma

(Udine).

Že uvodoma je predsednik poudaril, da tako številčna udeležba ni kazalec ustrezne dejavnosti v vseh državah članicah. Omenil je vzorno delo v Nemčiji in Avstriji, ki sodita med najmočnejše, tako številčno, kot tudi kakovostno. Nujna je pomladitev članstva v vseh državah, čeprav mladina dandanes raje komunicira po internetu. Vendar so ravno radioamaterji odigrali pomembno vlogo ob raznih naravnih nesrečah, česar se mnogokrat premalo zavedamo. Slogan naj ne bo samo »Prijateljstvo brez meja«, temveč tudi »Pomoč v sili!« Poročal je, da je organizacija bogatejša za dve

novi članici, Bolgarijo in Slovenijo, a je žal zaradi nedejavnosti izgubila Nizozemsko. Očital je tudi, da so letno poročilo poslale le nacionalne sekcije iz Nemčije, Avstrije, Francije, Italije in Belgije. Kot nova članica se ponuja Ukrajina, ker pa še ni članica FISAIC-a, mora najprej urediti to vprašanje.

Za nekoliko vroče krvi so poskrbeli organizatorji, ki so zahtevali, da se sprejme italijanski jezik tudi kot uradni FIRAC-ov jezik. Pestri debati je napravil konec predsednik FISAIC-a, ki je povedal, da so lahko uradni jeziki le tisti, ki so priznani tudi v krovni organizaciji FISAIC, torej angleški, nemški in francoski. V poročilu blagajnika je bilo povedano, da organizacija sicer trenutno razpolaga z 12.400 evri, žal pa že dve leti niso plačali članarine Srbija, Makedonija in Slovenija. Po veljavnem statutu po preteku tega časa ugasne članstvo, kar bo obravnaval novoizvoljeni odbor na prvi seji. V izogib nevspešnostim je naš zastopnik na kraju samem sam poravnal zapadlo članarino za dve leti.

Z volitvami se sedanji odbor ni bistveno spremenil. Le podpredsednika Emile Lutgena iz Luksemburga je zaradi bolezni zamenjal Geoffrey Sims iz Anglije.

Naslednji kongres bo organizirala slovaška nacionalna sekcija od 24. do 28. septembra 2009 v Novem Smokovcu blizu Poprada pod Tatrami. Slovaški delegat je obširno predstavil turistično podobo te pokrajine in tudi zagotovil udobno bivanje in delovne razmere. Zanimivo je, da sta češka in slovaška nacionalna sekcija še vedno združeni v enotni češko-slovaški FIRAC. Dogovorjeni sta, da dve leti zastopa radioamaterje železničarje češka in dve leti slovaška sekcija. Ker je bil zadnji kongres leta 1999 v Pragi, bo prihodnji pod Tatrami. Številni delegati so se pohvalno spominjali kongresa, ki je bil pred dvema letoma v organizaciji Slovenskih železnic v Ljubljani. Niso mogli prehvaliti lepote našega glavnega mesta in Slovenije.

Nekaj priznanja pa je ob koncu prejela tudi naša država. Tako je Ljubo Trojer (S51ST) kot najboljši tuji tekmovalca na letnem tekmovanju GIRF prejel lično spominsko diploma, dr. Bruno Ravnikar (S53RB) pa je v mednarodnem tekmovanju za pokal FIRAC 2008 prejel priznanje za osvojeno 4. mesto. Izražena je bila želja, da bi bili v prihodnje vsi člani še bolj dejavni na obeh letnih tekmovanjih FIRAC, kar velja tudi za našo državo.

Slavnostno torto so razrezali predsednik GIRF Giuseppe Santodirocco, predsednik FISAIC Guy Gieres, prevajalec Alessandro in predsednik FIRAC Willy Heyvaert.



Ljubo Trojer (drugi z leve) je prejel priznanje za najboljšega tujega tekmovalca.



## Vlada sklenila aneks k pogodbi o opravljanju vzdrževalnih del v javno korist

Vlada Republike Slovenije je 1. oktobra sklenila Aneks št. 1 k Pogodbi št. 1-2/2008-2009 o opravljanju vzdrževalnih del v javno korist za obdobje od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2009 in za podpis pooblastila mag. Andreja Korošca, direktorja Direkcije RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo.

Pogodba je bila z družbo Slovenske železnice, d.o.o., kot upravljavcem sklenjena 11. 3. 2008, pogodbeno vrednost pa je znašala 25.361.876,00 evrov. Julija so Slovenske železnice predložile naročniku ponudbo, ki je za 26.006.161,81 evra večja od pogodbene vrednosti, saj je bilo treba v pogodbo vključiti:

- obnovo dodatnega 9,7 km dolgega odseka zgornjega in spodnjega ustroja proge od Grosuplja do Ortneka
- obnovo železniške postaje Ljubljana, v okviru katere je v letu 2008 predvidena ustrezna ureditev zgornjega in spodnjega ustroja, prilagoditev SVTK naprav, elektroenergetskih naprav in vozne mreže
- zamenjavo cilindričnih ključavnic za dostop železniških izvršilnih delavcev do komunikacijskih mest na območju proge Pivka-Ilirska Bistrica-državna meja, in
- druge stroške projekta Kabliranje Pivka-Ilirska Bistrica-državna meja (strokovni nadzor, storitve varnostnega čuvaja v času izvedbe del).

Razlika med ponudbeno in pogodbeno vrednostjo za opravljanje vzdrževalnih del v javno korist zagotavlja naročnik z aneksom k pogodbi s sredstvi iz proračuna Republike Slovenije.

Nova vrednost pogodbe znaša 51.368.037,81 evrov. Z aneksom naročnik zagotavlja sredstva v višini 26.006.161,81 evrov, in sicer:

- 13.914.360,00 evrov za financiranje projekta Modernizacija Kočevske proge – 1. faza,
- 12.018.000,00 evrov za financiranje projekta Obnova železniške postaje Ljubljana in
- 73.801,81 evra za financiranje projekta Kabliranje Pivka-Ilirska Bistrica-državna meja.

## Letni načrt investicij in vzdrževanja javne železniške infrastrukture za leto 2008

Vlada je 11. septembra sprejela Letni načrt investicij in vzdrževanja javne železniške infrastrukture za leto 2008, katerega je na predlog upravljavca Slovenske železnice d.o.o. pripravila Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo (v nadaljevanju: direkcija). Program investicij in vzdrževanja javne železniške infrastrukture ter potniških postaj in postajališč bo financiran iz sredstev proračuna RS, sredstev donacij EU, trženja in uporabnine.

Za program investicij, ki ga izvaja direkcija, je v letu 2008 predvideno 131.885.017 evrov za izvedbo 28 projektov, od tega 18 mednarodnih, v skupni vrednosti 114.779.031 evrov, in 10 domačih, v skupni vrednosti 17.105.986 evrov. Za program investicij, ki jih izvajajo Slovenske železnice, d.o.o., kot vzdrževalna dela v javno korist, je namenjenih 46.408.038 evrov.

Za vzdrževanje javne železniške infrastrukture ter potniških postaj in postajališč, ki ga izvajajo Slovenske železnice, d.o.o., je v proračunu RS predvideno skupno 66.103.576 evrov, od tega za redno vzdrževanje javne železniške infrastrukture 51.242.684 evrov, za investicijsko vzdrževanje javne železniške infrastrukture 9.360.892 evra, ter za redno in investicijsko vzdrževanje potniških postaj in postajališč 5.500.000 evrov. Poleg tega se bo redno vzdrževanje javne železniške infrastrukture financiralo tudi iz naslova uporabnine v višini 9.289.000 evrov in iz naslova trženja javne železniške infrastrukture in železniških postajnih poslopij v višini 1.408.745,70 evra, investicijsko vzdrževanje javne železniške infrastrukture pa iz naslova trženja javne železniške infrastrukture in železniških postajnih poslopij v višini 2.500.000 evrov.

## Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu

Vlada je 1. oktobra izdala Uredbo o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu. Veljati bo začela petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Uredba opredeljuje obvezno javno službo prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu. S prevozom potnikov v notranjem prometu država zagotavlja storitve za večjo mobilnost prebivalstva, ki so javnosti na voljo, ob upoštevanju potreb dnevnih migracij, načrtovanja mest in razvoja podeželja, socialnih in okoljevarstvenih dejavnikov ter ohranjanja kulturne dediščine, medtem ko s prevozom potnikov v čezmejnem regijskem prometu na območju Republike Slovenije država zagotavlja prevozne storitve, ki so v javnem interesu in izpolnjuje obvezo omogočanja neprekinjene mobilnosti na evropskem geografskem območju.

Uredba opredeljuje tudi način izvajanja in obseg storitev, pogoje za njihovo zagotavljanje, način oblikovanja prevoznih cen in nadomestil ter kakovost storitev obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem

prometu. Prav tako je v uredbi določena tudi vsebina pogodbe, s katero država in izvajalec obvezne gospodarske službe uredita medsebojna razmerja v zvezi s tem.

Pri pripravi uredbe je predlagatelj smiselno upošteval določila Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70. Uredba (ES) št. 1370/2007 začne veljati 3.12.2009.

Vlada Republike Slovenije je 9. maja 2008 sklenila pogodbo s Slovenskimi železnicami za opravljanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem prometu v višini 42.304.790 evrov. Za nemoteno opravljanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov je treba zagotoviti 52.146.000 evrov. V kolikor bo naročnik zagotovil manjkajoče nadomestilo, ki pokriva razliko med tržno oziroma ekonomsko ceno za izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za dejansko opravljeno delo v letu 2008, bo sklenil aneks z izvajalcem.



# Intervencijski vagon – nova pridobitev v voznem parku poslovne enote vzdrževanje infrastrukture

Dotrajanost starega intervencijskega vagona (»pomožni vlak«, kot ga imenujemo železničarji) je zahtevala, da smo v službi za gradbeno dejavnost, PE Vzdrževanje infrastrukture, začeli razmišljati o nabavi novega.

Intervencijski vagon je nadvse pomembno vozilo v sistemu Slovenskih železnic, saj je namenjen za odpravljanje posledic izrednih dogodkov, o katerih pa nikoli ne vemo, kdaj in v kakšnem obsegu ter s kakšnimi posledicami se lahko zgodijo. Prvo zamisel sem dobil na Avstrijskih železnicah, kjer uporabljajo »kontejnersko izvedbo« vlaka za reševanje v predoru Karavanke. To je bila le zamisel, ki pa jo je bilo treba prirediti našim možnostim in potrebam, ki se kažejo zlasti v kakovostni, hitri in ekonomični tehnični odpravi posledic izrednih dogodkov na Slovenskih železnicah.



Na sredini stropa je dvigalo za vnos in iznos težke opreme na čelu sklepa vlaka in ob bočni strani.



Osi vozičkov za prevoz blokiranih osi lokomotiv in vagonov.



Na vagonu je šest mini vitlov.

Vrsto let sem bil zaposlen v intervencijski enoti, zato dela pri odpravi posledic izrednih dogodkov zelo dobro poznam in so mi

bile izkušnje pri izvedbi oziroma uresničevanju zastavljenega projekta v veliko pomoč. Leta 2006 sem skupaj z delavci intervencijske

skupine dokončno razvil idejne zasnove o novem intervencijskem vagonu, ki so bile podlaga za izdelavo idejnega projekta.

Kot že rečeno, je bil glavni koncept novega intervencijskega vagona, vagon za prevoz kontejnerjev vrste Sggmrs, na katerega smo postavili dva kontejnerja za opremo in osebe. Idejni projekt, ki ga je še isto leto izdelalo podjetje Container, d. o. o., iz Celja je vključeval ključne zahteve o opremi, ki bodo delavcem intervencijske skupine omogočale lažje, bolj kakovostno in varnejše delo pri odpravi posledic izrednih dogodkov. Od SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., smo prek javnega razpisa leta 2006 kupili potrebni vagon, projekt za izvedbo pa je izdelal Pirnar & Savšek, inženirski biro, d. o. o., iz Zagorja. Pri izdelavi projekta za izvedbo je bilo potrebno večmesečno tesno sodelovanje s projektantom, da smo do potankosti dodelali vsak najmanjši detajl. S SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., smo leta 2007 podpisali pogodbo za nadgradnjo vagona



Z leve: Marjan Mahkovic, SŽ-CD Ljubljana, Zvonko Kopčič, AŽP, Štefan Šimon, SŽ-CD Ljubljana, Zoran Bostič, SŽ, Viktor Šinkovec, SŽ, Bojan Cene, PIRS.



– dva kontejnerja smo postavili na že dobavljeni vagon in tako izdelali povsem nov intervencijski vagon. O njem lahko trdim, da je plod izvirnih idejnih rešitev prav vseh sodelujočih.

Sočasno z gradnjo intervencijskega vagona sem v drugi polovici lanskega leta začel voditi postopke za pridobitev obratovalnega dovoljenja, ki ga je šestnajstega septembra izdala Agencija za železniški promet.

S tem smo na Slovenskih železnica uradno pridobili novo, sodob-



Hidravlični agregat za pogon dvigalk pri dviganju iztirjenih vozil.

no zasnovano železniško vozilo, s katerim bomo sposobni hitro, varno in kakovostno odpravljati posledice izrednih dogodkov.

Ob koncu bi se rad zahvalil vsem, ki so s svojim znanjem, inovativnostjo in zavzetim delom sodelovali pri pridobitvi novega Intervencijskega vagona, to pa so zlasti SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., Pirnar & Savšek inženirski biro, d. o. o., Zagorje o/S, Container, d. o. o., Celje, Elektrosignal, d. o. o., Celje in Vista, d. o. o., Žiri in drugi.

## Budniki tudi v motornih vozilih za posebne namene



Posnetek s preizkusne vožnje prvega vgrajenega budnika v motorno vozilo vrste 911. Z leve: Marjan Mahkovic(SŽ-CD Ljubljana, d.o.o.), Zvonko Kopčič (AŽP), Branko Bezget (SŽ-CD Ljubljana, d.o.o.), Zoran Bostič(SŽ d.o.o.), Branko Korez (SŽ-CD Ljubljana, d.o.o.), Venčeslav Rizman (SŽ, d.o.o.), Ivan Perkovič (SŽ, d.o.o.), Bojan Cene (PIRS)

Zakon o varnosti v železniškem prometu je med drugimi novostmi prinesel tudi določbo, da morajo biti motorna vozila za posebne namene opremljena z budniki.

V PE Vzdrževanje infrastrukture imamo trenutno 48 vozil, ki so razdeljena v osem različnih vrst. Glede na to, da zakon ne omogoča prehodnega časa, smo se morali takoj lotiti pridobivanja tehnične dokumentacije in dovoljenja za vgradnjo budnikov.

Tehnično dokumentacijo za vse vrste vozil izdelujejo v SŽ

Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., pregleda pa jo komisija za oceno primernosti in ustreznosti. Z vsakim prvim vozilom iz posamezne vrste komisija opravi tudi preizkusno vožnjo, na kateri preizkusi vse funkcije budnika. Nato Agencija za železniški promet izda dovoljenje za vgradnjo, pozneje pa še obratovalno dovoljenje.

Budnike vgrajujejo Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., za dvopotna vozila pa Autocommerce, d. o. o. Zoran Bostič

## Nepozabno martinovanje na Dolenjskem z muzejskim vlakom

### Program

**15. novembra, ob 8.00:** odhod z muzejskim vlakom z železniške postaje Ljubljana. Izletniki lahko vstopite na vlak tudi v Grosupljem in Ivančni Gorici.

Dobrodošlica in sprejem na železniški postaji v Novem mestu. Sledi krožni ogled dolenske prestolnice in ogled filma o Novem mestu, nato pa vožnja na Otočec. Vmes toplá dolenska malica. Ko se bomo okrepčali, se bomo podali v vinsko gorico Grčevje. Začeli bomo na 150 let stari Matjaževi domačiji, kjer nas bodo domačini sprejeli z ocvirkovko. Gospodinja nam bo razkazala »hišo s tradicijo«, gospodar pa nas bo povabil v staro klet in nam ob kozarcu cvička zapel cvičkovo napitnico. Sledi ogled multivizijske prezentacije Zgodba o cvičku, nato pa degustacija cvička ob ajdovem kruhu z orehi in domačem siru. Degustacijo bomo sklenili s »kraljem cvička«.

Sledi pohod po vinski gorici Grčevje. Hoja ni naporna, cesta je asfaltirana, tako da je primerna vsaka udobna obutev. Na poti nas bo spremljal tudi harmonikar, ki bo poskrbel, da se bomo med vinogradi lahko tudi zavrteli. Postanki pri zidanicah, kjer nam bodo prijazni domačini postregli s cvičkom in kostanjem, mini koncert v cerkvi sv. Jurija v Grčevju ter poročilo grčevskega vinogradnika-kletarja, ki nam bo predstavil letino in nam dalokusiti staro in mlado vino.

Sledi bogata martinova večerja z glasbo. Med večerjo bomo imeli tudi krst mošta, poskrbeli pa bomo seveda tudi za animacijo in zabavo, pa še kakšna nagrada se bo našla. Vrnitev z muzejskim vlakom v Ljubljano ob 21. uri.

### Cena izleta

**Samo 68 evrov na osebo.** V ceno je všteto: vožnja z muzejskim vlakom in avtobusom, sprejem v Novem mestu, malica, ogledi, trije postanki z degustacijo in prigrizkom, bogata animacija, krst mošta, martinova večerja, glasba, vodenje in organizacija izleta.

### Informacije in prijave

Na izlet se lahko prijavite **do 10. novembra** v Info centru Ljubljana, tel. 01/29 13 391 ali 040/726 601.





Z leve proti desni: Johannes Ludewig, izvršni direktor CER-a, Johannes Friederich Colman, član kabineta komisarja za transport, Antonio Tajani, namestnik predsednika Evropske komisije in komisar za transport.

# Berlin, prizorišče pomembnih železniških dogodkov

Ob odmevnem mednarodnem sejmu železniške opreme, naprav in vozil Innotrans, v tednu med 23. in 26. oktobrom, so se zvrstili dogodki, ki so pritegnili udeležbo visokih predstavnikov evropske politike, železnic, industrije in strokovne javnosti.

**Antonio Tajani**, novi namestnik predsednika Evropske komisije in komisar za transport, se je v Berlinu, 23. septembra, sestal z generalnimi direktorji članic CER, predstavniki organizacije upravljalcev infrastrukture (EIM) in evropskega združenja železniške industrije (UNIFE).

V svojem nagovoru je poudaril pozitivna investicijska gibanja v železniškem sektorju, kar potrjuje povečan obseg naročil pri proizvajalcih železniške opreme in naprav. Podnebne spremembe in dvigovanje cen nafte in naftnih derivatov so pozornost uporabnikov prevoznih storitev in politike usmerili na železniški transport. Od leta 2001, ko je bila sprejeta Bela knjiga, je bilo storjenih veliko korakov, meni pa, da je treba še povečati investicije v železniški sistem in ga izboljšati. Pomanjkanje konkurenčnosti, interoperabilnosti ter nizka kakovost železniške infrastrukture zaradi koncentracije investicij v ceste, so bili glavni razlogi upadanja prevoza po železnici. Evropska komisija je za spremembo tega, usmerila svoje delovanje v:

- pospeševanje konkurenčnosti in liberalizacijo železniškega transporta,
- uvajanje interoperabilnosti,
- spodbujanje investicij v železniško infrastrukturo.

Kar zadeva konkurenčnost, je komisar Tajani izpostavil prestopke skoraj v vseh državah članicah pri uveljavitvi prvega železniškega paketa. Pojasnil je, da Evropska komisija ne bo uvedla kazenskih ukrepov, temveč hoče spodbuditi večjo konkurenčnost na železniškem trgu in ukiniti nacionalne železniške monopole, kar je edini način za izboljšanje kakovosti železniških storitev.

Nadaljeval je s trditvijo, da »dobra« železniška infrastruktura, ne pomeni le gospodarske investicije, temveč je hrbtenica Evrope. Zaradi tega je uveljavitev »železniških paketov« zelo pomembna. Čeprav je odvisna predvsem od držav članic, morajo tudi železniška podjetja odigrati svojo vlogo in tako zagotoviti njihovo učinkovito uresničitve. Navzoče je seznanil, da bo Evropska komisija prekrasila prvi železniški paket s ciljem poenostaviti in spremeniti določena pravila, ki so se doslej pokazala kot neučinkovita. Predviden je posvet z železniškim sektorjem in k temu so vabljeni vsa železniška podjetja.

V zvezi z interoperabilnostjo je omenil napredek pri medsebojnem priznavanju – homologaciji železniških vozil, ki so vključena v mednarodni promet. Navzoče je obvestil, da bo predlagal projekt o privzetju ERTMS vsaj za omrežja TEN-T. Prvi korak je bil podpis sporazuma julija, v Rimu. Naznanil je, da bo Evropska komisija predstavila zakonodajni predlog o koridorjih za tovrni promet še pred koncem oktobra. Predlog bo temeljil na slednjem:

- oblikovanje učinkovitih organizacijskih struktur, ki bodo usmerjale ter usklajevale aktivnosti na posameznem železniškem koridorju;
- prek ozemlja vsake države članice EU bo moral teči vsaj en mednarodni koridor;
- na izbranih koridorjih bo treba zagotoviti prednost tovrnemu prometu.

Tajani je končal svoj nagovor z optimistično napovedjo prihodnosti za železnice ter apeliral na železniška podjetja, da skupaj sodelujejo v smeri pozitivnega razvoja. Pojasnil je, da ne želi ničesar vsiljevati iz Bruslja, toda njegov cilj je razvoj velikega projekta »civilizacije zunaj meja skupnega trga EU«. Brez učinkovitih železnic Evropa ne more razviti uravnoteženega in okolju prijaznega transportnega sistema.

**Johannes Ludewig**, izvršni direktor CER-a, se je naslonil na njegove

sklepne besede ter ponovno poudaril velik pomen revizije Direktive ES o Eurovinjeti kot prvega dokumenta, ki se osredotoča na konkurenco med različnimi oblikami prevoza. Z uveljavitvijo slednje bo mogoče priti do sredstev za financiranje okolju prijazne infrastrukture in spodbuditi preusmeritev prevoza s cest na železnico.

O aktualnih dosjelih transportne politike EU je tekla beseda tudi na **generalni skupščini CER**, ki je bila dan pred odprtjem sejma Innotrans. Na skupščini, ki jo je vodil predsednik, gospod Aad Veenman, generalni direktor Nizozemskih železnic, je sodelovalo več kot 120 predstavnikov članic CER-a. Navzoče je nagovoril državni sekretar Zveznega ministrstva za promet Republike Nemčije, gospod Achim Grossman. Poudaril je podporo Nemčije za revizijo Eurovinjete ter načela vključitve zunanjih stroškov (hrup, gneče, onesnaževanje zraka) v ceno vseh oblik prevoza, podporo uveljavitvi pristopa »koridorjev« in večletnih pogodb za vzdrževanje železniške infrastrukture. Gospod Ludewig je navzoče seznanil s stališči, ki jih oblikujejo strokovni sodelavci CER-a ter delovne skupine na posamezne predloge Evropske komisije in na uresničevanje evropske transportne politike. Železniška skupnost je še posebej dejavna na dosjelih o evrovinjeti, večletnih pogodbah za vzdrževanje infrastrukture, pobudah o oblikovanju organizacijskih struktur za posamezne koridorje, ki bi bili prednostno namenjeni tovrnemu prometu, uresničevanju tehničnih specifikacij telematskih aplikacij za tovrni promet, zniževanju emisij CO2 ter hrupa, ki ga povzročajo železniška vozila. CER je pripravljen svojim članicami ponujati vso strokovno pomoč pri predstavljanju stališč železniške skupnosti nacionalnim organom.

V Berlinu je 23. septembra zasedala **UIC regionalna skupščina** za Evropo, ki jo je vodil predsednik

Hartmut Mehdorn, generalni direktor Nemških železnic. Osrednja vsebina, s katero so se soočili predstavniki članic UIC, je bila preureditev odnosov med različnimi regionalnimi skupščinami, ki jih združuje UIC s svojim globalnim oziroma svetovnim poslanstvom in delovanjem. Slednje se bo tudi odrazilo na novi razmejitvi odgovornosti in pooblastil med generalno skupščino UIC in regionalnimi skupščinami, generalnim direktorjem UIC ter predsednikom generalne skupščine. Delovna skupina bo pripravila na podlagi dosežanih analiz, predlogov ter diskusije na regionalni skupščini dopolnjen statut UIC-ja.

Regionalna skupščina za Evropo je med drugim obravnavala tudi prošnjo Turških železnic za sprejem v evropsko skupino članic UIC. Njihovo prošnjo so navzoči soglasno sprejeli.

Nemške železnice že tradicionalno v času vsakokratnega sejma Innotrans organizirajo **simpozij na temo razvoja prometnih tokov med Evropo in Azijo**. Tokrat je na simpoziju s svojim vsebinskim prispevkom sodeloval tudi generalni direktor Slovenskih železnic **Tomaž Schara**. Predstavil je gibanje transportnih tokov v Sloveniji oziroma tranzitu, ki se kaže v velikem povečanju prevoza po cesti. Poudaril je vlogo posameznih akterjev na transportnem trgu ter nujno odpravljanje tehničnih in administrativnih ovir na železniških prevoznih poteh in sklenil, da bi se morale železnice zgledovati po panogah, ki so uspešno prebrodile težave v procesu tržne uveljavitve. Johannes Ludewig je povzel: »Skupni cilj evropskih in azijskih železnic je večji posel, k povečanju železniških tokov lahko bistveno prispevajo harmonizacija različnih transportnih režimov (OSJD, CIM), razvoj transparentnih in konkurenčnih železniških tarif, hitrejši carinski ter drugi administrativni in operativni postopki.«

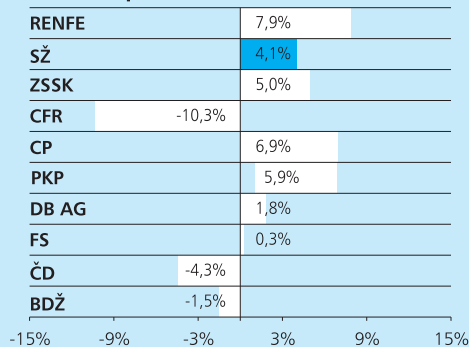


## Obseg dela evropskih železnic Januar-junij 2008/2007

## Potniški promet Slovenskih železnic

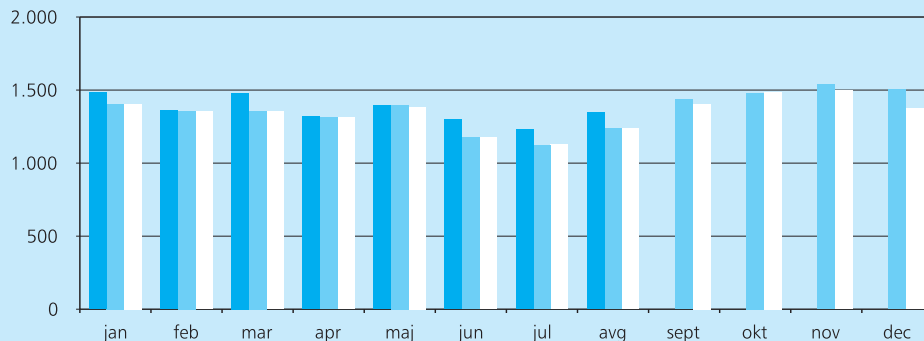
### Potniški promet

PKM v %



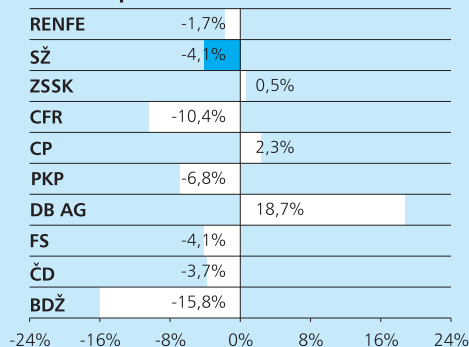
### Potniki

Realizacija Dinamični plan Lani



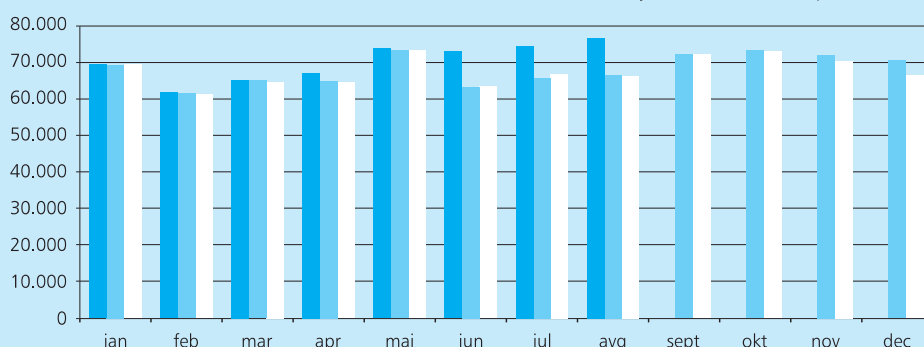
### Tovorni promet

NTKM v %



### PKM

Realizacija Dinamični plan Lani



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

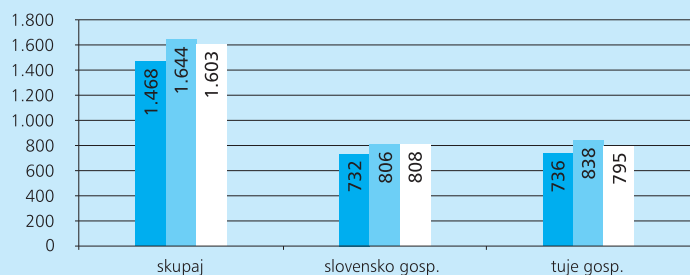
Avgust 2008 - ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

### Prepeljano blago

v 000 ton

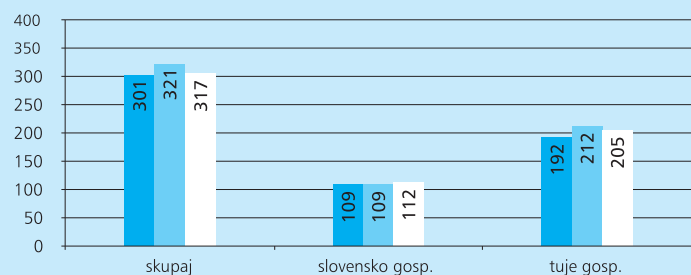
Real. VIII/2008  
Načrt VIII/2008  
Real. VIII/2007



### Opravljenost dela

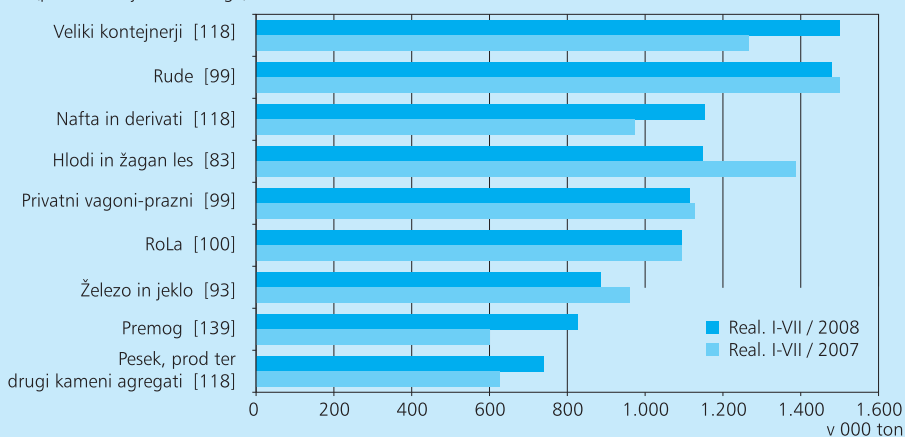
v mio NTKM

Real. VIII/2008  
Načrt VIII/2008  
Real. VIII/2007



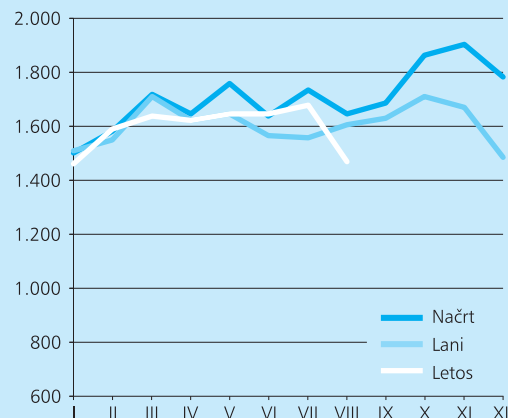
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



## Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (8)

## Logika Radar

## Metodologija

Sistem vrednotenja odličnosti temelji na logiki Radar. RADAR je beseda, ki pomeni začetnice angleških besed, ki po modelu odličnosti EFQM tvorijo jedro glavnih vprašanj, ki si jih moramo postaviti, če želimo doseči odličnost poslovanja:

**R-results (rezultati)** – Ali smo določili zelene (realne, ambiciozne, konkretne) rezultate ali strateške usmeritve (tako strateško kakor operativno ter z vidika dojemanja vseh udeleženi strani) na podlagi

zavedanja situacije (priložnosti in nevarnosti)?

**A-pproach (pristopi)** – Ali smo razvili primerne (izvirne, edinstvene, unikatne) načine delovanja za doseganje izbranih rezultatov ali strateških usmeritev?

**D-eployment (razširjenost)** – Ali smo razširili izbrane načine delovanja na vsa področja, kjer je to primerno (najprej na ključna in potem na druga), da bi dosegli izbrane rezultate ali strateške usmeritve?

**A-ssessment (ocenjevanje)** – Ali smo določili, kako bomo spremljali

uresničevanje zelenih rezultatov ali strateških usmeritev, ter ali ugotovljamo, kaj v resnici dosegamo?

**R-eview (pregledovanje)** – Ali na podlagi ugotovitev in razumevanja dejstev uvajamo spremembe in izboljšave v načinih dela ali v postavljanju rezultatov in strateških usmeritev?

Radar pa je tudi naprava za določanje razdalje in smeri kakega predmeta z oddajanjem in sprejemanjem odbitih radijskih valov. Prav zato gre, v prenesenem pomenu, za določanje oddaljenosti od zelene stopnje odličnosti poslovanja. Za ugotavljanje poslovne odličnosti so bile razvite matrike, ki jih prikazujemo v nadaljevanju in se uporabljajo pri samoocenjevanju in pri zunanjem ocenjevanju. V

matrikah se po opredeljenih atributih določajo ocene v odstotkih (0-100), glede na stopnjo doseganja. Odstotki so odvisni od stanja sistema, in sicer: ni rezultatov oziroma informacij – 0 %, pozitivni trendi na posameznih področjih – 25 %, pozitivni trendi na večini področij v zadnjih treh letih – 50 %, zelo dobri rezultati na večini področij v zadnjih treh letih – 75 %, zelo dobri rezultati na večini področij v zadnjih petih letih – 100 %. Iz ocene ugotovimo naše prednosti, ki jih je treba obdržati, in izboljšati ter slabosti, kot priložnost za izboljšave. Radar pristop je mogoče uporabljati za ocenjevanje uspešnosti tudi drugod, ker je sistematičen in metodološki.

(Nadaljevanje prihodnjic)

## Točkova matrika Radar za dejavnike

Atributi	0%	25%	50%	75%	100%
Zasnovan				X	Prednost obdržati in izboljšati
Enoten				X	
Ocena				X	Pristop
Izvajanje			X		
Sistematičnost			X		
Ocena			X		Razširjenost pristopa
Merjenje		X			
Učenje		X			
Izboljšanje		X			Ocenjevanje, pregled in izboljševanje
Ocena		X			Priložnost za izboljšanje
Skupna ocena			X		

**Pristop** opredeljuje način, kako in predvsem zakaj so se v organizaciji lotili uresničevanja prej prepoznanih usmeritev na obravnavanem podmerilu katerega koli od dejavnikov Modela odličnosti EFQM. Odličnost pristopa ugotovimo oziroma ocenimo iz odgovorov na vprašanja, kot jih kaže naslednja preglednica:

## Ocena (analiza) pristopov – načina dela

<b>Pristop</b>	Pristop je primeren (dobro zasnovan): ali je jasno utemeljen? ali je opredeljen v procesih? ali je osredotočen na potrebe udeleženi strani? Pristop je usklajen (enoten): ali podpira politiko in strategijo?, ali je povezan z drugimi pristopi, če je to pomembno?
<b>Razširjenost pristopa</b>	Izvajanje (področja uporabe): ali se izvaja povsod, kjer je to primerno (ravni, področja, OE ...)? Sistematičnost: ali se vpeljuje in širi na načrtovan in sistematičen način (postopno, načrtno, nadzorovano ...)?
<b>Ocenjevanje, pregled in izboljševanje</b>	Merjenje (vrednotenje): kako se meri uspešnost pristopa in njegovega širjenja (primeren način, razširjenost)? Učenje (pretok znanja in izkušnji): kako se izvaja učenje za prepoznavanje najboljših praks in priložnosti za izboljševanje? Izboljšanje (inoviranje): kako se rezultati merjenja in učenja analizirajo in uporabljajo za prepoznavanje, prednostno razvrščanje, načrtovanje in izvajanje izboljšav in inovacij?

## Točkova matrika Radar za rezultate

Atributi	0%	25%	50%	75%	100%
Gibanja (trendi)			X		
Cilji			X		
Primerjave		X			
Vzroki				X	
Ocena				X	
Pomembnost in segmentiranost		X			
Ocena		X			
Skupna ocena		X			

Rezultati so posledica opredelitve in izvajanja pristopov. Pretežno se merijo s kazalniki poslovanja. Najprej ocenimo obseg kazalnikov, in sicer usmerjenost na ključne kazalnike, primerno število in primeren način prikazovanja. Odličnost prikazovanja rezultatov ugotovimo iz odgovorov, ki jih kaže naslednja preglednica:

## Ocena (analiza) rezultatov – posledic dela

<b>Odličnost rezultatov</b>	Gibanja (trendi): ali so gibanja rezultatov pozitivna in/ali kažejo trajno dobro delovanje (najmanj v obdobju štirih let – triletni trend)? Cilji: ali so postavljeni ustrezni cilji in ali so doseženi? Primerjave (z najboljšimi): ali se izvajajo primerjave na strateške usmeritve in z zunanjimi organizacijami (slovenskimi, evropskimi, svetovnimi) in ali so ugodne? Vzroki (vzročno posledične povezave): ali so rezultati (kazalniki) posledica uporabljenih pristopov (katerih?) ali kakšnih drugih vplivov?, ali obstaja zaupanje v prihodnje doseganje odličnih rezultatov?
<b>Obseg Rezultatov</b>	Pomembnost in segmentiranost: ali rezultati pokrivajo vsa bistvena področja organizacije, so predstavljeni v popolnem obsegu in ustrezno segmentirani?





Nad železniško postajo Brestanica se dviga grad Rajhenburg.



Hotel Ernst Fuchs Palace v Št. Vidu ob Glini.



Obrambni vodni jarek mestnega obzidja na Brežah

# Spletno rudarjenje

Spletno rudarjenje (angleško: web mining) je uporaba metod »podatkovnega rudarjenja« (angleško: data mining) za iskanje vzorcev v svetovnem spletu. Podatkovno rudarjenje namreč omogoča avtomatizirano iskanje podatkov po obsežnih lastnih bazah podjetja z namenom, da bi se našla povezava med vzroki in posledicami, kar je uporabno na primer pri trženju: razvrščanje strank po področjih zanimanja, optimizacija cen, iskanje besedil in fotografij, napovedovanje tečajev na borzi in podobno. Pri spletnem rudarjenju pa vse navedeno iščemo na spletnih straneh.

Internet je verjetno največja javno dostopna baza podatkov na svetu, na kateri lahko najdemo informacije skoraj o čemer koli. Tam najdemo podatke v obliki besedil, fotografij, video posnetkov in v drugih formatih, pri tem pa je največji problem, da so podatki med sabo pomešani po vsebinah in po formatih. Glede na cilj analize, lahko spletno rudarjenje razdelimo na tri glavne podvrste: rudarjenje uporabe spleta (web usage mining), rudarjenje vsebine spleta (web content mining) in rudarjenje strukture spleta (web structure mining).

V članku sta poljudno predstavljeni prvi dve podvrsti, ki sta najbolj uporabni pri izdelavi tržnih analiz v potniškem prometu Slovenskih železnic. Pri tem se omejimo na »površinski splet« (angleško: surface web), po katerem lahko »rudarimo« že z uporabo spletnih brskalnikov, ki so uporabni tudi za manj izkušene uporabnike informacijske tehnologije. Več o spletnem rudarjenju lahko preberemo v angleščini na internetni strani [http://en.wikipedia.org/wiki/Web\\_mining](http://en.wikipedia.org/wiki/Web_mining).

## Rudarjenje uporabe spleta (Web usage mining)

Na spletni strani Slovenskih železnic objavimo na primer publika-

cije v formatu PDF s posamičnimi opisi izletov z vlakom, nato pa merimo, kolikokrat so si jih obiskovalci spletne strani ogledali. Na tej podlagi za najbolj zanimive destinacije izdelamo konkretne komercialne ponudbe, jih objavimo v internetu, nato pa zopet merimo njihovo obiskanost. Tako lahko v dveh ali treh korakih pridemo do vsebinsko, oblikovno in cenovno optimalne komercialne ponudbe za naše potnike in stranke. Bistveno pri tem je, da je ponudba na spletni strani podjetja na voljo kot publikacija v formatu PDF, da jo vsi zainteresirani lahko kot pripombo (tako imenovano »virusno idejo«) z elektronsko pošto razpošljejo naprej svojim prijateljem in znancem.

## Rudarjenje vsebine spleta (Web content mining)

Ko izletniki načrtujejo izlete ali ko komercialisti pripravljajo komercialne ponudbe, iščejo nove izvirne destinacije za potovanje z vlakom. Pri tem uporabijo na primer spletni brskalnik Internet Explorer in spletni portal Yahoo! na naslovu <http://www.yahoo.com/>. Slednji omogoča iskanje po spletnih straneh z uporabo gesla, to je ena ali več besed. Pri tem izberemo še vrsto oziroma format iskanega podatka: spletna stran (web), slika ali fotografija (images), video posnetek (video) in drugo. Če je geslo prekratko, se lahko »izgubimo« v množici najdenih podatkov, če je predolgo, pa ne bomo našli ničesar. Zato je običajno treba malo premisliti in večkrat poizkusiti. Predvsem pa moramo vsaj približno vedeti, kaj iščemo. Za primer poizkusimo z geslom »Z vlakom na Breže« in z nastavitvijo za iskanje spletne strani. Kot enega izmed rezultatov iskanja najdemo revijo Slovenskih železnic Nova proga, ki je kot publikacija PDF objavljena na spletni strani SŽ, v njej pa je objavljen članek z naslovom Z vlakom na Breže.

Izletnik je torej z uporabo spletnega rudarjenja našel publikacijo SŽ, pa tudi druge spletne naslove, katerih vsebina se delno prekriva z iskanim geslom.

## Zamisel za komercialno ponudbo Slovenskih železnic

Na podoben način kot izletnik lahko tudi komercialist izbere iskano geslo – na primer Emina romarska pot (nemško: Hemma Pilgerweg, angleško: Ema's Route of Pilgrimage). Eden izmed tako najdenih rezultatov iskanja je trijezična (slovensko-nemško-angleška) spletna stran <http://www.eminaromarskapot.si/sl/index.html>, na njej pa prava zakladnica koristnih informacij za popotnike: interaktivni zemljevid poti (z natančnimi opisi in fotografijami posameznih točk na poti) in publikacija (tudi v treh jezikih) v formatu PDF z naslovom Zbornik Emina romarska pot. Na dodatni spletni strani v nemščini <http://www.hemmapilgerweg.com/> najdemo tudi natančne pohodniške karte. Gre za oživitve nekdanjega romarnja koroških, kranjskih in štajerskih Slovencev na grob slovenske kneginje sv. Eme Krške (995-1046), imenovane tudi grofica Breže-Seliška, na njen grob v baziliki na Krki (Gurk) v dolini istoimenske reke na Koroškem. To je danes slovensko-avstrijski projekt, ki ga je delno financirala tudi Evropska unija v okviru Programa pobude Skupnosti INTERREG IIIA Slovenija – Avstrija 2000-2006. Romanje poteka po ozemlju nekdanjih zgodovinskih dežel Koroške, Kranjske in Štajerske, veliko točk na poti pa se nahaja v bližini železniških postaj. Ker imajo Slovenske železnice pooblastilo za prodajo vozovnic za potovanje do Celovca, je to odlična tržna priložnost, na katero je treba opozoriti potencialne potnike in jih po dodatne informacije usmeriti na navedeno spletno stran. Potovanje z vlakom lahko poteka v naslednjih smereh

– navedene so železniške postaje v bližini romarskih točk:

**Potovanje 1:** Krško -> Brestanica (Grad Rajhenburg) -> Sevnica -> Mokronog -> Šentrupert -> Mirna -> Trebnje -> Šentvid pri Stični -> Ljubljana -> Škofja Loka -> Kranj -> Celovec -> Gospa Sveta / Maria Saal -> Št. Vid ob Glini / St. Veit an der Glan -> Št. Jurij ob Dolgem Jezeru / St. Georgen am Längsee -> Stari Dvor / Treibach-Althofen -> Breže / Friesach. **Potovanje – varianta 1a:** Bohinjska Bistrica -> Jesenice.

**Potovanje 2:** Podčetrtek -> Sodna vas -> Maribor -> Dravograd -> Holmec -> Pliberk / Bleiburg -> Sinča vas / Kühnsdorf -> Celovec -> dalje kot Potovanje 1.

Dodatna zanimivost na potovanju je ozkotirna (danes le še muzejska) železnica po dolini koroške reke Krke (Gurk), katere začetna postaja je Stari Dvor (Treibach-Althofen), do koder se lahko pripeljemo iz Slovenije celo z vlaki Inter City. Nekoč je bila proga dolga 28,8 kilometra, danes samo še 3,2 kilometra, a v poletni sezoni ob koncih tedna in praznikih turistični vlaki po njej še vozijo do postaje Pöckstein. Več o Krški železnici lahko preberemo na spletni strani <http://de.wikipedia.org/wiki/Gurktalbahn>, vozni redi vlakov, fotografije in video posnetki njihove vožnje pa so na <http://www.gurktalbahn.at/>. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije ali pa spletni atlas okolja, ki na severu prikazuje kraje do Krke in Starega Dvora: <http://gis.arso.gov.si/atlasokolja>. Bi lahko vožnjo muzejskega vlaka Slovenskih železnic iz Slovenije podaljšali do navedene železniške postaje na Koroškem in vozna reda obeh vlakov uskladili? Morda pa bi lahko skupaj z Avstrijskimi železnicami uvedli skupni muzejski vlak na relaciji Bohinjska Bistrica–Bled – Celovec – Breže?

# Konflikti so pol zdravja, ne ogibajmo se jih

Ko se na morju dvigne, četudi hladna burja, nam vsem odleže. Sonce svetleje zasveti, voda se zbistri, pogled seže do kamenčkov na morskem dnu. Pokrajina se zdi kot umita. Konflikti so kakor burja. Potlačena in zadržana čustva se sprostitjo, odnosi se zbistrijo, vsem je lažje. Toda mnogi ljudje se bojijo vstopiti v konflikte. Ko so bili majhni, so jih namreč učili, da to ni prav, da je treba potrpeti, da ni prav, da se jezijo in drugim povzročajo muke. Če so slučajno prekršili to pravilo, jim je bilo neznansko hudo. Hudo, da bi kar umrli. In tako je ostalo vse do danes. To pa ni zmeraj dobro.

## Vstopiti v konflikt pomeni videti sebe in drugega

Imate prijatelja, a kaj ko je ta tako presneto »šparoven«. Vsakič, ko je treba plačati račun, se obotavlja, preden privleče denarnico na dan. Vam pa je nerodno, da se on počuti ob tem ogrožen in v stiski. Zato izvlečete denarnico hitro, kot pištolo. Čez nekaj mesecev ali morda let, pa se ne prepoznate več. V neki krizi izbruhne iz vas nekaj, kar bi se dalo s pogovorom urediti v dobro obeh.

Kaj pravzaprav pomeni konflikt, nesporazum, spor? Vsekakor je to stanje nemoči nelagodja, zaradi borbe, ki se bije v nas. Gre torej za nasprotja, nesoglasje zaradi različnih interesov, nezdružljivih ciljev, drugačnih misli, prepričanj in hotenj. Takšnega stanja ne smemo podaljševati. Moramo najti izhod.

Veliko konfliktov nastane, ker se naša pričakovanja razlikujejo ali ker nas nekaj zmoti, ker se naše vrednote razlikujejo, ali preprosto zato, ker drugi misli drugače. Obtožimo ga, da je neumen, nezadosten. Pa je res, samo zato, ker je drugačen? Če ima nekdo potrebo, da vsako delo opravi vestno, natančno, pa naj vzame še tako veliko časa, drugi pa želi, da se stvari obrnejo hitro, je to lahko težavno. Sprva bo tiho trpel, a čez mesec, dva ali tri bo nenadoma izbruhnil. Ker ni znal stanja rešiti prej, ker ni znal ali hotel povedati,

da mu je težko, drugi niti vedel ni, kaj se dogaja in nenadna čustvena nevihta drugega močno preseneti. Eksplozirati, kot da se je utrgal temen oblak, pa ni pravi način reševanja konflikta in ni pravi izhod iz nelagodja.

## Moti me, da informacije zadržuješ zase

Nasprotja in konflikti so zdravi in potrebni, a silno pomembno je, kako vanje vstopimo. Če smo nerodni, neobčutljivi, žaljivi, bo nastala raza v odnosu, včasih za vse življenje. Tako kot globokih raz na lakiranem pohištvu, tudi teh ne bo moč izbrisati. Tega si ne želimo. Zato se moramo naučiti vstopati v konflikte. Velikokrat pomaga, če lahko vedenje drugega razumemo. Tedaj smo bolj strpni in drugi nas manj prizadene. Prav tako pa je pomembno, da nas tudi on ali ona poskuša razumeti. Pri tem moramo vedeti, da ne obstaja ena sama resnica, da pravzaprav nič zares ne obstaja, obstajajo pa naša čustva, naše misli, naše videnje. To velja tudi za drugega. Zato ne poskušajmo trditi, da imamo prav in drugi ne. Povejmo svoje mnenje in prisluhnimo drugemu, a povejmo tudi, kako čutimo in kaj nas moti ...» Moti me, da mi pomembnih informacij, ki jih potrebujem za svoje delo, ne zaupaš in jih zadržuješ zase. Moti me, da mi ne zaupaš in ne prestando bdiš nad mojim delom. Rad bi, da bi delo lahko speljal sam in odgovorno, rad bi, da mi dovoliš, da te poprosim za nasvet, a delati bi želel sam. Ali pa »Moti me, da nikoli ne vidite nič dobrega v tem, kar naredim. Vsak človek potrebuje priznanje, tudi jaz ga potrebujem«. V delovnem okolju veliko konfliktov izhaja iz premajhnega pretoka informacij. Moramo se pogovoriti. Moramo stopiti v konflikt, če je treba. Če je le mogoče brez besa in jeze. Dokler se ne pogovorimo, se ne srečamo v mislih in smo vsak na svojem bregu. Ob doživljanju nelagodja ne vemo, kaj misli drugi, kaj čuti. Ker do razumevanja vpogleda

drugega ni prišlo, tudi ne moremo upoštevati njegovega vidika. Konflikt pa zahteva vpogled v lastno vedenje kakor tudi v vedenje drugega.

## Morda se vam zdi čudno, a konflikti nas zblížajo

Reševanje konfliktov zblížuje, saj zahteva premislek o drugih in medsebojno prilaganje. Skupaj pa smo lahko bolj učinkoviti na delovnem mestu. Vse težave v odnosih niso rešljive, zato včasih od konflikta tudi odstopimo. Modrejši odneha, so govorili naši starši. Ja, a ne zmeraj! Če pa sveta ali nekoga ne moremo spremeniti, tedaj je včasih res pametneje, da konflikt obidem. Vse je vprašanje presoje. Včasih spet mislimo, da lahko kaj storimo in vztrajamo, gojimo iluzijo o tem, da je sprememba mogoča. Posledica takšnega stanja je, da pričenemo izgubljeni energijo, rezultatov našega truda pa od nikoder. Poznam dekle, ki dela vestno, poglobljeno. Pa se prikaže na vratih sodelavka in ji da vedeti, da sama ve veliko, naše dekle pa, da se moti o tem in onem. Dekle, ki so jo v domači družini zapostavljali, se takoj počuti nemočna, kakor se je počutila nekoč v otroštvu. In poslovi se od svoje odraslosti. Kot otrok cepeta na mestu in začne sodelavki dopovedovati in dopovedovati, se nanjo jeziti, ji bo že pokazala ... Kaj se dogaja? Dekle čisti nelagodna čustva, situacija je povsem neproduktivna, nikamor ne vodi. No, vidite, modrejši bi v takšni situaciji odnehal. Pa kaj če drugi misli drugače in ve manj! Nekateri konflikti so smiselni, drugi ne. Vse je znova vprašanje presoje. Naša predstava o sebi in/ali o drugih lahko povzroča konflikt v skupini, konflikt na delovnem mestu ali med posamezniki. Nerealno je pričakovati ali celo vztrajati, da se bo spremenil predvsem drugi in da bo s tem problem rešen. Iz izkušnje namreč vemo, da drugih ne moremo spreminjati, da lahko spremenimo le sami sebe. Na delovnem mestu praviloma ne moremo izbirati sodelavcev. Tudi če bi to lahko storili, bi v medsebojnih

odnosih vseeno prihajalo do različnih interesov, različnih pogledov in strokovnih stališč. Na delovnem mestu je zato potrebno usklajevanje, prilaganje in sprejemanje kompromisov. Pri tem moramo velikokrat zajezi čustva, se obvladati. Kdor se zna obvladati, je čustveno dozorel in čustvena zrelost je na delovnem mestu dobrodošla še posebej, ko gre za vodje.

## Učinkovitost na delovnem mestu je odvisna od tega, kako se soočamo s konflikti

Ko na delovnem mestu doživimo in občutimo nelagodje, pridemo v nesoglasje, postanemo bolj občutljivi in manj strpni do drugih. Če ne znamo obvladovati konfliktov, jih doživimo kot napad nase. Ker se čutimo napadene, se pričenemo braniti z različnimi taktikami, namesto da bi konflikt poskušali rešiti. Nič ne pomaga, če dolgo in široko sodelavcu dopovedujemo, kaj smo mi mislili in kako da imamo prav in ne on. To ne pomeni, da konflikt rešujemo. In kaj sledi? Slabo razpoloženje v delovnem okolju. Kdor stopi v prostor, začuti napetost. Ni več zaupanja, da nas bodo drugi sprejeli. Zato se ne moremo z vso dušo predati delu. Rojevajo se dvomi, sumničenje. Vse pogosteje pričnejo zaposleni dvomiti vase. Sprašujejo se: »Kaj sem storil narobe?«, »Sem jaz za kaj odgovoren?« Dvom pa zavira ustvarjalnost in razvoj, pa tudi delovno ekipo naredi manj učinkovito. Če konfliktov v službi ne rešujemo, pa se napetosti prenesejo tudi v domače okolje. Le kdo še ni slišal za namrgodene, zadirčne može, ki jih v službi pestijo težave? Seveda pa velja tudi narobe. Tudi iz družine težave in stiske nosimo v delovno okolje. Tako smo lahko pod nenehnim stresom, lahko zapademo v depresijo, ali čez leta celo poklicno izgorimo. Vsaj za nekaj časa smo tako za družino in podjetje popolnoma izgubljeni. Zakaj konfliktov ne rešujemo? Ker se bojimo, ali ker nam je tako lažje. Naj gre do stvari svojo pot, si pore-



čemo. Kaj me briga! Ali pa ves čas iščemo opravičila za tistega, ki nam povzroča muke, namesto, da bi se pogovorili. Tisti, ki se konfliktov še posebno bojijo, naredijo vse, da do konflikta ne pride. Zanikajo ga ali potlačijo in tako za nekaj časa, tako mislijo, omilijo napetost. Tisti, ki konfliktov ne prenese, pogosto drugega označi, da je konfliktna oseba. V resnici pa je morda najbolj konflikten tisti, ki konflikta ne rešuje. Če vodja, ki ima vodstveno moč, »rešuje« konflikt tako, da sodelavce zatira, jim vsili svoje mnenje, ne upošteva mnenja podrejenih, to ni strokovno in ni etično in se dolgoročno ne obrestuje. Na koncu se takšno neu-

strežno reševanje konfliktov lahko obrne proti njemu samemu. Ob tem ne »trpijo« samo delavci, temveč tudi delo in strokovnost. Delovni rezultati so slabši, bolniške čedalje pogostejše, delavci pa so čedalje manj motivirani. Podjetje pa, tega ni treba podčrtati, je tako na zgubi.

#### Česar se Janezek nauči, to Janez zna

Ljudje smo različno zmožni reševati konflikte. Tu družinski vzori in vzorci obnašanja odigrajo pomembno vlogo. Otrok opazuje starše in druge zanj pomembne odrasle in če vidi, da se znajo spreti, pa še ni konec sveta, tedaj bo najverjetneje, ko odraste, tudi sam znal konflik-

te reševati. Če pa je otrok videl, da starša bežita od konfliktov, da težave so, a se sprenevedata, da jih ni, tedaj bo v odraslosti moral sam poiskati ustrezne načine. To ne bo lahko, kajti prepričan bo, da so konflikti nekaj groznega, neprimernega, grdega. Nekoč sem opazoval skupino pacientov v krizi. Eden med njimi se je terapeutom uprl, vsa skupina se je obrnila proti njemu. Pacienti v krizi, v stanju nemoči niso bili v stanju vstopiti v konflikt. Tako kot niso mogli stopiti v konflikt, ko so bili otroci. Takrat so bili namreč nemočni. Odrasel človek pa ni več nemočan in ima moč stvari spreminjati.

Funkcionalno reševanje konfliktov zahteva prepoznavanje problemov, priznanje, da problem je, analizo stanja, iskanje rešitev, poslušanje in upoštevanje drugih. Rezultati funkcionalnega reševanja konfliktov pa se kažejo v pozitivnem delovnem ozračju v zadovoljnih delavcih, v delovnih rezultatih in v bolj zdravih medsebojnih odnosih. Konflikte lažje rešujemo sproti, še posebno, če so manjši. Če ni tako, postajajo čedalje večji in čedalje težje obvladljivi. Seveda pa vsi konflikti nimajo enake teže in prav nespametno bi bilo, če bi »bevskali« vsevprek in rabili svojo moč. Pa tudi vsako razhajanje še ni konflikt.

## Zdravstvena preventiva v Kranjski Gori

Med 20. in 27. septembrom se je po vrhovih okrog Kranjske Gore in Gozda Martuljka potepalo 19 udeležencev zdravstvene preventive v programu »gore«. Kot že vsa leta doslej, so nas tudi tokrat zelo prijazno in toplo sprejeli v Hotelu Lek, ki je bil naš dom ta teden. Za izbiro vrhov in izletov ter vodenje je poskrbel naš izkušeni planinski vodnik Janez, ki je ob tem, da nas je varno vodil po označenih in včasih tudi neoznačenih poteh, tudi neumorno odgovarjal na številna vprašanja: »Kateri vrh je to?«, »Kje se pride na Mojstrovko?« ipd.

Po zboru v hotelu in kosilu smo se prvi dan, v soboto, podali na lažji pohod od »ruskega križa«, ob cesti Kranjska Gora–prelaz Vršič, do koč v Knici. Ta pohod je koristil bolj za spoznavanje udeležencev in njihovih sposobnosti ter hkrati za »ogrevanje« pohodne opreme (čevlji, palice) in seveda nobenemu od udeležencev ni povzročal nikakršnih težav.

Vsak dan smo, pod vodstvom moje malenkosti, začeli z jutranjo telovadbo v okolici hotela, ki je služila kot prebujanje glav ter raztezanje mišic, ki so morda koga bolele od naporov prejšnjega dne, in hkrati kot priprava na napore, ki so še bili pred nami. Tako smo se v nedeljo podali na Tromejo–Peč, vrh nad Ratečami, visok 1508 m. Kot že ime pove, gre za vrh, kjer se stikajo meje treh držav: Slovenije, Italije in Avstrije. Imeli pa smo tudi srečo, saj se je ravno ta dan odvijalo tradicionalno 29. srečanje predstavnikov vseh treh narodnosti. Kljub živi glasbi in bogati gostinski ponudbi pa nismo dočakali srečanja županov treh sosednjih občin, saj nas je kar dodobra nazeblo in smo se raje prej vrnili v dolino.

V ponedeljek je bil na vrsti Mavrinc, 1243 m visok vrh nad Kranjsko Goro, kamor smo se podali od Koče na gozdu (ob cesti Kranjska Gora–prelaz Vršič). Pot je sicer del znamenite poti Planica–Pokljuka, ki je speljana mimo skoraj vseh najpomembnejših ostenj v vzhodnih Julijskih Alpah, a mi smo je v tem primeru do Mavrince prehodili le majhen delček, ki nam je vzel vsega slabo urico hoje. Smo pa zato z vrha uživali lep razgled na okoliške vrhove, ki so jih sicer ponekod zakrivali oblaki in meglice. V torek smo se podali na nekoliko daljši pohod na 1911 m visoko Slemenovo špico, nekakšno zeleno oazo sredi golih skalnatih pobočij. Od prelaza Vršič do vrha Slemenove špice je le kakih 300 m višinske razlike (z manjšim vmesnim spustom). To je bil pravi sprehod med dvatisočaki Mojstrovko, Poncami in Jalovcem ter nad silno globokimi dolinami: Tamarjem in Planico. Na špici pa nas je pričakal tudi sneg, posledica nočnih padavin, ki so se v dolini sicer pojavile zgolj v obliki dežja. Po Slemenovi špici so se pojavili tudi že prvi znaki utrujenosti, zato smo sredo izkoristili za celodnevni izlet z lastnimi avtomobili prek Vršiča v dolino Trento, nato mimo Bovca, skozi Log pod Mangartom,

preko Predela v Italijo in skozi Trbiž nazaj v Slovenijo. Med potjo so se vrstili številni ogledi zgodovinskih krajev, pomembnih za to dolino, ob zelo izčrpnih razlagi zgodovinskih dejstev našega vodnika Janeza. Tako smo si po vrsti ogledali Rusko kapelico ob cesti Kranjska Gora–Vršič, prelaz Vršič, spomenik Juliusu Kugyju v Trenti, korita Mlinarice in Soče, Trentarski muzej na Logu v Trenti, Ravelnik pri Bovcu, trdnjavo Kluže, vojaško pokopališče v Logu pod Mangartom. Zadnji trije so pomembni spomeniki Soške fronte med 1. svetovno vojno. V nadaljevanju smo si ogledali še trdnjavo iz časov Napoleona in njegovih provinc na slovenski strani ter Belopeška jezera na italijanski strani Mangarta. Tako se je naš izlet po prevoženih približno sto kilometrih končal.

V četrtek pa smo se ponovno vrnili k naši prvotni dejavnosti tega tedna: pohodništvu. Tokrat smo se podali na Martuljška slapova. Da ne bi bila pot do njiju prekratka, smo krenili malce izven Gozd Martuljka in po približno treh urah hoje po gozdnih poteh smo prispeli do višjega, 2. slapa. Tam smo se srečali tudi s klini in jeklenicami, ki so nam bili v pomoč pri dostopu do vznožja slapa. Sledilo je nekaj fotografiranj v spektakularnem ambientu, nato pa smo se počasi spustili nižje še do 1. slapa, ki pa je ponujal prav tako atraktivne prizore. Ker pa je bilo območje zaradi možnega padanja kamenja nevarno, smo se kar hitro odpravili naprej v dolino, kjer so nas čakali avtomobili. Zadnji »aktivni« dan, v petek, smo se za finale podali na Voščo, 1737 metrov visok travnat vrh nad Gozdpom Martuljkom. Finale zaradi tega, saj ponuja prekrasen razgled v vseh smereh, in če bi imeli še srečo z vremenom (sonce), nas Janez še dve uri ne bi spravil nazaj v dolino. Tako pa nas je ponovno mrz prepričal v to, da smo se dokaj hitro spustili. Kljub temu, da je glavna aktivnost zdravstvene preventive v Kranjski Gori hoja v gore, pa to še zdaleč ni vse, kar smo počeli. V popoldanskem času smo tako plavali ali pa se le v topli vodi namakali v hotelskem bazenu, se greti v savnah, nabirali dodatne moči v fitnessu, odpeljali smo se tudi na krajši izlet s kolesi v Planico in po vaseh Rateče ter Podkoren, igrali namizni tenis in tudi nogomet. Seveda ne vsak dan, kakšen dan se je prilegel tudi zgolj in samo počitek. Tako je teden zelo hitro minil in v soboto po zajtrku je bil čas za slovo. Izmenjali so se elektronski naslovi, fotografije jih bodo v naslednjih dneh intenzivno polnile, in odpravili smo se domov.

Anekdote? Uh, »Alf« in »Džabolka« sta imela v tem tednu kar lepo številko »vizij«, kot sta jih sama poimenovala, nekatere anekdote pa so seveda soustvarili tudi ostali udeleženci, a vam jih tukaj ne bom izdal. Raje pridite naslednje leto v Kranjsko Goro, bomo doživeli nove, svoje. Igor Šmid

# Jezikovna zmešnjava v babilonskem stolpu

Današnja zgodba se začne zgodaj zjutraj. Ich habe um drei aufgestanden und ein bißchen später mit dem Arbeit begonnen, ich bin einen Zug nach Jesenice gefahren. Potevo trovare un treno per qualsiasi altra stazione. Minden esetben eljutnék határra. Jezikovnu granicu. In Jesenice ist Franz gekommen und diesen Zug weiter gefahren. Non abbiamo parlato molto, perché non parliamo la stessa lingua. Csak intett és elment. Umjesto Franza mogao je bit i Stjepan u stanici Dobova. Vagy Ferenc a hodosi állomás. Forse Davide ala stazione Villa Opicina. Überall ist immer gleich. Mindenhol ugyanolyan csönd. Dovunque uguale senza personalità. Posvuda jednako žalostno.

Ste razumeli? Razen prvega stavka, ki je bil slučajno v slovenščini in nekaj besed med tekstom, verjetno ne kaj dosti. In če ste se vprašali, kaj ima Robert spet za bregom, boste ugotovili, da opisujem novodobno težavo, ki pa ni tako majhna, kot zgleda na prvi pogled. Da se vremena Kranjcem zjasnijo, preberite prevod zgorjnjega teksta, potem še ostalo in na koncu se boste verjetno strinjali z mano. Vsaj upam!

Najprej – prevod: »... današnja zgodba se začne zgodaj zjutraj. Potem, ko sem ob treh vstal in prišel v službo, sem dobil vlak za Jesenice. Lahko bi dobil vlak za katerokoli drugo postajo. V vsakem primeru bi prišel na mejo. Jezikovno mejo. Na Jesenicah me je zamenjal Franz. Nisva veliko govorila, ker pač ne govoriva enakega jezika. Samo pomahal je v pozdrav in odpeljal. Namesto Franza bi lahko bil tudi Stjepan v postaji Dobovi. Ali pa Ferenc v postaji Hodoš. Morda Davide v postaji Opčine. Povsod bi bilo enako. Povsod enako tiho. Povsod enako brezosebno. Povsod enako žalostno ...«

Verjetno poznate biblijsko zgodbo o babilonskem stolpu, ki so ga gradili v Sinearski deželi. Je povsem preprosta in zelo poučna. Ljudje so

pomislili, da lahko vzvišeno in na lahek način, s stolpom, ki so ga gradili, dokažejo svojo enakost z višjimi silami. Te se s tem niso strinjale, zato je stolp padel, za kazen pa so zagnanim gradbenikom zapletle jezike, da se niso več razumeli med seboj, kar občutimo še danes, saj se včasih še z bližnjim ne moremo sporazumeti, kaj šele s tujcem.

In kaj ima to veze z nami, boste vprašali. Kot do sedaj že veste, nikoli ne pišem o stvareh zaradi stvari samih, ampak vedno z namenom. Tudi danes. Torej, s sodelavci smo opazili, da se nam dogajajo čudne reči. Pripeljemo vlak na postajo Jesenice (ali na katero drugo postajo, kjer se srečujemo s strojevodji tujih železniških uprav), tam pa nas pride zamenjat nekdo, ki sicer ima glavo, dve roki, dve nogi in vse, kar sodi poleg, ampak, poglej zlomka, govori nekaj čudnega, nekaj melje v nekem nerazumljivem jeziku, maha z rokami, kaže nekam na krmilni pult in nenehno govori: »...Alles ok, alles ok!...« Kaj za vraga?! In ker mu seveda nočemo ostati dolžni, tudi mi pohitimo z obveznim nasmeškom, še bolj obveznim »Zdravo!«, ki ga on tako ali tako ne razume, in hitimo mahati, mahati, mahati ... In vse to mahanje po petih minutah grozi, da bo iz navadne tropske nevihte preraslo v orkan pete stopnje ter pometlo z vsem, kar v kabini ni pribito, privijačeno in privarjeno, z nami in nesrečnim Avstrijcem vred. Ja, kruta realnost, kaj hočemo. Ker vsi pač nismo strokovnjaki za nemški jezik, ravno tako pa tudi Avstrijci trpijo muke Tantalove, ko predstavljajo menije na monitorjih v slovenski jezik, je vsa navedena situacija še toliko bolj tragikomična. Prava jezikovna zmeda v Babilonskem stolpu.

Ko smo se lotili skupnega posla s kolegi z ÖBB, smo pozabili na temelj, tako da se sedaj srečujemo in menjavamo v dobrem »prepihu«, ki ga z rokami soustvarjamo s kolegi iz Avstrije. Pozabili smo namreč na

osnovno usposabljanje iz znanja tujega jezika za osebe, ki prihaja v stik z osebjem tuje železniške uprave. Ne bi bilo treba filozofirati na dolgo in široko, dovolj bi bilo, da bi nas seznanili z osnovnimi frazami, s katerimi bi lahko kolegom iz avstrijskih ÖBB (ter italijanskih FS, madžarskih MAV in hrvaških HŽ) predali lokomotivo in jim zaželeli srečno vožnjo. Meni je predaja lokomotive z obrazcem – v katerem so šifre, ki nam v končni fazi ne pomenijo popolnoma nič, dokler se ta ista motnja ne ponovi med našo vožnjo in šele potem ugotovimo, za kaj pravzaprav gre – tako brezosebna, da ne bom izgubljal besed o tem. Lokomotivo predam stanovskemu kolegu, s katerim ne morem (normalno!) spregovoriti niti najbolj osnovnih vljudnostnih besed, kaj šele strokovnih reči, saj se že od vstopa na lokomotivo sicer gledava zelo prijazno, a obenem zelo butasto. Nemško žal ne govorim, z Avstrijcem govoriti angleško pa je približno tako, kot gledati humoristično serijo Allo, Allo!! Vem, smešno, ampak če malo bolje pomisliš ...

Nekaj časa je sicer bila aktualna ideja o tečaju tujega jezika, ki bi ga lahko obiskovali zaposleni, s tem, da bi ga plačali sami, podjetje pa bi jim nato povrnilo stroške šolanja, če bi

ga uspešno opravili. Moje osebno mnenje je, da to ni najboljša rešitev, ker je obvezno povezana z visokimi stroški. Če lahko malo karikiram – na lokomotivah ÖBB nisem videl prelestnih avstrijskih mladenk, zaradi katerih bi strojevodje SŽ masovno drli v jezikovne šole, ne glede na povračilo stroškov. Ampak vseeno – in to je spet povsem moje osebno mnenje – bi nekaj morali storiti v tej smeri. Ne velikih projektov, velikih šolanj – dovolj bi bilo par strani z osnovnimi frazami, vprašanja, odgovori. Spodbudimo drugo stran, da naredi enako. Naša srečanja bodo tako na veliko bolj človeški ravni, raslo bo medsebojno zaupanje in sodelovanje. Sedaj se trudimo vsak po svojih močeh, tako mi kot avstrijski kolegi. Velikokrat so me prosili (v polomljeni angleščini pač), naj jim pokažem, kako na monitorju nastaviti slovenski jezik, kako se bere naš vozni red, jaz pa sem od njih izvedel, po kakšnem principu delajo oni. Ampak še vedno nismo veliko govorili. Naj se to spremeni. Ne samo na Jesenicah, ampak na vseh postajah, kjer se srečujemo strojevodje različnih evropskih železniških uprav.

Za prevod uvodnih stavkov v madžarski jezik se zahvaljujem gospe Brigiti Gomzi iz Zavoda za kulturo madžarske skupnosti (MNMI – ZKMN) v Lendavi.



## Anton Pučko (1961-2008)

Globoko nas je pretresla vest, da nas je veliko prekmalu zapustil naš dolgoletni sodelavec Anton Pučko.

Na železnici v Mariboru se je leta 1985, kot izučeni kovinar, zaposlil na delovnem mestu sprevednika. Delaven in marljiv, kakršen je bil, je po sedmih letih napredoval na delovno mesto vodje vlaka. Bil je dober prijatelj in zvest sodelavec.

Nesrečna bolezen je pred šestimi leti začela kazati prve znake, vendar Tone tega ni nikoli pokazal. Ni se pritoževal, rad je bil med ljudmi in do zadnjega dneva smo ga poznali po njegovi dobri volji in zmeraj pripravljenejšega za šalo.

Večno boš ostal v našem spominu.

**Sodelavci vlakospremniki Maribor**



*Gor čez izaro, gor čez gmajnico,  
kjer je dragi dom z mojo zibelko;  
kjer so me zibali mamica moja  
in prepevali: hajli, hajlo!*

Bače, levo zadaj Ojstrnik, desno zadaj Dobrač.

# Z vlakom na Baško jezero

Baško jezero (nemško Faaker See) leži na današnjem avstrijskem Koroškem v dolini Rož (nemško Rosental) med Dravo na severu in Karavankami na jugu, 11 kilometrov jugovzhodno od Beljaka. Jezero je ledeniškega izvora in krožne oblike. Leži na nadmorski višini 555 metrov, njegova površina pa meri 2,3 kvadratna kilometra. Največja globina jezera znaša 29 metrov. Baško jezero se poleti segreje do 27 stopinj Celzija, zato je zelo primerno za kopanje in poleti tudi množično obiskano. Jezero in vremenske

razmere na njem si lahko ogledamo s spletnimi kamerami na strani <http://service.it-wms.com/faaker1/index.html>. V jezero pritekajo potoki Bistrica ali Borovnica (Wourounitza) z vzhoda, Ročica (Rotschitza) z juga in Jezernica (Faaker Seebach) iz zahoda. Kot že pove ime potoka, je Bistrica, ki teče po apnenčastem produ, zelo bistra in turkizno modre barve. Jugozahodna obala jezera, kjer se vanj izliva Jezernica, pa je nizka in močvirnata. Tam leži vas Bače (nemško Faak), po kateri je jezero dobilo ime. Bače in okolica veljajo za eno izmed najlepših pokrajin pod Karavankami, njihov prepoznavni znak pa je Kepa ali Jepa (Mittagskogel, 2.143 m), ki je tretja najvišja gora v Karavankah: <http://sl.wikipedia.org/wiki/Kepa>. V Bačah je bil rojen slovenski župnik in skladatelj Franc Saleški Treiber, ki je najbolj znan po svoji pesmi Gor čez izaro (v rožanskem narečju N'mau čriez jizaro). Melodija se je avtorju porodila, ko je po smrti svojih staršev otožno zrl čez Baško jezero. Z zgraditvijo železniškega predora pod Karavankami leta 1906 med železniškima postajama Jesenice in Področca (Rosenbach) je bil Beljak z železniško progo povezan z Ljubljano in po Bohinjski proggi tudi s Trstom. Od neuspelega koroškega plebiscita leta 1920 naprej poteka državna meja med današnjima republikama Slovenijo in Avstrijo po grebenu Karavank, Baško jezero z okolico pa sodi v uradno dvojezično (nemško-slovensko) območje.

Vožnja s potniškim vlakom med železniškima postajama Jesenice in Bače traja slabe pol ure. Za obisk Baškega jezera iz osrednje Slovenije je najprimernejši direktni Inter City vlak Slovenskih železnic na relaciji Ljubljana-Beljak-Ljubljana, ki odpelje iz Ljubljane ob 8.05, iz Bač pa se vrača v Slovenijo ob 18.17. Na spletni strani Slovenskih železnic [http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni\\_promet/kolo\\_in\\_vlak/](http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/kolo_in_vlak/) si pogledamo seznam vlakov, s katerimi lahko pripeljemo do Bač svoje kolo. Kolesa pa izposojajo tudi na železniški postaji Bače, saj je okolica Baškega jezera idealna za kolesarjenje. S

Na železniški postaji Bače (Faak am See) si lahko izposodimo kolo.



Pot od Baškega jezera proti železniški postaji Bače.



Baško jezero in Osojščica (Gerlitzten, 1.911 m).



Baško jezero in hrib Tabor (724 m). Na otok vozi čoln.



kolesom se iz Bač zapeljemo okrog jezera po asfaltirani cesti skozi vasi Brdo (Egg) in Drobolje (Drobollach). Še bolj zanimiv je kolesarski vzpon na hrib Tabor (724) nad Baškim jezerom. Na njem je razgledni stolp, s katerega je prelep razgled na jezero in okolico. Po dolini potoka Ročica se po asfaltirani cesti zapeljemo na Stari grad (Altfinkenstein). Del grajskih razvalin je preurejen v areno, v kateri so poleti razne prireditve. Z gradu je tudi lep razgled na Baško jezero: <http://www.panoramio.com/photo/4632548>. Turistično najbolj urejeni sta jugovzhodna in severna obala Baškega jezera od Bač do Drobolj, kjer so številna kopališča in kampi, poletno vzdušje pa je podobno kot na morju, saj je jezero primerno tudi za jadranje in surfanje. Od železniške postaje Bače do obale jezera po poti ob potoku Ročica je 15-20 minut hoje. Od tam se lahko s čolnom odpeljemo na otok, kjer je hotel. Nasprotna obala, ki jo vidimo, je namreč obala otoka in ne severna obala jezera. Lahko pa si tudi izposodimo čoln na električni pogon – uporaba motornih čolnov je namreč prepovedana. Pet minut hoje od železniške postaje Bače na naslovu Marktplatz 1 (na križišču namesto na levo proti jezeru, zavijemo na desno) se nahaja »Modellbahn Paradies« - največja zasebna razstava modelov železnic proizvajalca Marklin v Avstriji. Razstava je v poletni sezoni odprta do 26. oktobra, vsak dan od 13. do 18. ure, pozimi pa od 26. decembra do 6. januarja od 13. do 17.

ure. Več informacij je na spletni strani <http://www.modellbahnparadies.at/>, kjer si lahko ogledamo tudi kratek predstavitveni film. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije. Dvojezično karto Koroške najdemo na spletni strani <http://www.nsk.at/viewkarta.html>. Najbolj natančno (v merilu 1:50.000) pa opisano območje prikazuje Atlas Slovenije na strani 23. Prijeten izlet!

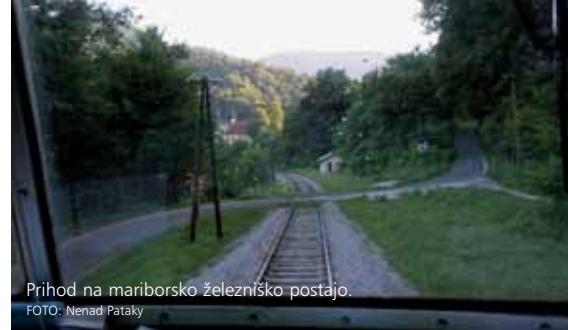
Kepa ali Jepa (Mittagskogel, 2.143 m) skozi okno vlaka pri Beljaku.



Podružnična cerkev Sv. Jurija v Bačah.





Bogat živalski svet okrog tirov.  
FOTO: Nenad PatakyPrihod na mariborsko železniško postajo.  
FOTO: Nenad Pataky

# Pogled s strojevodjevega stola



FOTO: Kazimir Drašlar

Delovno mesto strojevodje v vlaku nemškega proizvajalca Siemens bolj spominja na kontrolni pult v nuklearni.

Da je Slovenija res lepa dežela, nas vedno znova spominjajo številni turisti, ki polni doživetij zapuščajo našo državo in se zadovoljni in polni pričakovanj sem vedno radi vračajo. Sami pa si stežka vzamemo čas, da bi podrobneje raziskali lastno domovino. Trije ljubitelji železnic, Kazimir Drašlar, Matjaž Ljubič in Nenad Pataky, so se zato odločili, da z vlakom odkrivajo Slovenijo. Da bi preverili točnost vozniških redov, si ogledali naravne in kulturne lepote ob železniških tirih in se zabavali, so se avgusta odpravili z vlakom na celodnevno, 593 kilometrov dolgo pot po Sloveniji in avstrijski Koroški.

Čeprav je še zgodnja ura, se na povsem običajen poletni četrtek ob pol peti jutraj nekaj potnikov na ljubljanskem kolodvoru vseeno spreha sem in tja po peronu številka tri, od koder je potniški vlak nemškega proizvajalca Siemens namenjen proti Primorski. Svojo zadnjo vožnjo v nočni izmeni na tem vlaku opravlja zgovorni **Gino Škrinjar**, strojevodja od leta 1982, ki kljub dolgi noči ne kaže znakov utrujenosti, zato je potovanje z njim vse prej kot nezanimivo. Njegovo delovno mesto, bolj kot na delovno mesto strojevodje spominja na kontrol-



FOTO: Kazimir Drašlar

Jutranja vožnja proti Sežani.



FOTO: Kazimir Drašlar

Potniki pripravljeni na odhod s postaje.



FOTO: Kazimir Drašlar

Organizator Nenad Pataky v pričakovanju priložnosti za dober posnetek.

ni pult nuklearne elektrarne. Med zgodnjo jutranjo vožnjo po dvotirni železnici do Divače, med drugim tudi prek najvišje ležeče postaje pri nas v Postojni, Škrinjar opiše nekaj trenutkov iz svoje kariere strojevodje, ki so se mu najbolj vtisnili v spomin. Po več kot 25 letih v tovornih in potniških lokomotivah je takšnih, kot pravi, veliko – dobrih in

slabih. »Včasih mi je žal, da nimam fotoaparata,« pravi. Kazimir Drašlar, Matjaž Ljubič in Nenad Pataky so jih seveda imeli, vsak svojega, zato lepi trenutki niso mogli uiti objektivu.

Škrinjar tudi v zasebnem življenju z družino zelo rad potuje z vlakom, se pa zaveda, da se z vlakom vozi manj ljudi, kot bi se lahko. Čeprav se število potnikov iz leta v leto povečuje, pa je glavna in najbolj donosna dejavnost Slovenskih železnic še vedno tovorni promet, ki prinaša največ prihodkov. Med poletnimi počitnicami je sicer potnikov neprimerljivo manj kot med šolskim letom, bi pa se za boljšo prihodnost železniškega prometa pri nas ta številka morala še povečati. Za tiste potnike pa, ki jih je bilo na poti okrog Slovenije mogo-

če srečati in povprašati o njihovih izkušnjah z vožnjo z vlaki, je vožnja z vlakom zabavna, zanimiva in prijetna. Čeprav se sicer držijo bolj vsake zase ali v krogu svojih prijateljev in znancev, jih je nekaj le priznalo, da je vožnja z vlakom nekaj posebnega, da pa se zanjo ljudje čedalje manj odločajo predvsem zaradi časa, ki ga ta vzame. Nekateri se kratkočasijo z branjem knjige ali časopisa, otroci tiščijo glave skozi okna v vagonih, njihove matere pa jih nenehno opozarjajo, naj bodo previdni.

Organizator poti, Nenad Pataky, ki je med drugim tudi član hrvaškega društva prijateljev železnic Štacion, Kluba ljubiteljev železnic in dejaven član nekaterih spletnih forumov o železnicah, pravi, da železniški promet, kot oblika javnega prometa, manj uporabljajo v manj razvitih in velikih državah. »V prvih državah ne vlaga dovolj v železniško infrastrukturo. V razvitem svetu vlaki ne regionalnih progah vozijo vsaj 160 km/h, hitri vlaki pa med 200 in 300 km/h.« Pri nas je najhitrejši nagibni vlak Pendolino, ki vozi na relaciji Maribor–Ljubljana, kjer lahko ob uporabi nagibne tehnike doseže hitrost do 130 kilometrov na uro, čeprav bi v bolj razvitih državah (Rusija, ZDA in Kanada) pa so cene letalskega prevoza tako nizke, da jim železniški promet ne more konkurirati,« še dodaja. Nekaj pa, po njegovem mnenju, pripomore tudi miselnost ljudi, da so vlaki še vedno namenjeni delavcem in učencem, čeprav jih za vožnjo na delo v Zahodni Evropi množično uporabljajo ugledni poslovneži in direktorji, vlaki pa so med drugim opremljeni z internetom, telefoni

Tiri proti Novi Gorici.  
FOTO: Kazimir Drašlar



V osrčju gora, skozi množico predorov, na poti proti Jesenicam.

FOTO: Nenad Pataky



FOTO: Nenad Pataky

in televizijami. Nenad je sicer velik ljubitelj železnic, ta velika ljubezen pa izvira še iz njegove mladosti. »Ker je oče delal na pošti, sem imel večkrat priložnost potovati s poštnimi vagoni. Vožnja se mi je zdela izredno zanimiva. Morda je razlog tudi to, da sem prvih deset let živel ob progi Ljubljana–Zagreb. S prijatelji smo velikokrat opazovali vlake, ki drviyo mimo.«



žemo z železniškim prometom, s tujko pravimo »trainspotterji.« Med znane trainspotterje uvrščamo na primer Walta Disneyja, igralca Kevina Costnerja in britansko rock zvezdo Roda Stewarta.

Ljubitelj železnic je bil tudi oče Gina Škrinjarja, ki si, kot pravi Gino, verjetno lasti zasluge za to, da je sam postal strojevodja. Od leta 1982, ko je Gino začel delati v tem poklicu, je v železniškem prometu prišlo do številnih sprememb. Najbolj je seveda napredovala tehnologija, ki se ji je moral stalno prilagajati, nekaj pa je sprememb tudi v sami vožnji. Izkušnje ima tako s starimi kot novimi, sodobnimi lokomotivami. Zadnjih nekaj let vozi predvsem slednje. »Vse lokomotive so po svoje zanimive. Tako stare kot sodobne, skoraj popolnoma avtomatizirane,« pravi in doda, da je danes zaradi boljše komunikacije med postajami in boljše signalizacije seveda veliko lažje. Boljše komunikacije in signalizacije pa ne občutijo vsi strojevodje. Tako se morajo večinoma na svojo lastno presojo in vozni red zanašati strojevodje na sicer prekrasni, neelektrificirani enotirni progi. Ta od Sežane do Nove Gorice najprej vodi po Krasu, nato pa ob Soči vse do Mosta na Soči, naprej pa prek najvišjega železniškega mosta in nato še skozi najdaljši železniški predor

med Novo Gorico in Jesenicami, je bila nekdaj namenjena predvsem tovornemu prometu, ki pa je danes speljan večinoma prek Ljubljane. Kljub temu, da je v železniškem prometu vse precej natančno določeno in se je treba držati številnih pravil, kar je ne nazadnje večkrat povedal tudi inšpektor, ki je strojevodjo spremljal od Nove Gorice do Bleda, tudi strojevodja velikokrat dokaže, da je pod kožo tak, kot vsi drugi. Le kdo ne bi mogel, kljub zatrevanju inšpektorja, da mu tega ni treba storiti, naknadno ustaviti materi z otroškim vozičkom, ki je prepozno prišla na postajo v Novi Gorici, ali ustreči otroku, ki si želi videti pogled iz njegove kabine. Na tak in še veliko drugih načinov so strojevodje na potnikom polepšali dan.

Po vožnji skozi avstrijski del poti, od vročega in sončnega Beljaka skozi Celovec, ki se lahko pohvali s sodobno železniško postajo, do Pliberka, se trije železniški navdušenci znajdejo v tem majhnem mestecu. V Pliberku, ki je sicer bolj znan po škandalu z dvojezičnimi tablamami in koroškimi deželnim glavarjem, kot po železniški postaji, natakaraica v gostilnici ob železniški postaji prijazno pozdravi v slovenskem jeziku. Po kratkem premoru so strojevodja, sprevodnik in trije pustolovci odrinili proti Mariboru.

ka avstrijsko-slovensko mejo pri Holmcu, nato pa se vije skozi Ravne na Koroškem, Dravograd in druga mesta ter ob reki Dravi in njenih hidroelektrarnah vodi mimo Pohorja in smučarske proge za Zlato lisico do Maribora, kjer vlak ustavi po slabih dveh urah vožnje. Nič prej in nič pozneje, kot je zapisano v voznem redu. Prekrasna in ponekod še neokrnjena narava je tu bolj žalostna tolažba za nekdaj bogato industrijsko pokrajino, kjer je večina obratov dočkala svoj konec. Komes progo precej dobro pozna, zato z informacijami ne skopari in se izkaže kot zelo dober vodnik. Da kakšne priložnosti za dobro fotografijo trije fotografi ne bi zamudili, je vlak nekajkrat celo rahlo upočasnil in omogočil boljši trenutek za pritisk na gumb fotoaparata. Sicer ljubitelj kolesarjenja in druženja s prijatelji prizna, da se kljub temu, da ga na delo strojevodje veže precej lepih spominov, veseli leta 2011, ko bo odšel v zaslužni pokoj.

V majhni Sloveniji ni veliko železniških krogov, ki bi si jih ljubitelj železnic lahko privoščil. Pravzaprav obstajata le dva samo slovenska. Večji, ki od Ljubljane vodi prek Sežane, Jesenic in nazaj do Ljubljane in manjši, ki vodi od Ljubljane do Trebnjega, Sevnice in nazaj v

Na



Nočna vožnja.



Delovno mesto strojevodje na starejšem vlaku.



Vožnja proti Jesenicam.

Zamisli za podvig je dobil na železniških spletnih forumih, kjer dejavno sodeluje in kjer je srečal veliko sebi podobnih ljudi. »Ne boste verjeli, koliko ljudi je norih na železnice. Sprehajajo se po aktivnih progah, opazujejo vlake in odkrivajo zapuščene proge.« Za tovrstne ljudi, velike ljubitelje železnic, ki se zanimajo za vse, kar lahko pove-

pri nas do Bohinjske Bistrice ter ob Savi Bohinjski do Bleda in končno do Jesenic. Tam se pot konča in je treba za vožnjo naprej proti avstrijskemu Beljaku pri Karavankah prečkati državno mejo, ki se nahaja na sredini 7.976 metrov dolgega železniškega predora Karavanke, zgrajenega leta 1906. Bohinjska proga, kot tudi sicer pravimo progi

poti v Maribor strojevodja **Ivan Komes**, ki je za »železniškim volanom« že od leta 1982, tako kot nekateri njegovi kolegi, pove, da je komunikacija in signalizacija na nekaterih železniških odsekih v Sloveniji še vedno slaba, čeprav se pospešeno prenavlja. Železniška proga iz leta 1863 le nekaj kilometrov od postaje Pliberk preč-

Ljubljano. Ker so bile ambicije ljubitelja železnic Nenada Patakyja nekoliko večje, je v svoj podvig vključil še del Avstrije in sklenil svoj krog, najdaljši, ki ga je mogoče prevoziti v enem dnevu. In še preden se je pot v Ljubljani po udobni vožnji z vlakom ICS iz Maribora končala, je v mislih že nastajal nov načrt, nov krog, novo doživetje.

# Z dobro voljo dosežeš vse



## Tamara Luskovec

Vodja servisnega centra SŽ

**Tamara Luskovec** je vodja Servisnega centra (nekdanjega Centralnega servisnega centra), ki deluje v Ljubljani. Verjetno ste sedaj malo debelo pogledali (ne glede Tamare, da se razumemo) in se vprašali, ja, kaj pa sploh je ta servisni center? Prva reakcija je – a tudi to obstaja? No, pošteno povedano tudi jaz nisem vedel (kar je sramota! – priznam), da takšen center imamo. Zato sem bil prav vesel, da je Tamara sprejela izziv in sem se lahko dogovoril z njo za pogovor, ki nam bo, kot boste videli, razkril, da v našem podjetju deluje služba, ki je, lahko rečemo noč in dan na preži in odpravlja vse morebitne ovire, ki se pojavijo pri prevozu vagonovskih pošiljk na Slovenskih železnicah. Spoznajmo s pomočjo Tamare, kaj se skriva za vrati, na katerih piše Servisni center.

**Pozdravljena, Tamara. Najprej bralcem zaupajva par dejstev o tebi, kdo si, kako in zakaj si pristala v "firmi".**

Zdravo, sem Tamara Luskovec in sem vodja Servisnega centra, ki deluje v Ljubljani v zgradbi glavne železniške postaje. Kako sem pristala na železnici? No, menim, da tako, kot vsaj polovica zaposlenih. Izhajam iz železniške družine, kjer je zvestoba "firmi" že par generacij nekaj samo po sebi umevnega. Tako je bil oče prometni inšpektor, mama je prodajna predstav-

nicca za male pošiljke, sestra je bila vlakovna odpravnicca v Rakeku, sedaj pa je tehnologinja za promet, in da je zgodba popolna, je tudi moj mož Boštjan železničar, tako da dvomov res ne more biti. Po končani osnovni šoli sem se vpisala na Železniško srednjo šolo, nato pa se mi je ponudila priložnost in odšla sem na študij v Portorož, na takratno Višjo prometno šolo. Sledilo je pripravništvo in nato redna zaposlitev na Slovenskih železnicah. Pred šestnajstimi leti sem začela delati kot notranja prodajna predstavnica v takratni Sekciji za promet Ljubljana, po sedmih letih pa prevzela dela in naloge vodje oddelka za prodajo in proizvodnjo v Sekciji za tovarni promet Ljubljana. V letu 2006 se je začel ustanavljati Centralni servisni center, in takrat mi je bilo ponujeno mesto vodje centra. Le-ta se je leta 2007 preimenoval v Servisni center.

**Sedaj pa sva pri bistvu problema. Velika večina najinih sodelavcev niti približno ne ve, kaj to Servisni center sploh je in s čim se ukvarjate.**

Servisni center lahko najlažje definirava kot komercialno operativni center, ki deluje štiriindvajset ur na dan. Center deluje na "klic", to pomeni, da imamo v našem timu glavne dispečerje, ki so, kot rečeno, dosegljivi dan in noč za svetovanje in stro-



kovno pomoč uporabnikom ISSŽP, predvsem komercialnemu osebju. Svetujemo jim pri odpravi ovir, napak in nepravilnosti, ki se pojavijo pri uporabi posameznih programskih aplikacij, opravljamo korekcije podatkov oziroma enkratnih komercialnih podatkov iz tovarnega lista za postaje ob ugotavljanju nepravilnosti in neskladij, kakor tudi v primeru okvar in nepričakovanih izpadov. Vsi naši posegi so seveda v skladu z možnostmi in programskimi pooblastili, ki jih naš center ima. Drugače pa naš tim sestavlja osem zaposlenih, to je, šest dispečerjev, ena strokovna sodelavka in jaz. Moram povedati, da smo zelo dober tim, zato lahko odlično funkcioniramo.

### **Pa reciva kakšno besedo o tem, kaj konkretno je tvoja naloga v Servisu.**

Kot vodja Servisnega centra načrtujem, koordiniram, vodim in nadzorujem delo v centru. Neposredno sodelujem, ukrepam in svetujem ter dajem strokovno pomoč pri vsakdanjem odpravljanju komercialno–transportnih manipulativnih nepravilnosti na celotnem območju SŽ, ki se nanašajo na uporabo programov ISSŽP oziroma posameznih aplikacij in pri odpravi nepravilnosti ter ovir, ki se pojavijo pri prevozu vagonov na področju SŽ. Nadalje obravnavam klice, zabeležene v dnevnik klicev SC (Servisni center) in po potrebi ukrepam. Pri reševanju klicev neposredno sodelujem s področjem informatike, CTO, vsemi oddelki v okviru Službe za logistiko, delavci tovarnega pro-

meta na postajah, Prodajno službo, TVD, skratka z vsemi neposredno udeleženi v procesu. Kot vodja SC tudi pripravljam in pridobivam soglasja od tujih prevoznikov ter posredujem soglasja za SŽ v skladu s CIM 6/6 za prevoze skupine vagonov in kompletnih vlakov za odpravo z enim tovarnim listom, tako v notranjem kot zunanjem prometu. Sodelujem pa tudi pri Operativni koordinaciji, kot predstavnik PE Tovarnega prometa pri odpravljanju procesnih in programskih nepravilnosti, ki se nanašajo na uporabo aplikacij. Kot vidite, dela nikoli ne zmanjka.

### **V zadnjih letih se je v naših krajih marsikaj spremenilo. Tu mislim predvsem na padec meja med državami EU. Kako je to vplivalo na vaše delo oziroma odnose s podobnimi centri v tujini.**

No, za nas se kaj bistvenega v procesu dela ni spremenilo. Še vedno ponujamo pomoč pri reševanju težav, tako kot doslej. Torej, v tem pogledu nič novega. Se je pa morda spremenil odnos tujih podobnih centrov do nas, saj je odnos do dela z njihove strani opazno boljši. Morda ne bi bilo slabo, če bi vse poslovne stike okrepili še z dodatnim sodelovanjem, za kar pa so tudi že bili narejeni prvi koraki in navezani prvi stiki.

### **Kakšna je perspektiva Servisnega centra? Na kaj bo treba biti pozoren?**

Predvsem na potrebe strank. Tem je treba zagotoviti stododotno zanesljivost storitve, ki jim jo ponujamo. Dajanje informacij strankam pri poizvedovanju o lokacijah vagonovskih pošiljk v tujini (npr. Intereuropa, Fersped ...) je že ena od takih nalog. Drugače pa naj bi Servisni center v neki perspektivi ali viziji, če hočete, postal služba, ki bi dajala kompletno podporo na področju komerciale, tu mislim predvsem na brezpapirno poslovanje, ki je vsekakor prihodnost. Treba bo izrabi tudi trenutni položaj na trgu, ki se, kot vemo, odpira. Za zdaj večje konkurence še ni, vendar pa se na dolgi rok ne moremo zanašati na to. Poudariti moram zelo dobro sodelovanje z Luko Koper, ki je, zares lahko rečem, na nivoju. Samo kontejnerski prevozi so se glede na lanske rezultate povečali za okrog 40 odstotkov, kar zagotovo nekaj pove o obsegu dela. Ta se stalno povečuje, saj je na primer prevoza kompletnih vlakov iz leta v leto več. Samo v primerjavi z lanskim obdobjem se je število prevozov povečalo za skoraj sto odstotkov. Tu pa naletimo na manjšo težavo, na katero bo naše podjetje moralo biti pozorno. Namreč, vozna in prevozna sredstva, saj bomo ob takem trendu naraščanja števila prevozov težko zagotavljali potrebne zmogljivosti za opravljanje prevozov. Cilj našega centra pa je v popolnosti obvladati dajanje strokovne pomoči na terenu vsem, ki jo potrebujejo, in to v realnem času, saj bomo tako najbolj učinkovito pripomogli k ustvarjanju dobrih rezultatov podjetja na trgu.

### **In končno sva prišla do najpomembnejšega – to je tvoj prosti čas – no, če ga sploh kaj ostane ...**

Včasih so rekli, da je slab "ajzenponar", ki se v službi ne spočije, ha, ha. No, ti časi so zagotovo mimo, če so sploh kdaj obstajali. Ko mi čas dopušča, z veseljem vzajem v roke kakšno knjigo, na primer pisateljic Victorie Holt in Danielle Steel, od domačih knjig pa sem nazadnje prebrala knjigo Čefurji ravs, pisatelja Vojnoviča, ki je napisana v pogovornem jeziku (od tod naslov, da ne bo kakšnih nepotrebni nejasnosti) in je izjemno zanimiva. Glasba? Tu pa ni in ne more biti dvomov. Osemdeseta so zakon! Seveda pa je na prvem mestu družina. Tako mi ogromno sprostitev pomenijo sprehodi in pogovori v naravi z možem Boštjanom. Skupna družinska strast pa so zagotovo dalmatinski otoki, ki so svet zase.

### **Tamara, sklepna misel.**

Z dobro voljo dosežeš vse! Na težave v službi nikoli ne glejte kot na "tragedijo", temveč kot na izziv, ki ga je treba kakovostno rešiti. S tem si omogočite tudi svojo osebno rast. Razmišljajte pozitivno!

### **Spodbudne besede za vse nas, ni kaj. Tamara, hvala za tvoj čas in veliko uspeha pri razvijanju centra skupaj s sodelavci.**

Hvala tudi tebi in bralcem. Lep dan!





Bombardier BiBi Hybrid AGC



Siemens Velaro RUS



Ansaldo/Breda V250 HST



S-Bahn voz iz 1923



PESA ED74



Alstom SNCF AVG



Siemens Railjet

## INNOTRANS 2008

V dneh od 23. do 28. septembra je v Berlinu potekal bienalni železniški sejem Innotrans, največja tovrstna prireditev na svetu. Okoli 2.000 razstavljalcev iz 50 držav, med njimi tudi dva iz Slovenije, je 80.000 obiskovalcem predstavljalo vse, kar je povezano z železniško industrijo - dobesedno od vijakov do lokomotiv. Za večino obiskovalcev pa je bil zagotovo najzanimivejši del sejma razstava najnovejših vozil, predvsem lokomotiv, motornih vlakov, tramvajev, in vozil za vzdrževanje, ter v veliko manjši meri potniških in tovornih vagonov. Skupni imenovalac praktično vseh ponudnikov vozil je bila besedica ECO, ki smo jo videli pripeto vsepovsod, v nič manjši meri pa tudi hitrost. Žal je odmerjeni prostor premajhen za podrobnejši opis, zato naj omenim le nekaj izstopajočih zanimivosti.

Zagotovo najlepši vlak je bil Siemensov luksuzni Railjet. Govori se, da ga bomo videvali tudi pri nas, saj naj bi vozil z Dunaja v Zagreb. Francoski Alstom je razstavil svoj rekordno hitri (360 km/h) AGV. Vrsta obiskovalcev, ki bi si radi ogledali notranjost, je bila vsekoli izjemno dolga. Siemens je razstavil tudi hitri vlak Velaro RUS, izdelan za progo Moskva-Petrograd. Zaradi širšega razmika ruskih tirov so ga pripeljali na posebnih podstavkih s kolesi. Še ena Siemensova novost je bila nova verzija elektrolokomotive HLE18 Europrinter. Največji razstavljalni prostor je zavzel Bombardier, ki je razstavil vrsto novosti, med drugim večsistemsko lokomotivo TRAXX F 140 MS, hibridni motorni vlak AGC, ki ga poganja ali električni tok, kjer je napeljava, ali pa dizelski generator, ter novo vrsto tramvajev PRIMOVE, ki ne potrebujejo električnega vognega voda, temveč se napajajo brezkontaktno iz napajalnikov, vgrajenih na postajah pod površjem ceste, elektriko pa hranijo v kondenzatorjih. Voith je razstavil dve dizel-hidravlični lokomotivi, Maximo 40CC, izredno močno (3,600 kW) lokomotivo za tovarne vlake, ter premikalko Gravita, ki jo izdeluje v verzijah od 400 do 2.200kW. Za mnoge najlepša od razstavljenih lokomotiv je zaradi mogočnega izgleda, črne barve ter nenavadno prirezane oblike, ki je spominjala na znameniti lik iz Vojne zvezd, že dobila vzdevek Darth Wader. Manjkali niso tudi Američani, General Motors s svojo Serija 66, konstruirano prvotno za Veliko Britanijo, in zato izredno tesnih dimenzij vrat, prehodov in kabine, ter General Electric s svojo Serijo 311, ki je v bistvu amerikaniziran ruski »Sergej« (serija M62, ki jih vidimo v Hodošu).



Talgo Trasca



Voith Gravita



Siemens TransRegio



EMD Series 66



GE 311D "Terminator"



Škoda 109E



Vossloh G1700BB



Voith Maxima 30CC



Siemens Europrinter



Bombardier TRAXX



Bombardier TRAXX DE





Kako v ZDA rešujejo problem vkrcavanja potnikov, ki so priklenjeni na invalidske vozičke. Posnetek je nastal na turistični progi Cuyahoga Valley Scenic Railroad, ki teče v zvezni državi Ohio, od Clevelanda skozi narodni park Cuyahoga do Cantona. Avtor fotografije je Dave Hyman.



### Dodatne voženje vlakov AVE

Španske železnice Renfe so 15. septembra vpeljale dvanajst dodatnih voženj vlakov AVE, ki vsak dan vozijo med Madridom in Barcelono, in sicer 26 vlakov v vsako smer.

## TELEKOMUNIKACIJE TELECOMMUNICATIONS | 08

9. mednarodna konferenca Telekomunikacije  
9th International Telecommunications Conference

04. 11. 2008 - 5. 11. 2008, Grand hotel Bernardin, Portorož, Slovenija

TELEKOMUNIKACIJE  
V POSLOVNEM  
OKOLJU

PREDNOSTI IN PRILOŽNOSTI

TELCO  
IN BUSINESS  
ENVIRONMENT

ADVANTAGES AND OPPORTUNITIES

[www.telekomunikacije.org](http://www.telekomunikacije.org)

Na letošnji, že 9. mednarodni konferenci **telekomunikacije 2008**, vam bomo omogočili stik z najsodobnejšimi trendi na področju telekomunikacij, s posebnim poudarkom na prednostih uporabe telekomunikacij v poslovnem okolju. Pridružite se nam 4. in 5. **novembra** v Portorožu in spoznajte najpomembnejše igralce na področju telekomunikacij pri nas.

Glavni govorec bo **Alan Moore**, avtor teorije o *engagement marketingu*, ustanovitelj podjetja SMLXL ter soavtor uspešnice *Communities Dominate Brands*.

Na konferenci bodo nastopili tudi govorniki iz priznanih podjetij in organizacij, kot so Mobitel, Telekom Slovenije, IBM, Astec, Nokia, Iskrateling, Telekom Srbije, APEK, Valicon, NLB, ...

Ne zamudite okrogle mize, kjer bomo govorili o trženju in tržnem komuniciranju v telekomunikacijah.

*Prisrčno vabljeni!*



Prijavite se lahko preko spletnega naslova [www.telekomunikacije.org](http://www.telekomunikacije.org), preko faksa +386 1 429 33 03, pokličete +386 1 429 33 02, ali nam pošljete elektronsko sporočilo na naslov [info@telekomunikacije.org](mailto:info@telekomunikacije.org).

Mobinet d.o.o.



# Railjet: nove vlakovne garniture Avstrijskih železnic



Petnajstega septembra so Avstrijske železnice na Dunaju slavnostno prevzele prvo od 67 novih vlakovnih garnitur railjet, ki jih izdelujejo v Siemensovi tovarni na Dunaju. Največja hitrost 230 km/h, dolžina 185 metrov, masa 330 ton, 408 sedežev, sedem vagonov in lokomotiva Taurus. Novi vlak za velike hitrosti združuje hitrost, udobje, obliko, visoko tehnologijo in kakovost storitev na višji ravni. Leta 2006 so Avstrijske železnice naročile 23 vlakov railjet pri družbi Siemens Avstrija, oktobra 2007 pa še 44 dodatnih vlakov. Celotno zasnovo, gradnjo vozil in notranjih naprav izvaja Siemens Transportation Systems na Dunaju in Gradcu. Na vlakih railjet so letos, med 28. aprilom in 15. julijem, opravili več kot 50 podrobnih preizkusov. Preizkuse so opravili v Avstriji, Nemčiji, Švici in na Madžarskem, v skladu z mednarodno priznanimi standardi.

## Nova pridobitev v daljinskem prometu

»Railjeti bodo ustvarili novo kakovost pri potovanjih v daljinskem

prometu v Avstriji in Evropi. Skoraj 30 let na Avstrijskih železnicah nismo nabavljali novih vagonov za potovanja na dolgih razdaljah,« je povedal predsednik upravnega odbora Holdinga ÖBB Peter Klugar. »Naložba v vrednosti 816 milijonov evrov pomeni v zgodovini Avstrijskih železnic največjo posodobitev voznega parka za potovanja na dolgih razdaljah.«

## Railjeti bodo najprej vozili med Budimpešto in Münchnom

V voznem redu 2008/2009 načrtujejo 17 vlakovnih povezav z 11 garniturami railjet. Railjete bodo v promet uvajali postopoma. Štirinajstega decembra bodo railjeti začeli voziti med Budimpešto in Münchnom (prek Dunaja), ena garnitura pa vsak dan med Budimpešto in Dunajem. Aprila 2009 bodo dodatni railjeti začeli voziti še med Dunajem in Münchnom. Leta 2010 naj bi začela povezava med Dunajem in Benetkami (prek Beljaka) ter

med Budimpešto in Bregenzom oziroma Zürichom (prek Dunaja). Po besedah direktorice potniškega prometa pri ÖBB naj bi railjeti isto leto začeli voziti tudi med Dunajem in Ljubljano ter med Dunajem in Zagrebom.

## Višja raven storitev

Avstrijske železnice obljublajo strankam popolnoma novo zasnovo storitve in trženja, mogoč pa bo tudi nakup vozovnice na spletni strani. Potniki bodo lahko izbirali med ekonomičnim razredom (economy class), prvim razredom (first class) in najvišjim razredom (premium class). Udobno potovanje bodo omogočili ergonomski sedeži v vseh razredih. Največ ugodja bodo sicer deležni potniki v razredu premium. Sedeži v tem razredu so nekoliko večji in imajo električni priključek, potniki pa se bodo lahko v vsakem trenutku na informacijskih zaslonih seznanili z gibanjem vlaka. V ekonomičnem razredu bo šest zaslonov, v prvem razredu in razredu premium pa devet.

V osrednjem delu vlaka se nahajata bistro in prodajno-informacijsko središče, kjer bodo potniki lahko dobili vse informacije o potovanju, kupili vozovnico in uredili morebitno rezervacijo.

Gostinske storitve bodo sezonsko prilagojene. Meni bo vključeval tako avstrijske kot mednarodne jedi. Poseben poudarek bo na uravnoteženi prehrani s svežimi sestavinami. Hladni in tople prigrizki, pijače, kakor tudi vroče brisače in časopisi oziroma revije so vštete v ceno vozovnice za potovanje v poslovnem razredu premium. V poslovnem oziroma prvem razredu bodo potnikom postregli s prigrizkom in pijačo.

Za potnike na invalidskih vozičkih je zgledno poskrbljeno. Na vlak se bodo povzpeli z vgrajenim dvigalom. V oddelku, ki je namenjen invalidom, je prostora za tri invalidske vozičke, tu so tudi na voljo vtičnice za polnjenje baterij invalidskih vozičkov. Toaletni prostori poleg tega oddelka so prav tako prirejani invalidom.







Zmagovalci na Martinčevem Rovtu – 1260 m

DE Zidani Most, DE Jesenice in SV Divača Kranj–Martinčev Rovt–Kranj, avgust 2008

# Kolesarski izlet strojevodij SV Ljubljana

## Ep o kolesarjadi

Jutro je zasijalo in kot vedno sonce nad Slovenijo je vzšlo, zato sem se odločil, da malo drugače povem zgodbo Vam to, kot običajno ob taki priložnosti, vse se je "poklapalo", jaz sem sedel v kombi in fantje so sedli na kolo. Krenili smo iz Kranja v smeri Krobe z železniške postaje, prevozili nekaj kilometrov, nato ni bilo več predaje, tekla je cesta, tekli kilometri in tekla so kolesa, z vsakim obratom so bliže bila naša gorska nebesa.

V hrib, v dolino, malo povprek, in kdo ve, kam še vse, mimo Bleda

in idiličnih vasic pridemo v dolino Radovne, gore, čisti zrak, dobra družba, malica in čudovita reka, z nekaj besedami povedano, so pravi balzam za človeka.

Iz Radovne spet zagrizemo v hrib in v dolino nato, po nekaj ovinkih pridemo v prelepi kraj - v Mojstrano, in nato pogled v gore, kjer nas je čakal pravi izziv, vsi bili smo malo na trnih – no, pa kdo nam je kriv?

Nakar začela se je naša agonija, pravi Dantejev pekel, neskončni strmi kilometri, vsi zadihani - je kdo kaj rekel?

ovinek gor, še vedno gor, ovinek levo, ovinek desno, hej, ti, ki si

vse to ustvaril – si pa res mislil resno!

In vendarle cilj – Martinčev Rovt – naša ljuba baza, hladen potok, v njem osvežitev, zares prava ekstaza, božanski, zares nepozaben razgled, ki pritiče 1260 metru, nad nami planinski orel, kralj planin, ki uživa v vetru.

Večer je bil, jasno, v stilu, prava "fešta nacionalne", v keglanju zmaga "žabarjev", ta bo šla v anale, naš gostitelj Milan Klinar res zelo se je potrudil, ko pravi golaž, še vroč, je iz kotla nam ponudil.

Ob tabornem ognju večer še dolgo bil je vroč, nobenega ni

"zmanjkalo", smo vztrajali pozno v noč, za zajtrk smo si privoščili še gobe s smetano, kot vedno so bile fenomenalne, in narobe nič ni b'lo.

Drugi dan skozi Jesenice in Begunje proti Tržiču, Vodopivcu je guma na žalost šla naravnost k hudiču, pa ni bilo neke panike, smo jo zakrpali lepo, pot nadaljevali proti Kranju – kako luštno je b'lo.

Kot vedno, vsak izlet enkrat pride h koncu, a mi že novo idejo kuhamo v našem loncu, mislim, da prav kmalu bo kuhana iz znana, ja, spoštovano občinstvo – spomladi pade Parenzana.

## Športno srečanje med tovarnim prometom in infrastrukturo



Prehodni pokal je za eno leto prešel v roke tovarnega prometa. Marjan Zaletelj (infrastruktura) in Boris Švajger (tovorni promet).



Skupinski posnetek.



Borbenost na igrišču.

Devetnajstega septembra so se športne ekipe tovarnega prometa in infrastrukture pomerile v odbojki, malem nogometu, košarki in vlečenju vrvi. Tradicionalno srečanje je tudi tokrat potekalo na športnem igrišču v bližini žele-

zniške postaje Jevnica. Letos se je, v nasprotju s prejšnjima dvema letoma, bolje izkazal tovarni promet. Priča smo bili »popolni preobrazbi«. Ekipe tovarnega prometa so si priborile zmago v treh od štirih zvrsteh, medtem

ko je ekipa infrastrukture zmagala v malem nogometu. Resda infrastruktura ni končni zmagovalec, vendar »kapo dol« - dobro so se borili in zlasti v nogometu pokazali kar nekaj mojstrskih potez.

MF

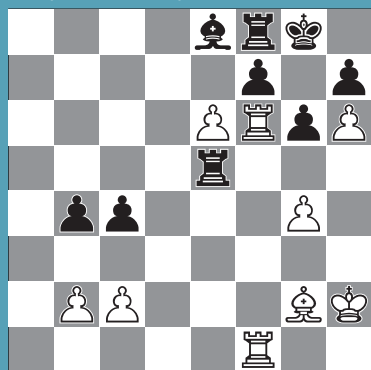


## ŠAH

Ureja: Oskar Orel

Primer 13:  
Short – Stefansson  
(Reykjavik, 2002)  
Črni grozi s 1...

Txe6 in prehodom  
v remi končnico. Beli na potezi je na  
preprost način preprečil omenjeno  
menjavo. Rešitev je kot na dlani!



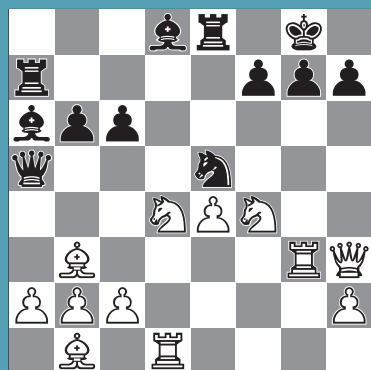
Rešitev:

1.Ld5! Txd5 [1...c3 2.exf7+ Txf7  
(2...Lxf7 3.Lxf7+ Kh8 4.Le6+-)  
3.Lxf7+ Lxf7 4.Txf7 Te8 5.Tg7+ Kh8  
6.Tff7 cxb2 7.Txh7+ Kg8 8.Tfg7+  
Kf8 9.Th8#] 2.e7 Te5 3.Txg6+!!  
hxg6 [3...fxg6 4.exf8D#] 4.h7+  
Kg7 5.exf8D+ Kxf8 6.h8D+ Ke7  
7.Dxe5+ 1-0

Primer 14:

Maksimenko,A - Nielsen,P (Nemčija,  
2003)

Dobro postavljene bele figure  
nevarno ogrožajo črnega kralja.  
Obramba črnega sloni na odlično  
postavljenem skakaču na polju e5.  
Beli na potezi omenjeno obrambo  
neutralizira ...



Rešitev:

1.Sxc6! Sxc6 2.Dxh7+!! Kxh7 [2...  
Kf8 3.Dxg7+ Ke7 4.Dxf7#] 3.Th3+  
Kg8 4.Sg6 Lc4 5.Th8# 1-0



# Šahisti ponovno sedli v klopi

Po dobrih treh mesecih letnega premora se je v soboto, 20. septembra, s sedmim turnirjem nadaljeval cikel za pokal Slovenskih železnic. Udeležilo se ga je 50 igralcev in igralk, s čimer se je skupno število igralcev, ki nastopajo na tekmovanju, povzpelo na 118 in tako preseгло lansko število udeležencev (117). Enajst igralcev je imelo LRat (lokalni rating) višji kot 2000 točk, kljub temu pa se je med prvo deseterico uspelo uvrstiti dvajsetemu nosilcu Bernardu Mušiču (1838), ki je zasedel šesto mesto, in petindvajsetemu nosilcu Matjažu Kodeli (1819), ki se je uvrstil na osmo mesto. Večjih presenečenj med prvo deseterico ni bilo, prva štiri mesta pa so zasedli prvopostavljeni igralci. Prvo mesto je ponovno pripadlo Leonu Maziju, ki je ostal neporažen, prav tako kot drugo uvrščeni Dušan Zorko. Oba sta zbrala 6,5 točke iz sedmih kol, edini remi pa sta dosegla prav v medsebojnem obračunu, tako da je o zmagovalcu odločal dodatni kriterij Bucholz. Tretje mesto je pripadlo najboljšemu



železničarju Oskarju Orlu (5,5 točke). Domači igralci, če lahko tako imenujemo zaposlene na Slovenskih železnicah, so imeli tokrat slab dan, saj poleg vedno dobrega Orla, med prvo dvajseterico ni bilo nikogar. Tako najdemo na 21. mestu kot drugega najboljšega železničarja Milorada Šljiviča, na 23. mestu kot tretjega Mihajla Vojina (oba 4 točke). V skupnem seštevku pa so najboljši železničarji Oskar Orel (5. mesto), Nenad Djekanovič (12. mesto) in Zvonko Mesojedec

(14. mesto). V skupnem razporedu se je na vodilnem mestu z zmago na sedmem turnirju zasidral Leon Mazi, na drugem mestu se nahaja Marko Ribičič, tretji pa je Zlatko Jeraj. Razlike med drugo in peto pozicijo so minimalne, tako da nas do konca cikla čaka še napet boj za drugo mesto, prvo mesto pa je po vsej verjetnosti oddano trenutno vodilnemu in tudi že lanskemu zmagovalcu. Vlastimir Đurđević

## Vrstni red 7. turnirja

1. Leon Mazi, 2. Dušan Zorko, oba 6,5 točke, 3. Oskar Orel, 5,5 točke, 4. Boštjan Jeran, 5. Blaž Debevec, oba 5 točk, 6. Bernard Musič, 7. Jože Percel, 8. Matjaž Kodela, 9. Marko Ribičič, 10. Vitomir Janjič, vsi 4,5 točke.

## Skupni vrstni red po sedmih turnirjih

1. Leon Mazi, 572, 2. Marko Ribičič, 509, 3. Zlatko Jeraj, 478, 4. Dušan Zorko, 459, 5. Oskar Orel, 457, 6. Boštjan Jeran, 453, 7. Marko Kodela, 442, 8. Stanko Djurdjevič, 386, 9. Simona Orel, 385, 10. Mirko Tunjič, 379 točk.





# NOVO!



**Privoščite si potep!  
DOŽIVITE AVSTRIJO Z VLAKOM!  
70-odstotni popust  
za skupinska potovanja mladih!**

*Ponudba velja:*

- *za skupine najmanj 6 oseb*
- *za mlade do 20. leta starosti*

*Dodatna ugodnost: spremljevalec potuje brezplačno!*

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



Da bi lahko iz zaledja oskrbovali frontne linije, so med prvo svetovno vojno marsikje zgradili ozkotirne železnice s konjsko vleko, tako tudi od železniške postaje Bohinjska Bistrica do Zlatoroga. Zaradi pomanjkanja krme in oddaje konj frontnim enotam so to 16 kilometrov dolgo progo širine 600 mm leta 1917 preuredili na električno vleko. Zato so pod slapom Savice zgradili majhno elektrarno, ki je energijo dajala tudi obema vojaškima žičnicama na Komarčo. Tako so oskrbovali položaje na Mrzlem vrhu in Krnu.