

Nova proga

Revija Slovenskih železnic

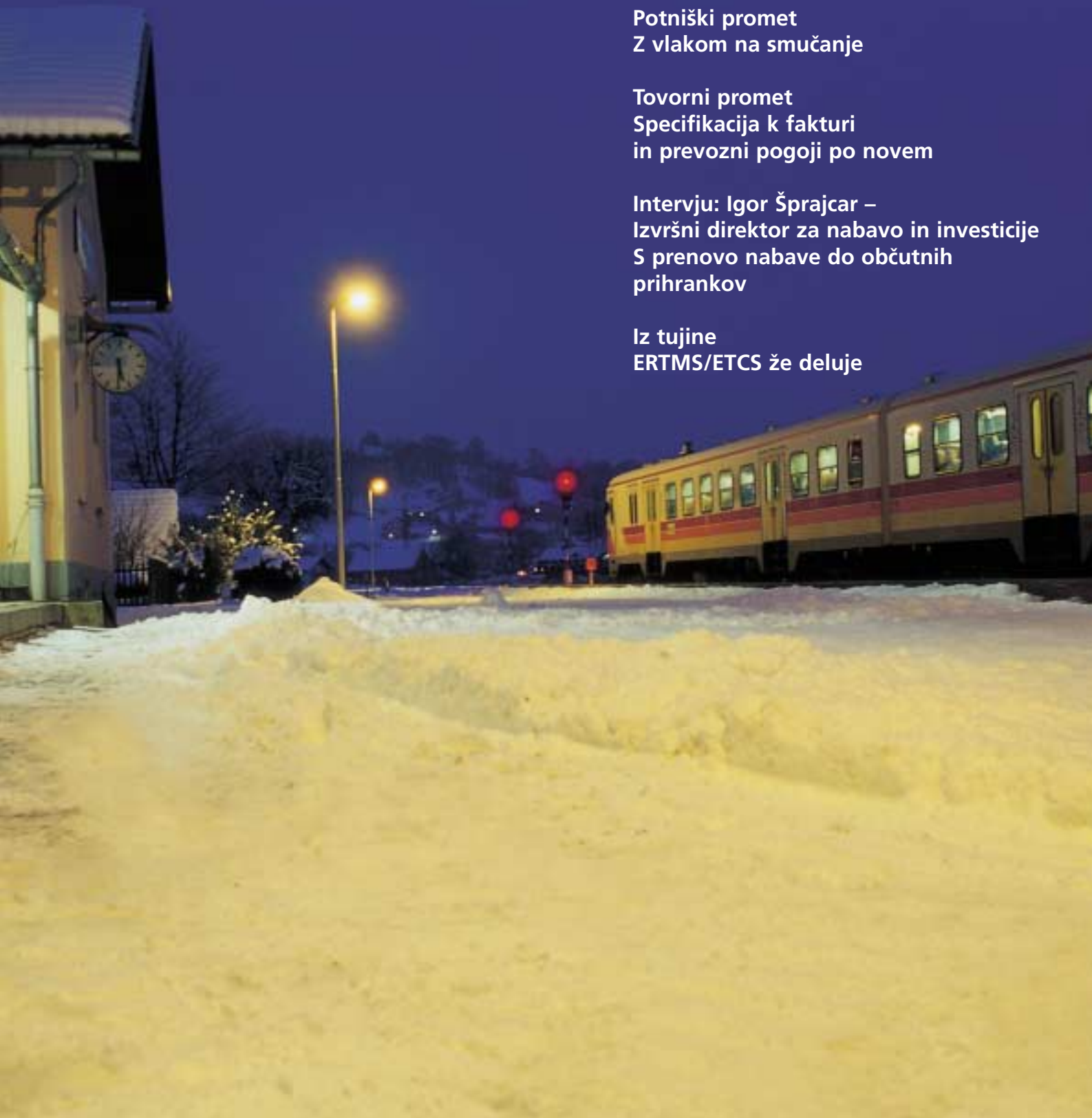
Nova smer
O mednarodnih vozniških redih
prvič v Ljubljani

Potniški promet
Z vlakom na smučanje

Tovorni promet
Specifikacija k fakturi
in prevoznim pogoji po novem

Intervju: Igor Šprajcar –
Izvršni direktor za nabavo in investicije
S prenovo nabave do občutnih
prihrankov

Iz tujine
ERTMS/ETCS že deluje



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

WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slozeznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Marko Tancar, Aleksander Salkič, Ana Tušar, Borut Krajnc, Dario Cortese, Bojan Dremelj, Miško Kranjec, Štefan Štepic, Marko Rovšnik, arhiv Delo, arhiv ÖBB, arhiv Idrijski muzej. • tisk: Present d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.000 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.



Uvodnik

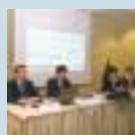
Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

1



Nova smer

O mednarodnih voznih redih prvič v Ljubljani



Nova smer

Fersped ob 35. obletnici pripravljen na spremembe



Potniški promet

Prav preprosto je: sedemo na vlak, smuči imamo že skoraj pripete, in ko se vlak ustavi, smo na smučišču. Tudi letos lahko s smučarskim vlakom obiščemo pohorska smučišča in Koblo.



Tovorni promet

V začetku decembra je bil dopolnjen spletni portal ISSŽP z možnostjo dostopa uporabnikov do novih vsebin, na novo pa je bil pripravljen del, ki smo ga imenovali Prevozni pogoji - tarife.



Intervju

Igor Šprajcar
Izvršni direktor za nabavo in investicije
S prenovo nabave do občutnih prihrankov



Iz tujine

European Railway Traffic Management System – ERTMS je nov način signaliziranja in upravljanja železniškega prometa, ki bo omogočal interoperabilnost na vsem evropskem železniškem omrežju.



SŽ so ljudje

Branko Serec
»Sem nepoboljšljiv in večni optimist!«

2

5

7

10

12

15

17

Ko berete zadnjo številko Nove proge, smo že pošteno zakorakali v februar. Poslovno uspešno leto 2003 smo pustili za sabo, praznični december pa se nam skorajda že zdi kot le še oddaljeni spomin.

Dobro obveščeni so že precej pred skokom v novo leto znali povedati, da nam bo številka 2004 prinesla izredno slabo razporeditev prazničnih dni. Ti bodo menda kar po vrsti ob koncu tedna, tako da bo možnosti za podaljšane dopuste kaj malo. Vsekakor pa nam leto, ki je pred nami, ne bo prineslo samo »slabega« koledarja, temveč zlasti veliko sprememb v našem podjetju. Pričakujemo lahko predvsem nadaljevanje dejanskega oblikovanja Holdinga Slovenske železnice. Pred nami je sprejemanje zakona o poslovni sanaciji in nadaljnje posodabljanje organizacijske strukture z ustanovitvijo jedrnih družb. Te bodo veliko bolj kot dosedanje organizacijske enote prevzemale odgovornost za svoje delo, pa naj gre za doseganje zastavljenih ciljev ali pa za bolj striktno obvladovanje stroškov. Preoblikovanje organizacijske strukture seveda nikoli ni dovolj, saj bi pomenilo le prekladanje težav z enega kupa na drugega. Zato ustanavljanje novih poslovnih enot že spremlja postopna prevetritev delovnih procesov s točnim določanjem potrebnega števila izvajalcev. V praksi bo to pomenilo prerazporejanje zaposlenih, pa tudi ugotavljanje števila presežnih delavcev – proces, ki bo za nas zaposlene vse prej kot enostaven in neboleč.

Na poslovnem delu načrtov bomo tudi letos skušali izpolnjevati načrte, opredeljene v Novi smeri. Ob predstavitvi strateškega načrta je bilo marsikje slišati, da so v njem zastavljeni cilji previsoki, da jih bo nemogoče doseči. Lansko poslovno leto je dokazalo nasprotno – visokih ciljev ni mogoče le dosežati, temveč jih je na nekaterih področjih mogoče celo preseči. Omenjeno preseganje se je nadaljevalo tudi v prvem letošnjem mesecu. O nekaterih projektih, ki bodo podlaga za uspešno poslovanje v prihodnje, pišemo tudi v tokratni Novi progi. Gre zlasti za nove projekte v tovornem prometu. Predvidoma sredi februarja bo del tovora med Ljubljano in italijansko Bologno prevzel novi produkt – East-West Rail Shuttle. EWRS bo vozil med ranžirnima terminaloma Ljubljana Zalog in Bologna San Donato petkrat na teden, od torka do sobote. V Ljubljani se bo navezoval na mrežo mednarodnih vlakov proti vzhodu in jugovzhodu Evrope, v Bologni pa bo imel zagotovljeno distribucijo po vsej Italiji. Temu vlaku se bo aprila pridružila še nova povezava Ljubljane in Milana.

Vse več pozornosti pa v tovornem prometu namenjajo tudi dodanim storitvam, ki izboljšujejo storitev, ki jo ponujamo uporabniku. Omeniti kaže uvedbo tako imenovane E-specifikacije, ki na naši spletni strani dopolnjuje že precej uporabljano možnost sledenja vagonov ali posameznih pošilk naših uporabnikov. S selitvijo vse večjega dela papirnega poslovanja na splet bo sodelovanje z našim podjetjem za uporabnike storitev Slovenskih železnic hitrejše in enostavnejše. Vse večje število uporabnikov e-poslovanja kaže na pravilnost odločitve, aplikacije, ki so jih pripravili v centru za informatiko, pa že žanje pohvale tudi v specializiranih informacijskih podjetjih.

O mednarodnih vozniških redih prvič v Ljubljani

Mednarodno usklajevanje železniških vozniških redov je zapleten postopek, ki za posamezen vozni red traja kar okrog 18 mesecev. To nalogo opravlja več kakor 90 evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture, združenih v Forum Train Europe (FTE). FTE poslovdijo švicarske železnice za potniški promet ter češke železnice za tovorni promet. Letos smo organizacijo vozno-rednih konferenc FTE prvič prevzeli na Slovenskih železnih, beseda pa je oziroma še bo tekla o vozniških redih za leto 2005. Prvo srečanje je potekalo med 19. in 23. januarjem v Ljubljani. Tokrat so se pogovarjali o vozniških redih v potniškem prometu, prva letošnja konferenca je združila kar okrog 150 udeležencev iz vse Evrope. Poleg tokratne konferen-ce bodo te potekale še marca,

aprila ter junija. Konferenc za potniški promet se bo udeleževalo okrog 150, konferenc za tovorni promet okrog 100 udeležencev, zadnja skupna konferenca za potniški in tovorni promet pa bo združila okrog 80 udeležencev. Že hiter pregled načina oblikovanja vozniških redov pokaže, da je to res zahtevna naloga, ki zato poteka v več fazah. Najprej se oblikuje konceptualna ponudba, nato potekajo analize trga, razvoj konceptov ter usklajevanje notranjih združenj. Sledi faza A z distribucijo kataloga tras, preveritvijo ponudbe, s posvetovanjem in proučevanjem tras. Faza B zajema uskladitev koncepta vozne-ga reda, izdelavo konkretnih naročil ter dogovor o načrtu prevoza. V fazi C potekajo



V veliki dvorani hotela Union so se zbrali udeleženci konference iz vse Evrope.



Udeležence je pozdravil tudi ljubljanski podžupan Igor Omerza.

konkretiziranje obsega prevoza in uskladitev tras ter reševanje konfliktnih primerov. Faza D zajema razreševanje odprtih vprašanj in konfliktnih primerov, dodelavo ponudbe tras, potrditev in harmonizacijo tras ter posvetovanje o ponudbi tras. V zadnji fazi E pa so vozno-redni dokumenti dokončno usklajeni, izdelani in razposlani, vozni red pa začne veljati. Letošnje leto bo za usklajevanje mednarodnih vozniških redov prelomno, saj bo 1. januarja 2005 nekatere naloge FTE prevzela nova organizacija Rail Net Europe s sedežem

na Dunaju. Rail Net Europe je bil kot neprofitna organizacija ustanovljen v začetku letošnjega leta, združuje pa upravljavce infrastrukture iz več kakor 20 evropskih držav. Ti naj bi s samostojnim delovanjem pri dodeljevanju tras in s tem oblikovanju vozniških redov prispevali k praktičnemu udeležanju določil prvega evropskega železniškega paketa, predvsem pa zagotavljali nediskriminatorski dostop do železniške infrastrukture. Na ljubljanski konferenci je delo prvič potekalo z uporabo programskega orodja Pathfinder. Novi način dela s povezovanjem po medomrežju omogoča hitrejše naročanje, usklajevanje in potrjevanje tras, večjo prilagodljivost in krajše odzivne čase – skratka, enostavnejšo in hitrejšo pripravo vozne-ga reda.



Generalni direktor Blaž Miklavčič je napovedal povečanje števila tovornih vlakov med Ljubljano in Münchnom ter novo povezavo Ljubljane in Milana, aprila letos.

Bologna vse bliže Ljubljani

East-West Rail Shuttle se bo imeovala nova zanesljiva in hitra vsakdanja tovorna povezava med Slovenijo in Italijo. O njej so 20. januarja na predstavitvi poslovnim partnerjem spregovorili generalni direktor Blaž Miklavčič, direktor tovornega prometa Srečko Žerjav ter direktor tovornega prometa Trenitalie Giancarlo Laguzzi. Novi vlak bo Zalog in Bologno prvič povezal predvidoma že 17. februarja.

EWRS bo vozil med ranžirnima terminaloma Ljubljana Zalog in Bologna San Donato petkrat na teden, od torika do sobote. Okrog 400 kilometrov dolgo pot bo prepeljal brez vmesnih postankov v dobrih desetih urah. Vlak, dolg 550 metrov, bo lahko naenkrat prepeljal kar 1.000 ton tovora. Z ranžirnega terminala

Ljubljana Zalog bo odpeljal ob 4.42 in pripeljal v Bologno ob 14.12, vračal pa se ob 00.32 in prispel v Ljubljano ob 10.33.

Uporabnikom bo ponujal prevoz vagonovskih pošiljk tako v klasičnem kot v kombiniranem prometu. V prvi fazi bodo iz Italije proti Sloveniji potovali predvsem keramični izdelki ter gospodinjstvi aparati in oprema, v obratni smeri pa jekleni izdelki, pretežno kot tranzitno blago iz Hrvaške, Madžarske ter Srbije in Črne gore.

V Ljubljani se bo EWRS navezoval na mrežo mednarodnih vlakov proti vzhodu in jugovzhodu Evrope, v Bologni pa bo imel zagotovljeno distribucijo po vsej Italiji. Tako se bo v Ljubljani povezoval s Celjem, Mariborom, Velenjem, Novim mestom, Koprom, Kranjem, Budimpešto, Dombovarjem, Zagrebom, Beogradom in

Sarajevom, »antene« v Bologni pa bodo Modena, Ferrara, Lugo, Forli, Ravenna, Parma, Piacenza, Livorno, Falconara in Pescara.

Z vlakom EWRS bo občutno skrajšan čas vožnje med Ljubljano in Bologno, kar bo hkrati pomenilo optimizacijo stroškov in zagotavljalo ponudbo, ki bo konkurenčna tudi v primerjavi s cestnim prevozom. Uporabnik bo svoje blago poslej lahko hitreje kot kdaj koli prej prepeljal iz Italije v Slovenijo ali naprej proti državam evropskega vzhoda in jugovzhoda, ter seveda tudi v obratni smeri. Novi produkt East-West Rail Shuttle bo s sabo prinesel zajamčen in pomembno krajši čas prevoza, rednost in zanesljivost prevoza v obe smeri, sprotno spremljanje pošiljk in nadzor nad njimi, preprosto naročanje storitve ter hitrejši obtek

vagonov.

Proga EWRS poteka po V. vseevropskem prometnem koridorju, ki povezuje dežele Zahodne in Vzhodne Evrope, v Ljubljani pa se navezuje tudi na X. koridor, ki Severno Evropo povezuje z Južno. Za gospodarstvi obeh dežel bo nova povezava pomenila izjemno priložnost za širjenje in uspešen nastop na novih tržnih prostorih. Hkrati pa gre za potrditev pravilnosti poslovne preobrazbe Slovenskih železnic z imenom Nova smer in nadaljevanje tržnega nastopa, ki smo ga uspešno začeli že septembra lani, ko smo Ljubljano povezali z bavarsko prestolnico Münchnom.

Slovenske železnice medijsko izredno zanimive

Popolnoma logično se nam zdi, da imamo ljudje različne odnose – z družino, sosedi, sodelavci, prijatelji, pa tudi sovražniki. Ker na svetu nismo sami, moramo z vsemi naštetimi komunicirati in z njimi usklajevati svoje vedenje. Tako kot ljudje morajo med seboj komunicirati tudi organizacije. Če želijo izpolniti svoje namere in poslanstvo, morajo upoštevati najrazličnejše interese znotraj in zunaj podjetja. Eden od pomembnih dejavnikov v delu vsakega podjetja so mediji, ki v mnogem oblikujejo mnenje javnosti. Za vsako večje podjetje je zato pomembno, da stalno sodeluje z novinarji, jim ponuja hiter dostop do zanimivih informacij o dogajanju v podjetju in resnicoljubno odgovarja na njihova včasih tudi zelo neprijetna vprašanja. To še zlasti velja za naše podjetje, ki je zaradi svoje dejavnosti nenehno pod strogim očesom javnosti. Na Slovenskih železnica za odnose z različnimi javnostmi, tudi mediji, skrbimo v Službi za organiza-

cijsko komuniciranje. Tudi za naše delo velja, da je le natančen pregled rezultatov lahko podlaga za boljše dosežke. Tega smo se lotili v sodelovanju z agencijo Pristop, ki je konec lanskega leta predstavila analizo poročanja medijev o našem podjetju med 1. septembrom 2002 in 31. avgustom 2003.

Da je naše podjetje za medije in s tem javnost res zanimivo, dokazuje podatek, da je bilo v obravnavanem obdobju v medijih kar 2.196 objav o Slovenskih železnica, ki jih je objavilo 755 avtorjev. Skupaj je o Slovenskih železnica poročalo 81 medijev (54 tiskanih in 27 elektronskih). Največkrat je o našem podjetju poročalo Delo. Sledijo Večer, Radio Slovenija 1, Dnevnik in Finance. Analiza po vrstah medijev pa kaže, da je bilo največ – kar 53 odstotkov – objav v nacionalnih medijih. Sledijo regionalni (34 odstotkov) in poslovni mediji (13 odstotkov).

Mediji so o Slovenskih železnica poročali povprečno nevtralnno. Nevtralnih objav je bilo kar 76 odstotkov. Delež Slovenskim železnica naklonjenih objav je v analiziranem obdobju znašal 14 odstotkov (308 objav), delež nenaklonjenih objav je bil nižji, in sicer 10 odstotkov (215 objav). Predvsem v prvi polovici analiziranega obdobja so prevladovali nevtralne objave, medtem ko sta se leta 2003 povečala delež naklonjenih objav in povprečna ocena naklonjenosti, kar je izrazito predvsem v avgustu 2003, ko so mediji o Slovenskih železnica prvič poročali povprečno naklonjeno. Največ objav je bilo januarja 2003, ko so mediji poročali o dogajanju ob referendumu o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnica. Zelo odmevna pa je bila tudi predstavitev uspešnih polletnih rezultatov v skladu z Novo smerjo.

Delež načrtovanih objav je v analiziranem obdobju znašal 9 od-

stotkov oziroma 200 objav. Delež objav, v katerih so Slovenske železnice zavemale osrednjo vlogo, je znašal 40 odstotkov oziroma 872 objav.

Zanimiv je pogled na v prispevkih citirane vire. Analizirano obdobje je zaznamovalo predvsem sprejemanje Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnica in s tem povezane dejavnosti železniških sindikatov. Zato je na prvem mestu po številu citiranj predsednik sveta delavcev Slovenskih železnica Silvo Berdajs. Po številu citatov sledi Aleksander Salkič, ki se je s svojimi izjavami nanašal na različne dejavnosti Slovenskih železnica. Izmed predstavnikov vlade je o Slovenskih železnica največkrat govoril minister za promet Jakob Presečnik. Med vodilne vire, ki so jih mediji citirali, se je uvrstil tudi Blaž Miklavčič.

Po pregledu najrazličnejših številčnih podatkov pa je morda še najbolj zanimiva analiza vrednosti objav v skladu s cenami, ki bi jih sicer morali plačati za oglase. Vse naklonjene in nevtralne objave so v analiziranem obdobju dosegle vrednost 195.750.672 tolarjev (okrog 830.052 evrov). V tujini pa verodostojnost uredniških bese-dil v primerjavi z oglasnim sporočilom ocenjujejo za štirikrat do šestkrat večjo, zato lahko to vrednost pomnožimo s pet. Tako bi vrednost objav znašala kar 978.753.361 tolarjev oziroma 4.150.260 evrov. Skratka – toliko denarja bi morale Slovenske železnice, če bi popolnoma zanemarile sodelovanje z novinarji, plačati za oglaševanje, ki bi nam zagotovilo enako obsežno pojavljanje v medijih.



Fersped ob 35. obletnici pripravljen na spremembe

Fersped je že vrsto let tesno povezan s slovenskimi železnicami. Ustanovljen je bil leta 1965 kot del tedanjega železniškega gospodarstva. Tri leta pozneje je postal samostojno podjetje in letos torej praznuje že 35. obletnico poslovanja.

»Lansko leto smo končali z okrog 50 milijoni tolarjev dobička, pozitiven poslovni rezultat pa načrtujemo tudi za leto 2004,« je na tiskovni konferenci ob začetku novega poslovnega leta povedal Ferspedov glavni direktor Robert Časar. Podjetje, v katerem imamo Slovenske železnice okrog 49-odstoten lastniški delež, je lansko leto končalo s 17,172 milijarde prihodkov. Pretovor je dosegel 2,9 milijona ton. Največji delež tovora (40 odstotkov) so sestavljale rude, 12 odstotkov je bilo premoga, 11 odstotkov pa peska. Podobno kot leta 2001 in 2002 se je ponovno povečala pozicijska razlika na zaposlenega za 9 odstotkov, kar kaže na vse bolj učinkovito poslovanje podjetja.

Fersped je v svoji zgodovini preživel številne spremembe. Danes je globalno delujoča družba na področju logistike, transporta in mednarodne špedicije, s 175 zaposlenimi. Je eno vodilnih špedicijskih podjetij v Sloveniji ter vodilni železniški špediter v regiji. Deluje z 22 poslovnimi enotami po vsej Sloveniji, svojo dejavnost pa širi tudi z ustanavljanjem predstavništev v tujini. Skupno število kupcev je kar okrog 2.000, Fersped pa sodeluje z vsemi svetovnimi pomorskimi ladjarki in vsemi evropskimi železniškimi podjetji.

Leto 2004 pa za Fersped nikakor ne bo lahko, saj je pred podjetjem nov izziv – pridružitve Slovenije Evropski uniji. To bo s sabo prineslo zmanjšanje obsega carinskega posredovanja in tudi izpad dela prihodka. Poleg tega pa se bodo okrog 300 slovenskim špedicijskim podjetjem pridružili



Ferspedove poslovne rezultate in načrte so predstavili pomočnik direktorja za marketing in razvoj Aleš Teran, glavni direktor Robert Časar in pomočnica direktorja za ekonomske zadeve Mirjana Klodič (z leve).

še konkurenti iz Evropske unije. »Vstop v Evropsko unijo bo kratkoročno šok, dolgoročno pa bo to za nas velika prednost,« pričakuje Robert Časar. Fersped se namreč na pričakovane spremembe že dve leti intenzivno pripravlja. Poteka program organizacijskega in kadrovskega prestrukturiranja podjetja, ki bo končan sredi leta 2004. Ta vključuje izobraževanje zaposlenih in zaposlovanje novih kadrov za uspešno preobrazbo iz špediterja v ponudnika celovitih logističnih storitev, posodobitev in racionalizacijo osnovnih in podpornih procesov ter razvoj notranjega podjetništva. Obenem pa se bo število zaposlenih moralo zmanjšati – s sedanjih 175 na 135 do konca leta.

Izpad carinskega zastopanja Fersped namerava nadomestiti s širitvijo transportno-logističnih dejavnosti na nove srednje- in vzhodnoevropske trge ter čezmorske trge. Obenem je Fersped del dejavnosti že preusmeril na južno mejo. Navzoč je na vseh mejnih prehodih med Slovenijo in Hrvaško, z novimi kadri pa bo svojo vlogo na tem področju še okrepil. Hkrati z ustanavljanjem predstavništev in hčerinskih podjetij širi tudi svojo komercialno mrežo v tujini – v Srbiji in Črni gori, Nemčiji, Italiji, na Madžarskem ter tudi v Bosni in Hercegovini. Skupaj s temi enotami bo pokrival tudi druge države – Makedonijo, Turčijo, Romunijo, Bolgarijo, Češko in Slovaško. Vse po-

membnejši pa postajajo tudi bolj oddaljeni trgi; Fersped že sodeluje s poslovnimi partnerji v Turčiji, Egiptu in na Kitajskem. Dolgoročno bo Fersped nove posle iskal tudi z okrepitvijo skladiščno-distribucijske dejavnosti na križišču 5. in 10. koridorja, na meji med Slovenijo in Italijo in v distribucijskem centru Koper ter s povečevanjem do okolja prijaznega transporta po železnici. Za leto 2004 načrtujejo 14,425 milijarde prihodkov ter ponovno povečanje pozicijske razlike za deset odstotkov na zaposlenega. Cilj podjetja pa je prevzem položaja enega najpomembnejših logistov ne le v Sloveniji, marveč tudi v regiji in vsej jugovzhodni Evropi.

Z vlakom EC Casanova na karneval v Benetke

Po vsem svetu slovita predvsem dva karnevala: karneval v Riu de Janeiru in karneval v Benetkah. In medtem ko je tisti čez lužo marsikomu nedosegljiv, nam je beneški čisto blizu. A ne le blizu, zaradi »skoka« do Benetk tudi žep ne bo utrpel kakšne posebne izgube.

Med karnevalom Benetke dobe-

sedno preplavijo množice turistov. Bogati kostumi in pravljичne maske prevzamejo še tako hladnega obiskovalca, kajti karneval je brez dvoma prava paša za oči. In če turisti iz daljnih dežel sanjarijo o tem, da bodo morda vsaj enkrat v življenju imeli priložnost obiskati mesto gondol, zakaj si torej tudi mi ne

bi privoščili tega doživetja.

Zgodovina beneškega karnevala sega zelo daleč. Prve zapise o karnevalu so zgodovinarji odkrili v državnih zakonih, zasebnih zapisih in različnih dokumentih, v katerih se omenja praznovanje. Gre za krščansko razlago izraza »carrus navalis«, ki so ga uporabljali za opis spreveda plovil. Tedanji prebivalci so karneval praznovali februarja, to je zadnji mesec romanskega koledarja. Leta 1296 je senat uradno razglasil pustni terek za praznik.

Praznovanje karnevala se je začelo na praznik sv. Štefana, 26. decembra, ko je vlada dovolila nošenje mask. Svoj vrhunec je doseglo v dneh od pustnega četrtega do pustnega torka. Obredi imajo svoje korenine daleč v poganstvu, vendar so se pozneje spremenili in prilagodili novim razmeram.

Med karnevalom so se vrstili najrazličnejši dogodki, od predstav v gledališčih, kavarnah in palačah do različnih prireditev, kjer so se preprosti ljudje in plemenitaji – seveda vsi zakrinkani v maskah – družili s plesalci, igralci, prodajalci slaščic in krotilci kač.

V prazničnem ozračju je bilo nošenje mask edina možnost za premostitev razlik med socialnimi razredi. Najbolj znana in pogosta maska v Benetkah v 18. stoletju je bila »bauta«, ki sta jo sestavljali »larva« (v začetku črna, pozneje pa tudi bela maska iz pooljene tkanine), »tricornio« (črno trikotno pokrivalo) ter črn »tabarro« (svilen ali volnen plašč).

Od leta 1979 lokalne oblasti načrtno organizirajo in promovirajo karnevalske prireditve. Po-

membnih prireditev je več: med njimi regata okrašenih plovil in maskiranih veslačev, polet golobice, ki zaznamuje začetek karnevala, ter veliki ples na pustni terek na Trgu sv. Marka.

Obiskovalec srečuje maske vsepovsod – v ozkih uličicah, na mostičkih in trgih ... Na poti od železniške postaje do Trga sv. Marka se človeku zazdi, kot bi se čas zavrtel nazaj: to niso Benetke 21. stoletja, temveč neke druge, slavne in bleščeče, s prebivalci v srednjeveških kostumih. Za konec še nekaj praktičnih napotkov. V Benetke se vsekakor kaže peljati z vlakom EC Casanova, ki iz Ljubljane odpelje ob 10.25 in v Benetke prispe ob 14.25. Morda se zdi komu prihod prepozen, a dobrih pet ur potepanja po mestu bo za marsikoga čisto dovolj. Za vrnitev domov je primeren vlak EN Venezia z odhodom iz Benetk (postaja Santa Lucia) ob 20.10 in prihodom v Ljubljano ob 1.45. Morebitni potniki iz Celja in Maribora lahko nadaljujejo potovanje z istim vlakom do svojih postaj.

Seveda bo najcenejše, če se v Benetke odpravite v skupini. Otroci imajo dodatne ugodnosti, ki so seveda odvisne od njihove starosti. Pa na rezervacijo ne smete pozabiti, kajti za EC Casanova je obvezna, priporočamo pa jo tudi za vlak EN. V Benetke bodo namreč potovali tudi drugi!

Morda le še namig za železničarje. FIP velja tudi na EC Casanova, in če se s Pendolinom še niste peljali, je izlet v Benetke lahko prav lepo doživetje vožnje z našim najlepšim vlakom ter ogleda karnevala.





Z vlakom na smučanje

Zima se je šele konec januarja odločila pokazati svojo pravo podobo in nam namenila nekaj snega. Prav nalašč – ravno pred zimskimi šolskimi počitnicami. Seveda se nam takoj postavi vprašanje, kako naj se podamo do smučišča. Verjetno je prva izbira še vedno avto, vse preradi pa pozabljamo, da se do nekaterih smučišč lahko enostavno in udobno pripeljemo tudi z vlakom. Prav preprosto je: sedemo na vlak, smuči imamo že skoraj pripete, in ko se vlak ustavi, smo na smučišču. Tudi letos lahko s smučarskim vlakom obiščemo pohorska smučišča in Koblo.

Z vlakom do pohorskih smučišč

Smučarji in vsi prijatelji rekreacije, ki bodo potovali z vlakom, bodo imeli vrsto popustov - otroci, mladi, starejši in upokojenci, skupine in posebni Turist vikend. To pa še ni vse – ob nakupu povrat-

ne vozovnice za smučarski vlak bodo cenejše tudi celodnevne smučarske vozovnice. Smučarski vlak prinaša ceno celodnevne vozovnice za odrasle 3.900 tolarjev (namesto 5.100), za mlade od 13. do 23. leta starosti 3.100 tolarjev (namesto 4.500), otroci od 6. do 13. leta starosti pa bodo za smučanje plačali le 2.400 namesto 3.600 tolarjev. Za nočno smuko, ki je mogoča med tednom od 17. do 22. ure, velja enotna cena 3.600 tolarjev. Še nižja pa je cena za organizirane obiske učencev osnovnih šol in dijakov srednjih šol. Za športni dan od ponedeljka do petka je cena celodnevne vozovnice samo 1.800 tolarjev, med zimskimi počitnicami in ob koncu tedna pa 2.600 tolarjev.

Smučarski vlak, ki ga lahko izkoristimo za užitek polno dnevno smuko, odpelje iz Zidanega Mostu ob 7.00, iz Celja ob 7.25, v Maribor pa pripelje ob 8.29. Od tod se vrača ob 17.20, v Celje

pripelje ob 18.21, v Zidani Most pa 26 minut pozneje. Vlak pa bo primeren tudi za nočno smuko; ob 16.25 odpelje iz Celja in v Maribor prispe ob 17.29. V obratni smeri se lahko popeljemo ob 21.26, ob sobotah pa tudi ob 22.11. Od železniške postaje Maribor do pohorske vzpenjače (in seveda nazaj) pa bo vsakih petnajst minut vozil smučarski avtobus.

Do Koble z vlakom

Vse redne popuste Slovenskih železnic bodo seveda lahko uveljavljali tudi vsi, ki bodo s smučarskim vlakom potovali do Bohinjske Bistrice. Smučarske vozovnice s popustom so naprodaj že pri sprevodniku na vlaku. Celodnevna smučarska vozovnica za odrasle stane samo 2.700 tolarjev, za otroke do 14. leta starosti in članke skupin osnovnih in srednjih šol pa samo 2.150 tolarjev. Za športne dneve od ponedeljka do

četrtka je cena 1.500 tolarjev. Navedena cena velja za organiziran obisk učencev osnovnih in dijakov srednjih šol.

Smučarska vlaka do Bohinjske Bistrice vozita iz Kopra in iz Ljubljane. Iz Kopra vlak odpelje ob 6.30 in po soškem koridorju na Smučarski terminal Kobla, ki je le nekaj korakov oddaljen od belih strmin smučišča, prispe ob 10.15. V nasprotni smeri odpelje ob 16.16 in v Koper prispe malo po osmi zvečer. Smučarski vlak iz Kopra vozi ob sobotah od 24. januarja do 13. marca, od 22. do 27. februarja pa vsak dan. Ob slabih snežnih razmerah vlak ne bo vozil.

Vlak iz Ljubljane odpelje ob 6.50, v Bohinjsko Bistrico pa pripelje ob 8.55. Iz nje proti Ljubljani odpelje ob 19.39, v našo prestolnico pa pripelje ob 21.26. Vlak vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih od 24. januarja do 13. marca.

08-oglas
Diners transport

iz pdfja odstrani okvir
na formatu



Gradec je le eno od mest, katerih letališča so hitro dostopna ne le z avtomobilom, temveč tudi z vlakom.

Do letališča z vlakom

Poleg letališča Brnik vse več potnikov iz Slovenije uporablja za polete tudi bližnja letališča v Avstriji ali Italiji in tudi Nemčiji (München). Čeprav je najbolj uveljavljen način za dostop do letališča prevoz z avtomobilom, pa se do izbranega letališča lahko odpeljemo tudi z vlakom. V bližini Slovenije so za prevoz z vlakom primerna letališča Gradec (Graz), Dunaj (Wien), Trst (Trieste), Benetke (Venezia), pa tudi München. Zato bi vam radi predstavili nekaj možnosti dostopa do teh letališč z vlakom.

Vozni red vlakov MARIBOR-CELJE-LJUBLJANA-MONFALCONE-VENEZIA MESTRE (velja do 11. 12. 2004)

EN 240	ICS 13	IC 153	2913 IC 244				ICN 777	EC 51	EC 51	EN 241
	EC 50	IC 50	ICN 778				IC 245	EC 2928		
1	2	3	4				1	2	3	4
00.25	07.50	07.02	13.15	o	Maribor	p	16.17	22.35	23.35	04.13
01.18	08.35	07.59	14.28	o	Celje	p	15.07	21.24	22.24	03.18
02.50	10.25	10.25	16.00	o	Ljubljana	p	13.41	19.40	19.40	01.45
07.38	13.01	13.01	20.10	p	Monfalcone/Trbiž	o	08.32	17.05	17.05	21.51
09.04	14.13	14.13	21.43	p	Venezia Mestre	o	07.03	15.56	15.56	20.22

1,3,4, 5, 7, 8: Vozi vsak dan
2, 6: Iz Maribora in Celja ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih
6: V Celje in Maribor ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih

Trst/Trieste – letališče Ronchi dei Legionari

Tržaško letališče Ronchi dei Legionari leži v neposredni bližini mesta Trbiž (Monfalcone). Od železniške postaje Trbiž vozijo lokalni avtobusi do letališča in nazaj vsakih 20 minut. Poleg tega pa do letališča vozijo tudi taksiji. Več informacij na spletni strani: www.aeroporto.fgv.it

Benetke/Venezia – letališče Marco Polo in Treviso

Glavno letališče Benetk se imenuje Marco Polo. Od železniške postaje Venezia Mestre vozijo do letališča in nazaj mestni avtobusi (ACTV) na liniji številka 15. Letališče Treviso je znano predvsem po tem, da tam pristajajo letala družbe Ryanair. V skladu s časovnim pristanom in poletov letal te družbe je organiziran tudi avtobusni prevoz med železniško postajo Venezia Mestre in Trevisom.

Več informacij na spletni strani: www.veniceairport.it

Gradec/Graz – letališče Graz-Feldkirchen

Najboljše izhodišče za dostop do letališča je glavna železniška postaja v Gradcu – Graz Hauptbahnhof. Z železniške postaje ali avtobusnega postajališča Jakominiplatz vozijo avtobusi do letališča in nazaj. Druga možnost pa je, da na železniški postaji Leibnitz/Lipnica prestopite na lokalni vlak, ki ima postanek tudi na postajališču Flughafen Graz-Feldkirchen, ki je naprej v smeri proti Gradcu. Od postajališča Flughafen Graz-Feldkirchen do letališke zgradbe je le okrog 300 metrov urejene poti. Več informacij na spletni strani: www.flughafen-graz.at ali www.oebb.at

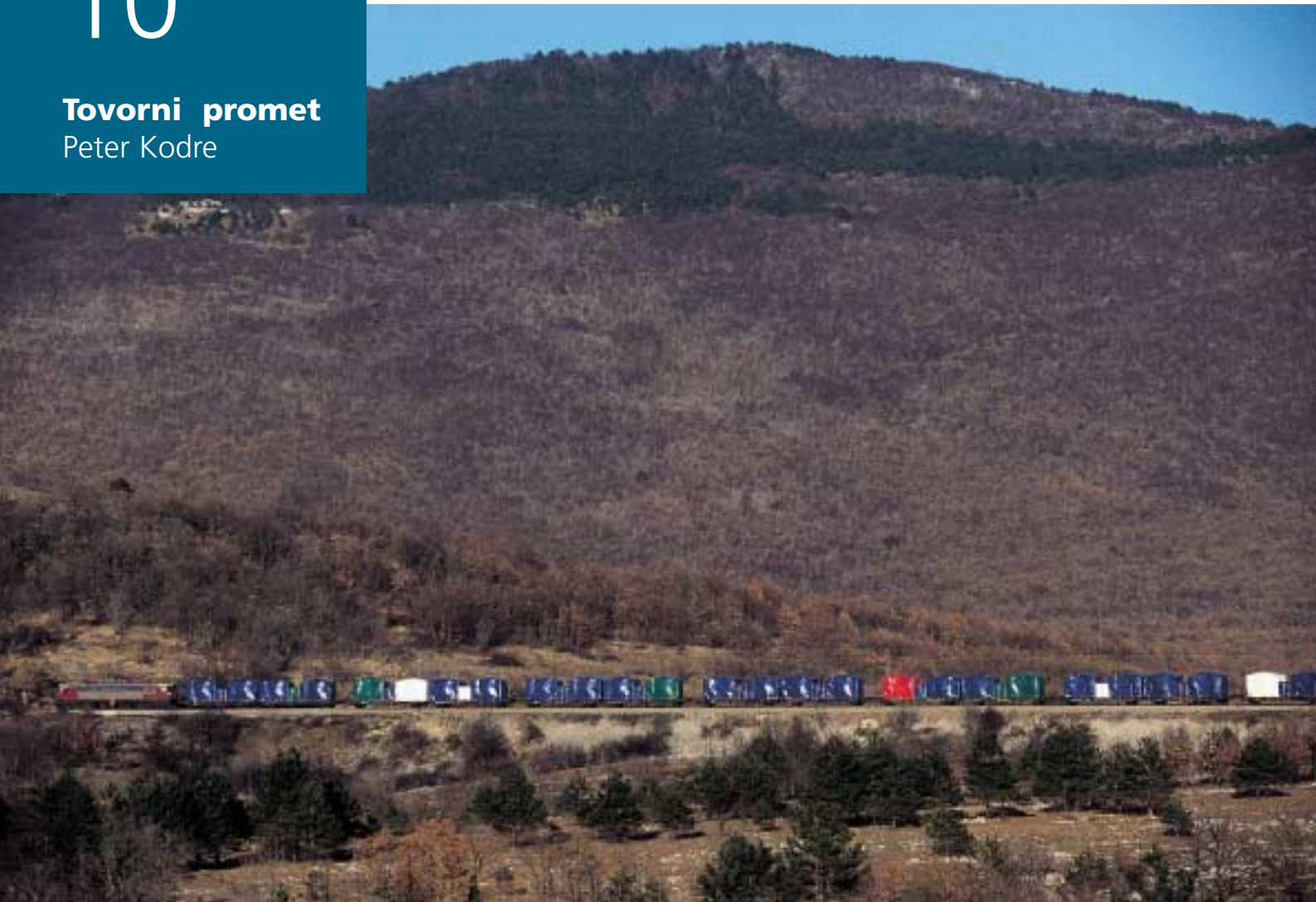
Dunaj/Wien – letališče Wien Schwechat

Vlaki iz Slovenije vozijo do železniške postaje Wien Südbahnhof. Od tu je vsakih 30 minut na voljo avtobusna povezava (ÖBB Wiener Airport Lines). Vožnja do letališča traja okrog 20 minut. Druga možnost je vožnja z mestnim vlakom S-Bahn številka 7 od postaje Wien-Mitte. Do tja se morate najprej odpeljati s S-Bahn številka 1, 2 ali 3. Vlaki S-Bahna vozijo na vsakih 15 do 20 minut. Najnovejša in najhitrejša, pa tudi najdražja možnost je hitri vlak City Airport Train (CAT), ki vozi prav tako od postaje Wien-Mitte do dunajskega letališča in nazaj. Več informacij na spletni strani: www.viennaairport.com ali www.oebb.at

München

Tudi münchensko letališče je zelo dobro povezano z železniškim prevozom. Vlaki iz Slovenije do železniške postaje München Hauptbahnhof in nazaj vozijo petkrat na dan. Od München Hauptbahnhofa do letališča vozijo vlaki S-Bahn številka 1 in 8 na vsakih 15 minut, vožnja pa traja približno 40 minut. Več informacij na spletni strani: www.munich-airport.de

Do železniških postaj vseh omenjenih mest so iz Slovenije torej zelo dobre in dovolj pogoste železniške povezave, ki so - z upoštevanjem dobro organiziranega in relativno poceni lokalnega prevoza do letališč - dober razlog, da se do letališča in nazaj odpeljemo z vlakom.



e-poslovanje

Specifikacija k fakturi in prevozniki pogoji po novem

ste po 1. decembru pregledovali spletno stran tovornega prometa, ste verjetno opazili nekatere spremembe. Tedaj je bil namreč dopolnjen portal ISSŽP z možnostjo dostopa uporabnikov do novih vsebin, na novo pa je bil pripravljen del, ki smo ga imenovali Prevozniki pogoji - tarife. Objava novih vsebin je rezultat dobrega sodelovanja med tovrnim prometom in centrom za informatiko.

Prav gotovo se je vsak izmed vas že srečal s položnico za plačilo raznovrstnih stroškov, ki ji je priložena specifikacija. Na njej je opisana struktura stroškov, ki jih je treba plačati. Če imamo v mi-

slih račune za elektriko, RTV-naročnino, stanovanjske druge gospodinjne stroške, ta specifikacija prav gotovo ni obsežna. Precej bolj zapleten pa je položaj pri specifikacijah, ki se nanašajo na račune, izstavljeni uporabnikom za opravljene storitve v tovrnem prometu. Tovorni list, ki je podlaga za prikaz podatkov na specifikaciji, je namreč sestavljen iz več kakor sto rubrik, ki jih izpolnjuje železnica ali uporabnik prevoza. V povprečju se v obračunskem obdobju (dekada) prepelje 8.400 pošiljk, izdanih je izdanih povprečno 800 faktur, na posamezni fakturi pa je v povprečju 10,5 pošiljke.

Do zdaj so uporabniki kot prilo-

go k računu dobili le pisno specifikacijo, kar zanje prav gotovo ni bilo najprimernejše, še zlasti, če so hoteli pripraviti te podatke za analizo. Nekateri uporabniki so sicer že prejeli specifikacijo v elektronski obliki, ki pa je bila po obliki enaka papirni specifikaciji. Na podlagi pobud tako domačih kot tujih uporabnikov smo se lotili snovanja nove specifikacije. V novi E-specifikaciji so podatki prikazani s kodami in šiframi, kar omogoča njihovo enostavno nadaljnjo uporabo z orodji, ki so trenutno najbolj priljubljena. Poleg tega, da smo uporabnikom ponudili novo, sodobnejšo storitev, se bodo z E-specifikacijo znižali tudi stroški poslovanja

(zmanjšanje števila tiskanih specifikacij, zmanjšanje stroškov distribucije predpisov, tarif in drugih šifrantov).

Uporabniki - plačniki prevoznih stroškov -, ki želijo dostopiti do podatkov specifikacije k fakturi, morajo opraviti enak postopek kot pri dostopu do podatkov o vagonu ali pošiljki – posredovati morajo podatke, na podlagi katerih se jim posreduje uporabniško ime in geslo. Oblikovan je tudi poseben spletni obrazec, ki ga uporabnik izpolni in podatke posreduje po e-pošti. Ker so podatki specifikacije k fakturi zaupnega značaja, je bilo treba za izmenjavo podatkov te ustrezno zaščititi (kodirati). Za kodiranje

uporabljam program PGP (Pretty Good Privacy), ki uporablja sistem javnega in zasebnega ključa. Uporabnik in SŽ si izmenjata javni ključ, zase pa obdrži svoj zasebni ključ, na podlagi obeh se podatki kodirajo in pozneje tudi dekodirajo.

Da bi bila uporaba podatkov E-specifikacije uporabnikom čim lažja, je bil pripravljen tudi poseben priročnik – centralni obračun in fakturiranje prevoznih stroškov (727). V njem so pojasnjene možnosti, ki jih ponuja centralni obračun, največji poudarek pa je dan opisu strukture in oblike podatkov, pri čemer je pri vsakem podatku opredeljena vsebina podatka kot tudi izvorno informacijsko podatkovno okolje (tarife, predpisi).

Skupaj s pripravo E-specifikacije smo se pripravljali tudi na objavo Predpisov in tarif v elektronski obliki. Zanj smo se odločili iz več razlogov. Prvi razlog je prav gotovo ta, da je bilo uporabnikom (plačnikom prevoznih stroškov) za razumevanje podatkov E-specifikacije, ki so večinoma izraženi v obliki šifer, treba zagotovi-



ti ustrezno informacijsko podatkovno okolje (seznam, šifranti). Drug razlog pa je, da smo tudi drugim uporabnikom na sodoben način v elektronski obliki želeli dati na razpolago naše predpise in tarife, katerih količino v papirni obliki bi lahko izmerili v metrih.

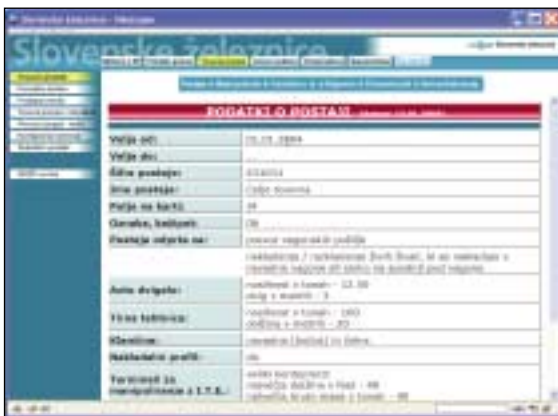
O m e n i t i kaže le nekaj predpisov, ki so bili pripravljeni v elektronski obliki: Tarifa za prevoz blaga po SŽ z vsemi prilogami (ena izmed njih je tudi Imenik železniških postaj SŽ), CIM seznam tovornih postaj, kodifikacija b l a g a N H M , enotni daljinar v mednarodnem pro-

metu – DIUM. Nekateri predpisi, sezname in šifranti, ki so pripravljeni v elektronski obliki in jih je moč prenesti s spleta, so pripravljeni v obliki pdf ali txt dokumenta, drugi pa so na razpolago v posebnih spletnih aplikacijah. Omenjene predpise, pa tudi nekatere druge (zvezne tarife) lahko najdemo na spletnih straneh tovarnega prometa pod izbiro Prevozni pogoji - tarife. V prvi vrsti so bili pripravljeni v elektronski obliki predpisi, ki se nanašajo na poslovni odnos med Slovenskimi železnicami in uporabnikom, sistem za obvladovanje predpisov v elektronski obliki pa je bil oblikovan tako, da bo omogočal stalno ažurnost in dosegljivost vseh predpisov, ki jih uporabljamo na SŽ glede na njihovo veljavnost. Predpisi in tarife v elektronski obliki, za pripravo katerih so odgovorni njihovi skrbniki predpisov, so na razpolago tudi na intranetu.

Kot vsaka razvoja naloga je tudi ta v začetku trčila ob ovire, ki jih je bilo treba premagati. Nekatere ovire so bile nepremagljive in je bilo treba zato poiskati popolnoma nove poti, druge ovire pa smo premagali nekoliko lažje. Z uvedbo omenjenih novosti smo si pridobili tudi nekaj dragocenih izkušenj. Največja je prav gotovo ta, da je zaradi velikosti sistema

ter s tem zaradi razdrobljene pristojnosti težko doseči potrebne spremembe za izvedbo zastavljenih nalog. Zlasti to velja za spremembe notranjih predpisov. Hkrati je dejstvo, da smo se tako pri namestitvi kot tudi pri uporabi nekaterih programov vsi skupaj učili, kar prav gotovo ni optimalna rešitev niti za obstoječe, kaj šele za prihodnje skrbnike predpisov. Večkrat pa smo se zaustavili tudi pri stanju našega informacijskega sistema, ki zaradi premajhnih investicij le stežka pokriva obstoječe zahteve.

Priprava E-specifikacije z vsemi pripadajočimi in uspešno opravljenimi dejavnostmi je tudi ena izmed podprojektnih nalog Uvajanja elektronskega poslovanja, ki sodi v strateški projekt SP-1 – Tržna ofenziva. Pri tem je treba poudariti, da se v okviru podprojekta Uvajanje elektronskega poslovanja pripravljajo še nekatere druge naloge, ki so še bolj povezane z drugimi strateškimi projekti in podprojekti Tržne ofenzive in deloma posegajo tudi v obstoječe procese dela. Med drugimi strateškimi projekti kaže omeniti SP Informatizacija SŽ, saj je uresničitev posameznih sklopov SP Tržna ofenziva neposredno odvisna od uresnitve SP Informatizacija SŽ.



S prenovo nabave do



Igor Šprajcar

– Izvršni direktor za nabavo in investicije

Nabava je področje, o katerem v naši reviji ne pišemo veliko. Velika večina člankov je namenjenih prometu in infrastrukturi. Ti dve področji sta, grobo razdeljeno, temeljni dejavnosti našega podjetja, saj vključujeta vožnjo potniških in tovornih vlakov ter zagotavljanje pogojev zanjo. Vse prehitro pa pozabljamo, da delo na obeh omenjenih področjih lahko nemoteno poteka le s pravočasno nabavo, skladiščenjem in distribucijo najrazličnejših materialov in rezervnih delov. Prvega oktobra lani je svoje dolgoletne izkušnje na delovno mesto izvršnega direktorja za nabavo in investicije prinesel Igor Šprajcar, ki je v intervjuju za našo revijo napovedal kar nekaj sprememb.

Bi lahko najprej na kratko opisali svojo dosedanjo poslovno pot?

Po končanem študiju strojništva sem se leta 1978 zaposlil v tozdu, ki je izdeloval kmetijsko mehanizacijo. Sedem let sem delal kot tehnični vodja tozda. Med vodenjem proizvodnje sem spoznaval, da so se težave pogosto pojavljale ne v izdelavi proizvoda, temveč pri dostavi materiala in njegovi kakovosti. Zato sem se odločil, da se posvetim pravočasni, količinski zadostni ter kakovostni oskrbi proizvodnje. S spoznavanjem tovrstnih procesov se pri svojem delu ukvarjam vse do danes, precejšnje znanje pa sem si pridobil tudi z dodatnim izobraževanjem. Za področje, na katerem delam na Slovenskih železnicah, je pomembno, da sem bil med letoma 1990 in 1999 zaposlen v Merkurju kot direktor trgovine na debelo in član uprave. Pri svojem delu sem že takrat spoznaval potrebe po materialih in rezervnih delih Slovenskih železnic, ki so pomemben Merkurjev poslovni partner. Obenem pa sem že tedaj spoznal več posameznikov v matičnem podjetju in v Centralnih delavnicah, s katerimi sodelujem še danes. Pred prihodom na Slovenske železnice pa sem bil član uprave Živil, odgovoren za komercialno in logistiko.

Kako po prvih mesecih ocenjujete svojo odločitev za zaposlitev na Slovenskih železnicah?

Lani spomladi sem začel razmišljati, da bi spremenil svoje poslovno okolje in sem se odzval na razpis Slovenskih železnic. Takoj sem se seznanil z Novo smerjo, ki mi je bila vseč kot dobro pripravljena in zanimiva strategija. Delo mi je pomenilo izziv, saj rad delam v skupinah, ki pripravljajo nove projekte in spremembe. Obenem je Nova smer ne le splošna strategija, temveč tudi dobra podlaga za izdelavo operativnih načrtov. Na Slovenskih železnicah sem se spoznal z dobro, uigrano ekipo, ki stremi k istemu cilju. Delo, ki smo ga do sedaj že opravili, pa potrjuje moje zadovoljstvo. Ekipo, ki jo predarno vodi generalni direktor Miklavčič, mi daje razloge za optimizem. Prepričan sem, da stopamo po pravi poti in da bomo dosegli zastavljene cilje.

Kakšni so prvi cilji, ki ste si jih zastavili na svojem novem delovnem mestu?

V svoji karieri sem vedno delal na težavnih projektih. Zato sem z veseljem prevzel nalogo posodobitve nabave, ki je po novem združuje

občutnih prihrankov

na tudi z investicijami. Ko sem oktobra prišel v podjetje, sem najprej pregledal obstoječe stanje. Značilno za sedanjo organizacijo nabave je, da je organizirana po trgih, kar je nelogično zaradi majhnosti Slovenije. Tako so referenti delali na domačem in tujem trgu, pa tudi za posamezne naročnike, se pravi posamezne poslovne enote in odvisna podjetja. Dogajalo se je, da je enako blago nabavljalo več ljudi, in položaj ni bil pregleden. Zato bomo vse materiale in rezervne dele organizirali po posameznih produktih. Razdelili se bodo na pet produktivnih skupin: gradbeno-inštalacijski materiali, standardni rezervni deli, namenski rezervni deli, osnovna sredstva, drobni material in osebna varovalna sredstva, peta skupina pa bodo ostali materiali. Projekt smo začeli že na začetku poslovnega leta, kar je zelo pomembno, saj poslovni dogodki izhajajo iz letnih potreb. Novo delitev smo poskušali čim bolj upoštevati že za letošnje leto. Z načrtovanjem potreb za vse leto bomo dosegli večjo preglednost na trgu, boljše delo z dobavitelji in usklajeno sodelovanje s tehničnim osebjem znotraj podjetja, pri čemer mislim predvsem na vleko in centralne delavnice. Novi način dela bo pomenil, da bo posamezni zaposleni v nabavi odgovoren za svojo produktivno skupino, ki jo bo res dobro poznal. Hkrati pa bo delo potekalo v pari. Tako bo za isto produktivno skupino ob odsotnosti odgovornega delavca sposoben poskrbeti še nekdo in delo ne bo brez potrebe stalo. S takšnim načinom dela bomo pridobili precej hitrejšo odzivno čase. Hkrati oblikujemo natančne načrte nabave MRD za posamezno vrsto blaga. To nam bo lahko prineslo boljše nabavne cene.

Večkrat lahko slišimo, da je med pomembnimi cilji tudi zmanjšanje stroškov nabave.

Zmanjšanje stroškov nabave materiala v matičnem podjetju in današnjih odvisnih družbah je zelo pomembna naloga. Doseči moramo centralizacijo nabave na enem mestu, saj je naš trg precej majhen. Danes se v skupini Slovenskih železnic pojavljajo tri ali celo štiri pravne osebe, ki naročajo materiale za svoje potrebe, čeprav sodelujejo z istimi dobavitelji in pri nabavi enakih vrst blaga. Zato že sodelujemo s centralnimi delavnicami in ŽGP-jem pri nekaterih poslih. S skupnim nastopom dosegamo večje enotne nabavne količine in s tem tudi boljše plačilne pogoje, pa tudi bolj dolgoročno sodelovanje z dobavitelji. V prihodnje pa bo na osrednji način treba urediti tudi zbiranje potreb za celotno skupino Slovenskih železnic.

Na Slovenskih železnicah imamo veliko različnih skladišč, pa tudi odvečnih zalog. Kako rešiti ta problema?

V tem primeru govorimo o vzpostavitvi interne logistike. Ta je sestavni del nabavnega procesa. Izbira dobavitelja in podpis pogodbe nista dovolj, saj je treba blago še dostaviti do končnega uporabnika. Danes je interna logistika v našem podjetju izredno razpršena. Obstaja kar 234 tako imenovanih obračunskih skladišč, blago pa je dejansko skladiščeno na več kakor sto lokacijah. Sodobni logistični procesi pri okrog 20.000 različnih vrstah blaga in dostavah do 250 kilometrov delujejo z enega samega mesta. Naša prednost pa je, da se tudi sami ukvarjamo z logistiko in vsekakor moramo biti sposobni na podoben način organizirati svojo interno logistiko. Zato bomo zmanjšali število obračunskih skladišč na le nekaj lokacij. Centralno

skladišče bo ostalo v Zalogu, dva distribucijska centra bosta predvidoma v Celju in Postojni, pet skladišč pa bo ob proizvodnjah centralnih delavnic. Vsi veliki sistemi so v obvladovanju logističnih stroškov dosegli velike prihranke in tako bo tudi pri nas. Bistveno bolj natančno bomo namreč lahko obvladovali naše zaloge in njihovo razdelitev. Danes imajo Slovenske železnice za več kakor tri milijarde tolarjev zalog, med katerimi se jih veliko ne porabi niti v več letih. Vedeti moramo, da financiranje zalog pomeni deset odstotkov njihove vrednosti na leto in v boljši organizaciji skladiščenja, dostave ter racionalizaciji števila izvajalcev teh procesov vidim velike prihranke.

Centralne delavnice so med glavnimi uporabniki rezervnih delov v podjetju. Kako bo potekalo delo z njimi v prihodnje?

Tudi za centralne delavnice, ki imajo v hrambi največji delež zalog holdinga, mora biti centralna nabavna služba glavni povezovalac nabavno-logističnega procesa. Zato pričakujem razumevanje najprej v sami nabavi, seveda pa tudi v centralnih delavnicah in posameznih organizacijskih enotah na SŽ. Redni sestanki s predstavniki vleke in CD-ja že potekajo. To sodelovanje je zelo pomembno, saj ne želimo gasiti požarov, temveč delati sistematično. Ne sme se več dogajati, da ob vstopu vozila v delavnico ni primernih rezervnih delov. Zato morajo biti tovrstni načrti natančno določeni že vnaprej. Le tako jim bo lahko sledila tudi nabava in pravočasno ter poceni kupila potrebne dele.

Poleg nabavne službe ste prevzeli tudi vodenje področja investicij. Kaj lahko pričakujemo na tem področju?

Investicije so v novi organiziranosti združene z nabavno dejavnostjo. Tudi na tem področju bomo delo peljali tako, da bodo vsi postopki vodeni z enega mesta. Pripravili smo že poslovni načrt in usklajevanje investicij na ravni holdinga. Izvajanje pa poteka v sodelovanju s prihodnjimi jedrnimi družbami. Vse načrtovane investicije so skladne z Novo smerjo in prepričan sem, da bo njihova uresničitev pomagala pri uresničevanju poslovnega načrta. V zadnjih treh letih investicij ni bilo veliko, zdaj pa so nujne, če hočemo izpolniti pričakovanja naših kupcev. Med najpomembnejšimi načrtovanimi investicijami so nabava večsistemskih lokomotiv, tovornih vagonov, prenosnih terminalov za potniški promet ter strojna in programska oprema za center za informatiko. Pomembno je, da imamo v področju investicij strokovno in usposobljeno ekipo za načrtovanje, izvajanje in nadzor posameznih investicij. Poleg priprave investicij za naš holding je velik poudarek tudi na pridobivanju in izvedbi investicij za javno železniško infrastrukturo, ki jih naroča in financira Javna agencija za železniški promet iz Maribora. Naše ambicije pa so tudi v opravljanju inženiring poslov za druge, zunanje naročnike. Prvi pridobljeni tovrstni posel je inženiring in nadzor pri gradnji mednarodnega železniškega mejnega prehoda Dobova, ki bo zaradi vstopa Slovenije v EU moral biti opremljen v skladu s schengenski predpisi. To je pomemben projekt, ki dokazuje našo usposobljenost in konkurenčnost ter nam vliva optimizem, da bomo lahko pridobili še več podobnih poslov na zunanjem trgu.



Veliko zdravja in zabave
ZA VSE TRI GENERACIJE!

Zdraviliški vlak

v Zdravilišče Laško in Terme Olimia

Vse podrobnejše informacije dobite na vaši železniški postaji,
spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si
in po e-pošti notranji.promet@slo-zeleznice.si

Vsako soboto

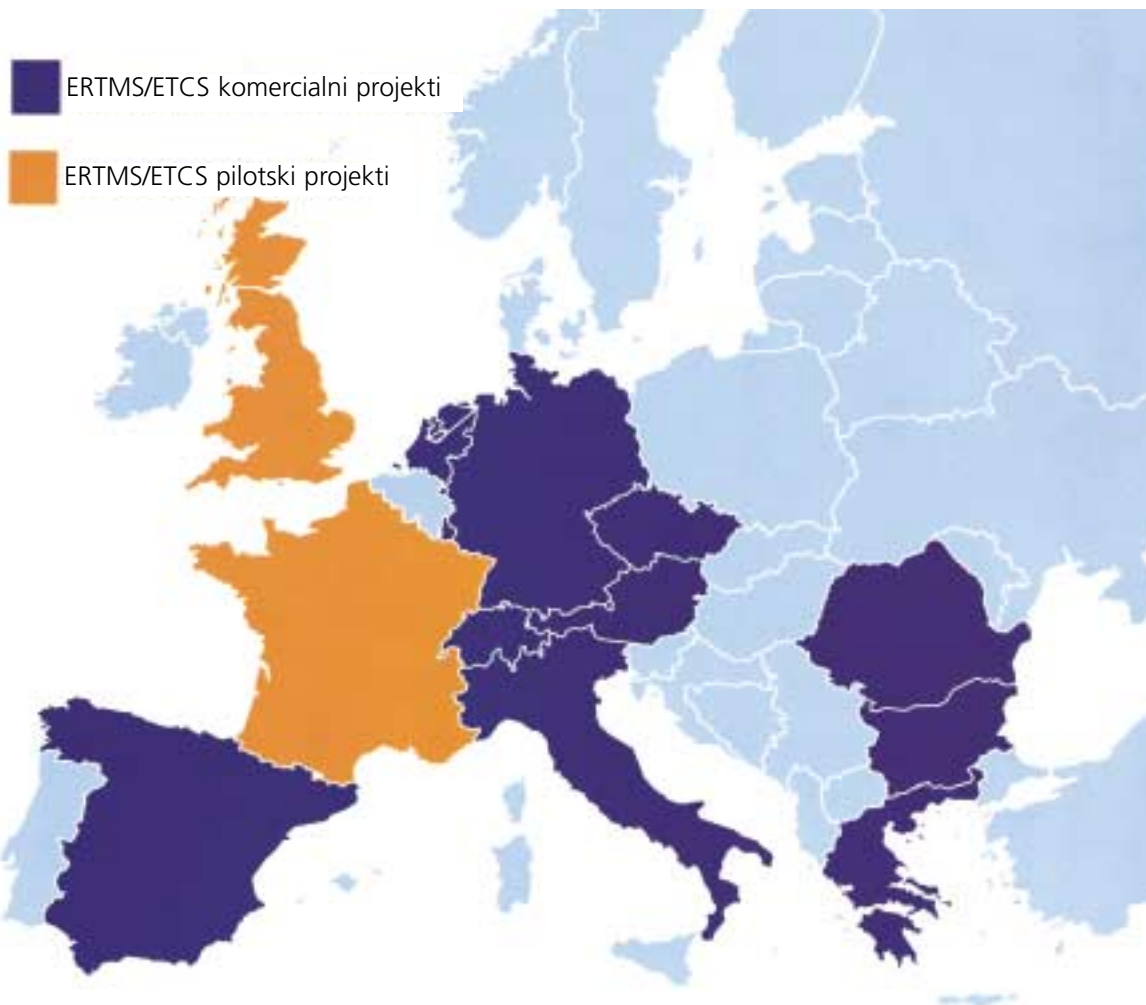
7.35		LJUBLJANA	↑	20.25
8.02		LITIJA		19.58
8.16		ZAGORJE		19.45
8.22		TRBOVLJE		19.39
8.36		ZIDANI MOST		19.26
8.51		LAŠKO		19.09
9.02		CELJE		18.59
9.16		GROBELNO		18.46
9.26		STRANJE		18.34
9.35	↓	ATOMSKE TOPLICE		18.25

za potnike – posebni popusti!

ERTMS/ETCS že deluje

Številni različni signalnovarnostni železniški sistemi so dolga leta ovirali razvoj mednarodnega železniškega prometa. Razvoj teh sistemov je v preteklosti tipično potekal popolnoma neusklajeno med posameznimi državami in njihovimi železnicami. V posameznih državah so bili uporabljeni med sabo nezdružljivi sistemi, kar je pomenilo uveljavitev monopola nacionalnih železniških prevoznikov in višje stroške za vzdrževanje naprav. Končna posledica omenjene stihije je, da je še danes konkurenčnost čezmejnih železniških storitev slaba, saj je treba na mejah menjati lokomotivo in osebje; to pa podaljšuje čas transporta, ki je eden od najpomembnejših dejavnikov pri odločanju o izbiri prevoznika. Še do pred kratkim je bila edina rešitev za to težavo nakup lokomotiv, opremljenih z vsemi sistemi, s katerimi se srečujejo na poti. Thalys, na primer, je opremljen s kar šestimi različnimi SV sistemi. Takšna rešitev pa je draga, na lokomotivi zavzame veliko prostora, obenem pa je treba ob prehodu čez mejo še vedno preklapljati med obema sosednjima sistemoma. To pa spet pomeni daljšo vožnjo, pa tudi višje stroške vzdrževanja.

Rešitev naštetih težav ponuja evropski sistem upravljanja železniškega prometa (European Railway Traffic Management System – ERTMS), ki ga sestavljata sistema ETCS in GSM-R. Gre za nov



način signaliziranja in upravljanja železniškega prometa, ki bo omogočal interoperabilnost na vsem evropskem železniškem omrežju.

Razvoj ERTMS-a se je začel že leta 1989 z analizo težav, povezanih s signalnimi napravami in upravljanjem tirnega prometa. Rezultat vseh naslednjih dejavnosti je bil prikazan šele 25. aprila 2000, ko sta predstavnika UIC in UNIFE Evropski komisiji izročila kopijo zahtevanih funkcionalnih lastnosti sistema ERTMS prve generacije. Sledilo je sprejemanje ustrezne zakonodaje v posamez-

nih evropskih državah, ki naj bi določila uporabo nove tehnologije ne le na hitrih progah, temveč na vseh svojih progah. S tem pa se seveda razvoj ni ustavil, trenutno je aktualna že verzija 2.2.2.

ERTMS/ETCS s sabo prinaša veliko prednosti. Predvsem gre za to, da je sistem popolnoma standardiziran, tako da bodo lahko vlaki, opremljeni s sistemi različnih proizvajalcev, brez težav vozili na primerno opremljenih progah katere koli evropske države. Hkrati pa prinaša tudi večjo varnost z enotno funkcijo Automa-

tic Train Protection in omogoča večjo zmogljivost proge in podpira hitrosti do 500 kilometrov na uro.

Novi sistem je razdeljen na tri stopnje. Prva pomeni nadgradnjo obstoječih signalnih sistemov z vgradnjo novih »evrobaliz« in vgradnjo vmesnika na vlaku, ki sprejema signale baliz. Druga stopnja doda še »euroradio« (GSM-R). GSM-R prinaša večjo učinkovitost in manjše stroške, zato ga že uporabljajo na Švedskem, v Nemčiji, Franciji, Italiji, Švici in v Veliki Britaniji. Na drugi stopnji vsi podatki med upravljal-

TVG prepeljal že milijardo potnikov

Konec lanskega novembra so na francoskih železnicah simbolično izbrali že milijardtega potnika hitrih vlakov TGV. Prvi tovrstni vlak je septembra 1981 povezal Pariz in Lyon. Dosegal je hitrosti do 260 kilometrov na uro, ta omejitvev pa se je kmalu povečala na 270 in na 300 kilometrov na uro. Naslednja nova TGV-jeva proga – 300 kilometrov dolga TGV-Est – bo sredi leta 2007 povezala Pariz in Baudrecourt. Vlaki bodo na njej dosegali hitrosti do 320 kilometrov na uro, potovanje do Strasbourga pa bo trajalo le dve uri in 20 minut. SNCF torej ostaja vodilni evropski prevoznik hitrih vlakov, z vlaki, ki so dosegli Belgijo, Veliko Britanijo, Nemčijo, Nizozemsko, Italijo in Švico. Samo lani so TGV, Eurostar in Thalys k skupnemu dohodu 22,1 milijarde evrov prispevali 3,6 milijarde evrov. Proizvajalec vlakov Alstom Transport pa je v sodelovanju s SNCF vlake TGV izvozil tudi v Španijo in Korejo.

Ruske železnice bodo investirale 4,5 milijarde dolarjev

Uprava ruskih železnic, ki so organizirane kot delniška družba, in ruska vlada sta se dogovorila o železniškem investicijskem proračunu za leto. Skupaj bo investicij za 133,85 milijarde rubljev (okrog 4,5 milijarde dolarjev). Večino investicij bodo financirale same železnice, le okrog desetina sredstev bo prišla iz zunanjih virov. Po besedah direktorja ruskih železnic Gennadyja Fadeyeva bosta dve tretjini sredstev namenjeni infrastrukturnim delom, tretjina pa voznim sredstvom.



ERTMS/ETCS dolgoročno pomeni enega od pomembnih korakov k resničnemu oblikovanju enotnega evropskega železniškega omrežja.

skim središčem in strojevodjo potujejo radijsko, zato ni več potrebe po klasičnih signalih ob progi. Tretja stopnja pa pomeni, da vlak sam obdeluje vse pomembne informacije. Sistem GSM-R mora biti nadgrajen z možnostjo prenosa podatkov. Seveda tudi tretja stopnja pomeni delovanje brez signalov ob progi. Vlak samostojno izračunava hitrost, prevoznost in druge podatke glede na centralno bazo podatkov. Programska oprema pa glede na število vlakov na progi in njihove hitrosti samostojno preračunava velikost bloka med posameznimi vlaki. Vnaprej določene blokovne odvisnosti torej ni več. Kljub temu, da uradne publikacije na vsa usta hvalijo nova sistema, pa dejstvo, da je od zamisli o uvedbi sistema minilo že

skoraj desetletje in pol, dokazuje, da uvajanje za zdaj še ne poteka z velikimi koraki. Trenutno številni pilotski projekti in preizkusne vožnje prve in druge stopnje že potekajo v Veliki Britaniji, Franciji, Španiji, na Nizozemskem, v Nemčiji, Švici, Italiji in drugod. Dejanske komercialne uporabe pa je za zdaj še malo. Trenutno se že uporablja 1. stopnja na progi Sofia-Burgas v Bolgariji, 2. stopnja je bila uvedena na progi Luzern-Olten v Švici, kjer pa so po preizkusnem obdobju spet uvedli klasično signalizacijo. ERTMS tretje stopnje pa je šele v razvojni fazi in njegovo poskusno uvajanje je predvideno šele v naslednjih sedmih do osmih letih. Za zdaj je še največji napredek na področju vgradnje sistema GSM-R, ki ga uporablja vse več evrop-

skih železnic.

Precejšnja počasnost uvajanja je logična posledica zahtevnega prehoda na nov način dela in z njim povezanih stroškov. Vgradnja ERTMS-a na celotno evropsko omrežje naj bi po približnih ocenah stala kar tri do šest milijard evrov! Ob tako visokih stroških pa se že postavlja vprašanje ovrednotenja prednosti v primerjavi z vloženi sredstvi. Obenem pa napovedano interoperabilnost marsikje še vedno omejujejo različne napetosti voznih mrež. Kljub temu ERTMS/ETCS verjetno dolgoročno pomeni odstranitev ene od ovir pri resničnem oblikovanju enotnega evropskega železniškega omrežja.

Branko Serec

»Sem nepoboljšljiv
in večni optimist!«

V nasprotju s številnimi drugimi železničarji v mojem primeru ni šlo za družinsko železničarsko tradicijo, prej za naključje. Starejši brat je namreč nekje opazil razpis za štipendijo, ki ga je objavila tedanja Železniška transportna organizacija Ljubljana. Prijavil sem se in se vpisal v Prometno šolo v Mariboru. Med šolanjem sem bil leto in pol tudi sprevodnik, po uspešno opravljeni šoli pa sem se zaposlil na postaji Vižmarje kot vlakovni odpravnik, kjer sem ostal pet let. Potem sem bil polnih dvanajst let vlakovni odpravnik na postaji Ljubljana Zalog. Do leta 1993 sem bil referent za promet, pozneje pa šef postaje Ljubljana Zalog. Z novo reorganizacijo Slovenskih železnic, leta 1999, sem postal vodja delovne enote Ljubljana Zalog.

Mimogrede, med vašim »šefovanjem« se je potniška postaja Zalog v tradicionalnem tekmovanju Slovenskih železnic za Naj postajo vseskozi uvrščala med najboljše, kar trikrat ste celo zmagali.

Res je, ponosen sem bil, tri plakete smo osvojili. Na urejenost in vzdrževanost postaje pa sem vedno gledal kot na nekaj samo po sebi umevnega, in z malce truda in dobre volje je mogoče marsikaj doseči.

In vaše sedanje delovno mesto, vodja delovne enote?

Ta trenutek vodim 236 ljudi, ki neposredno delajo v prometu – to so vodje premika, nadzorni vodje premika, odpravniki vagonov, premikači ... Od vseh zaposlenih nas samo sedem dela po

»običajnih« osem ur, delo vseh drugih pa poteka v izmenah, se pravi v turnusih. Prihajamo iz vse Slovenije, največ delavcev je iz Zasavja pa tja do Celja, veliko je tudi nekdanjih rudarjev, potem ko so ukinili zasavske rudnike.

Je težko »upravljati« tolikšno število ljudi?

Pravzaprav ne, ob običajnih razmerah delo teče kot dobro naoljen stroj. No, morebiti je kakih pet odstotkov ekipe takšnih, ki se jim je treba malce bolj posvetiti, nikakor pa ne morem reči, da bi bili problematični. Letos pričakujem kar nekaj izpada delovnih mest, gre za redne upokojitve, veliko večja težava pa je z delavci, ki so iz takšnega ali drugačnega razloga izgubili zdravstveno skupino – delavca, ki sme delati le po štiri ure hkrati, pač ni mogoče prerazporediti na delovno mesto, ki terja osem ali celo dvanajst ur dela. Tako bomo letos morali na novo zaposliti kakih 15 do 18 ljudi.

Seveda ni lahko govoriti o sebi kot o šefu, pa vendar ...

Zdi se mi, da z delavci



nikoli nisem imel težav, trudim se, da bi bilo zadovoljstvo obojestransko. Moja vrata so za vsakogar vselej odprta in ljudje prihajajo k meni brez strahu ali nekakšnega »rešpekta«. Ne bi želel ravno pretiravati, toda včasih se mi zazdi, da z lastnimi otroki ravnam manj lepo ... Seveda tu in tam skočijo tudi iskre, kako naj ne bi, toda popoldne gremo lahko že skupaj na pivo. Res pa je, da je moje delovno mesto natančno nekje vmes, in dostikrat je presneto zapleteno vse stvari urediti tako, da sta hkrati zadovoljna tako kladivo kot nakovalo. Spomnim se, da nam je oče doma velikokrat rekel: »V življenju moraš ljudi poznati; nikoli jih ne smeš razlikovati na rdeče, črne, bele ali lisaste, temveč samo na dobre in slabe!«

Kako sodelujete z drugimi službami?

Lahko rečem, da z vsemi drugimi službami izvrstno sodelujemo – z vodenjem prometa, s SVTK, SVP, s TVD ... Skupaj sproti rešujemo vse težave in delo je zares lepo utečeno. Naša delovna enota skupaj z vodenjem prometa postavlja tehnologijo in logistiko na ranžirni postaji Ljubljana Zalog, predlagamo informacijske novice, sodelujemo pri prevozu pošilk. Tako smo lani pomembno prispevali k uspešni uresnitvi nekaterih novih projektov, kot je prevoz za prejemnika Schenker, pa tovarna povezava Ljubljane z bavarsko prestolnico Münchnom, ki je zaživela septembra, sredi februarja bo začel voziti vlak, ki bo Ljubljano povezal z Bologno. V Zalogu smo vselej podpirali vse dobro zamišljene in načrtovane projekte, se jim podredili oziroma prilagodili in jih informacijsko ter operativno podprli, seveda skupaj z ustreznimi službami Holdinga.

Kako poteka vsakdanje (lahko zapišem tudi vsakonočno) delo na ranžirni postaji Ljubljana Zalog?

Predvsem se sproti, lahko bi rekel

iz trenutka v trenutek, prilagajamo položaju v prometu in ustrezno temu tudi določamo število potrebnih delavcev na posameznih delovnih mestih. Veliko več dela je seveda ponoči, v primerjavi z dnevnim je razmerje v odstotkih kar nekako 60 : 40. V štiriindvajsetih urah razstavimo približno 65 do 70 vlakov, kar pomeni 1000 do 1100 vagonov. No, vse te vlake potem seveda ponovno »kompletiramo« za pot proti novim namembnim postajam. Treba je vedeti, da je ranžirna postaja Ljubljana Zalog po količini razloženega tovora druga največja v Sloveniji, takoj za Koprrom. Tako na leto razložimo okrog 1,4 milijona ton tovora. Glavna prejemnika sta Petrol in Toplarna Ljubljana, zraven pa je še kopica manjših.

Težave, drobnejše in večje? Brez teh najbrž ne gre.

Hm, ker nekaj jih je, in nekatere med njimi ne veljajo samo za postajo Zalog. Predvsem bi bilo treba temeljiteje opremiti računalniško podporo našemu delu. Tako naša postaja sploh nima računalnika z elektronsko pošto in s priključkom na spletno mrežo. Telefaks, denimo, smo dobili šele prejšnji mesec. Za opremo prosim že dve leti in pošiljam pošto na prave naslove, toda odziva nikakor noče biti. Velika težava, ki je za naše učinkovito delo dobesedno življenjskega pomena, so sredstva za neposredno sporazumevanje med delavci pri premiku, na primer UKV postaje, svetilke za premikače ... Tako si UKV postajo delavci pač »posojajo« tja, kjer je tisti trenutek najpotrebnejša. Lani smo imeli tudi obilo preglavic z okvarami tirnih zavor, saj zanje ni bilo nadomestnih delov in sta bili tako dve zavori skoraj devet mesecev neuporabni. Decembra je bila okvara sicer odpravljena, toda zavrlo je bilo veliko nepotrebnih zamud. Velike težave, prav tako zaradi okvar, so s premikalnimi lokomotivami. Pogrešamo pa tudi boljši in predvsem hitrejši

pretok informacij. Brez dvoma bi morali biti o stvareh, ki so nemalekkrat bistvenega pomena, obveščeni prav vse službe in dejavniki, ki so neposredno vključeni v promet.

Z letošnjim majem se bo Republika Slovenija enakopravno pridružila Evropski uniji. S kakšnimi občutki, kot Slovenec in kot železničar, gledate na to?

Po naravi sem nepopoljšljiv in večni optimist. Lahko rečem, da sem prepotoval kar lep kos tujine, veliko videl in si zraven marsikaj tudi zapomnil. Popolnoma sem prepričan, da imamo v novi ureditvi, če jo smem tako imenovati, resnično velike možnosti. Imamo potrebno strokovno znanje in bogate izkušnje, imamo informacijsko podporo, imamo voljo. Res, nimamo se česa bati! Tudi za Holding Slovenske železnice pomeni to velikanski izziv in hkrati velikansko priložnost, predvsem v tranzitnem prometu, pa seveda v vsestranskem odpiranju na nove in nove trge. Zavedati pa se moramo, da bo treba marsikaj v našem dosedanem načinu razmišljanja korenito spremeniti, iti s prihajajočimi usmeritvami naprej in se sproti prilagajati. Vsak nov dan bo drugačen!

Da ne bo najin pogovor samo strog in uraden: vaš prosti čas, sprostitev, konjički ... bili ste tudi nogometaš.

Tako je, 26 let sem dejavno igral nogomet v raznih slovenskih klubih, dve leti tudi za NK Ljubljana v tedanji II. jugoslovanski ligi. Pohvaliti se moram: menda sem bil eden najhitrejših igralcev. Igral sem krilo, po potrebi levo ali desno, kar ni ravno običajno. Nekoč sem imel namreč poškodovane prste na desni nogi in moral bi bil počivati – namesto tega pa sem poskusil brcati z levico, in je šlo! Potem sem na VŠTK, sedanji Fakulteti za šport, opravil šolo za trenerje in dobra štiri leta treniral mladince. Koliko mulcev sem te-

daj s svojim avtom in v svojem prostem času prevozil na treninge in tekme! Lahko rečem, da sem s strokovnim delom »naredil« kar nekaj dobrih nogometašev, a so jih vse po vrsti seveda odpeljali menedžerji. V današnje nogometne – če bom rekel »svinjarije«, se ne bom dosti zmotil – pa se ne želim in nočem mešati. Čudne igre so to, ki s športom nimajo nič skupnega. Zato pa mi toliko več pomeni rekreacija. Dvakrat na teden redno igram nogomet in enkrat košarko, poleg tega plavam, smučam, tečem na smučeh. Res, te dejavnosti so ena od stvari, ki me dobesedno držijo pokonci.

Če se ne motim, ste doma iz Haloz. Od tod do strokovnjaka za žlahtno kapljico pa ni prav daleč.

Doma sem prav na meji med Halozami in Hrvaškim Zagorjem, v Zavrču. Tam imamo po pokojnih starših domačijo z nekaj zemlje, in na »gruntu« se zame ter za oba brata vedno najde dovolj dela. Gojimo buče (si lahko predstavljate dobro fižolovo solato brez bučnega olja?), precej imamo sadnega drevja, no, in seveda vinograd z več vrstami grozdja. Prigaramo tudi do 500 litrov vina, ki ga največ razdelimo prijateljem. Zanimivo, odkar so prvič poskusili naše vino, nihče od njih noče več piti ničesar drugega ... to je narava, nič ni škropljenega, prav vsaka kaplja posebej diši po zemlji in po vinu.

Na izlet z vlakom

Iz Vižmarij čez Toško čelo na Topol in skozi Žlebe v Medvode

Vas Brezovica in cerkev sv. Jakoba na vzpetini nad njo

Veliki pohod po zelo razglednem obrobju Polhograjskega hribovja si privoščimo počasi in z užitkom, letnemu času in praznikom primerno. Hoje ni malo, preveč pa tudi ne in ker sredi poti na Topolu v postanek vabijo kar tri gostilne, res ne gre, da bi se prehitro napotili naprej. Dovolj je že postanek v eni izmed njih, in najbolj razgleden del poti, ki sledi, je potem čista enostavnost. Brezovica, to je vzpetina s cerkvijo sv. Jakoba, je z 806 metri višinski in razgledni vrhuc izleta, vendar nič manj širokih razgledov ne manjka med nadaljnjo hojo po grebenu proti Rogu in Jetrbenku. Se-stop v Žlebe in iztek izleta v Medvode je samo še prijetna pika na izleta, ki ga prav z vlakom povežemo na način, ki se ga danes spomni le malokdo.

Z železniške postaje Vižmarje gremo skozi postajno zgradbo na cesto in levo po makadamski cesti (Pot k igrišču) do naslednje ceste (Ob zdravstvenem domu), kjer gremo desno mimo šole na Prušnikovo cesto. Levo po njej stopimo do cerkve, tam pa desno do semaforiziranega križišča. Prečkamo Celovško cesto in gremo naravnost na Cesto v hrib, kjer na podpornem zidu zagledamo napis T. čelo. Desno po cesti gremo do ovinka, kjer gremo pri hiši št. 6 naravnost na stezo v gozd. Po njej se kmalu vzpnemo

na široko pot, po kateri se še nekaj časa vzpenjamo do prevala pod Gradiščem, nato pa zelo udobno, bolj ali manj po ravnem in končno navkreber na Toško čelo. Do sem hodimo uro in pol do uro in tričetrt. Ko pridemo na travnike, se ponudi čudovit pogled na Kamniške Alpe in Posavsko hribovje. Kmalu stopimo na asfaltno cesto, po kateri gremo okoli hriba – zdaj se na desni odpre še pogled na Topol, Rog, vzpetino s cerkvijo sv. Jakoba in Jetrbenk – in navzdol med hišami ter pridemo na širšo cesto, po kateri gremo desno. Z asfalta kmalu stopimo na makadam in se v dobri uri po cesti vzpnemo na Topol, ki je med izletniki bolj znan kot Katarina. Lahko pa si privoščimo tole, sprva neoznačeno različico: po dobre pol ure hoje s Toškega čela, ko se cesta začne strmeje vzpenjati, se na ovinku od nje odcepi nekoliko ožja cesta. Po tej gremo levo navzdol, na prvem ovinku pa naravnost na široko gozdno pot. Po njej, bolj ali manj po ravnem, pridemo do razglednega roba, na katerem srečamo označeno pot in gremo desno po njej navkreber do ceste, po njej pa levo. Ko pridemo do razcepa in znaka Dobrodošli na Katarini, gremo s ceste naravnost navkreber in po stezici ob brezah, med dvema počitniškima hišama. Nato se vzpnemo čez travnik, prečkamo

cesto in gremo po dobro uhojeni poti nad njo proti cerkvi. Ko prečkamo njivo, gremo levo in skozi sadovnjak visokodebelnih dreves do gostilne. Pri znamenju gremo desno in mimo višje ležeče gostilne naprej po poti, skozi gozd in ob vasici Brezovica proti istoimenski vzpetini, ki je že več kot pol stoletja med izletniki znana kot (Sveti) Jakob. Z vrha se vrnemo po isti poti, za zadnjo hišo pa gremo levo na ožjo pot in nato ves čas po grebenu čez Rog proti Jetrbenku. Na razcepu pri znamenju gremo naravnost na vrh Jetrbenka. »Obiranje« treh razglednih vrhov nad Topolom traja približno uro hoje. Z vrha se vrnemo po isti poti do znamenja ter jo nato uberemo desno navzdol proti Medvodam. Ko mimo cerkve sv. Marjete pridemo v Žlebe, gremo na ovinku pod cerkvijo naravnost, mimo izvira in počitniške hiše na cesto. Po njej stopimo levo, na odcepu dveh cest na desno pa izberemo drugo ter se med travniki sprehodimo do samotne hiše. Nato se z nekoliko več pozornosti, da nam markacije ne izginejo izpred oči, skozi gozd spustimo do asfaltna ceste, gremo kratko desno po njej in nato levo v gozd, kot kaže puščica. Kmalu pridemo na makadamsko cesto, po kateri gremo desno in pridemo v Presko. Po cesti med hišami gremo naravnost, do naslednje ceste in

levo po njej, mimo šole, za njo pa desno navzdol. Na križišču pri znamenju gremo čez cesto in naravnost po Barletovi cesti do konca. Skozi podhod pod železniško progo in mimo tovarne Color pridemo do Gorenjske ceste, ob kateri gremo levo do semaforja, pri njem spet levo in na železniško postajo Medvode. Z Jetrbenka hodimo uro in pol do uro in tričetrt.


Skupaj 5 ur in pol do 6 ure hoje. Pot, razen po grebenu med Rogom in Jetrbenkom (v tem primeru se peljemo niže po cesti), je primerna tudi za izlet z gorskimi kolesom. Dolga je okrog 16 kilometrov, na njej je skupno dobrih 600 metrov vzpona. Planinski zemljevid Ljubljana okolica (1 : 50.000).

Iz smeri Jesenice se z vlakom z odhodom ob 7.38 v Vižmarje pripeljemo ob 8.38. Iz ljubljanske smeri je za jutranji izlet primeren le vlak z odhodom ob 6.10 (Vižmarje 6.19), ki vozi med tednom. Vlak z odhodom ob 12.55 ponuja možnost popoldanskega izleta, vendar nas v tem letnem času kar hitro ujame noč.

Z železniške postaje Medvode se proti Jesenicam odpeljemo ob 17.51, med tednom pa ob 16.32 in 16.57. Vlak v ljubljansko smer odpelje ob koncu tedna ob 15.14 in 18.28.

Slikovna križanka



avtor VINKO KORENT	PETER VILFAN KOPANJE			LUDOLFOVO ŠTEVILO	DENARNA ENOTA EVROPSKE UNIJE	NEMŠKI PISATELJ (WILHELM)	MESTO V UZBEKI- STANU (iz NERGAN)	STARO IME ZA VOH (začetek NJUHANJA)	TELUR	KATJA TRATNIK		FILIPIN. JEZERO (ANAGRAM LATA)	VIDNA SFERA ASTRAL. TELESA
POSLOVNI SODELAVEC										POGORJE V GRČIJI (iz črk AETO)			
OGLAŠA- NJE, ODGO- VARJANJE										MORALA, ETIKA PISATELJ HANSSON			
GRŠKA ČRKA				PRECEJ ZACINJENA OBARA						OBLIKA IMENA OTO (NOVINAR PEČKO)			
risba KIH	TOMO ČESEN GL. MESTO SAUD. AR.			MOČAN KRAŠKI IZVIR						TUJE Ž. IME SPOD. DEL STAVBE			
ANGL. POL. RAZISKO- VALEC (JOHN)				ČLOVEK S PRAVICO DO OPCJE	ERICH ENGEL STIH			ABELOV BRAT LASTNOST IMUNEGA				PREBI- VALKA UKRAJINE	INDIJSKA KAČA, NAOČARKA
SRBSKI ŠAHIST (BORA)						AFRIŠKI VELETOK MAVEC, SADRA				POUK, NASVET TEODOR KRAJŠE			
ALFI NIPIČ			PEGGY KRAJŠE PRIPADNIK SRENJE				SESTAV- LJALEC METELČICE VREDNOST- NI PAPIR						
RAZDE- LJEVALEC, RAZPO- ŠILJALEC												RADO BOLČINA POZITIV- NI ION	
	RAZDALJA MED SKRAJNIMA TOČKAMA								AMERIŠKA FILMSKA NAGRADA BEVSKANJE				
	EMIL NAVINŠEK PREBIVAL- CI AONIJE				DOMIŠLJAV PUHLO- GLAVEC					KAJENJE ASTRO- LOGINJA MALUS			
DEČEK					RIBJA KOŠČICA	KRAD- LJIVEC, ZMIKAVT	SEMOVI POTOMCI AMERIČAN (IRONIČNO)						MIK, DRAŽ
SKUPINA ŽUŽELK				TKALSKA PRIPRAVA GALIJ							PALEC, COLA RADO MURNIK		
BESEDNA UGANKA, PREME- TANKA									VEJA, PANOGA				
SODOBNI SL. PESNIK (IVAN)									DELAVEC V KAM- NOLOMU, KAMNOSEK				

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):
kc, vc, bolest, lastnik, ilinka, astaire, lectar, karakal,
kune, čč, nalika, amir, argos, navtilus, predtekma,
rabi, las vegas, okorn, odtisk, aplanat, siena, krog, ne,
ka, alen, avgit, oto, isaac, mati, sobojevnik, tek, tri-
najstka, eva.

Nagrajenci križanke

Na naslov uredništva je prispelo 116 rešitev decembrske nagradne križanke. Žreb je razdelil tri nagrade. Po par čevljev iz Planikine linije zaščitno-delovne obutve prejmejo Ciril Podlesnik iz Borovnice, Bruno Žerjav iz Žirovnice ter Simona Senica iz Hrastnika. Nagrajence prosimo, da za dogovor o dvigu nagrad pokličejo na telefonsko številko uredništva.



PUST JE ^v NAJLEPSI V BENETKAH

Odhod z vlakom
EC 50 CASANOVA

Vrnitev z vlakom
EN 241 VENEZIA

Odhod iz Ljubljane ob 10.25 (vlak EC 50 Casanova)
Prihod v Benetke ob 14.25

Odhod iz Benetk ob 20.10 (vlak EN 241 Venezia)
Prihod v Ljubljano ob 1.45

Cena povratnega potovanja Ljubljana-Benetke:

<i>Navadna povratna vozovnica</i>	15.890 tolarjev
<i>Skupina (če potuje 6 ali več oseb), na osebo</i>	11.103 tolarjev
<i>Obvezna rezervacija sedeža za vlak EC 50</i>	740 tolarjev

Nakup vozovnic in informacije: železniške postaje, blagajne za mednarodni potniški promet

Vse podrobnejše informacije o vsem, kar vas še zanima, lahko dobite po e-pošti mednarodni.promet@slo-zeleznice.si ter potnik.info@slo-zeleznice.si



Postavljalni vzvod za glavni signal z Južne železnice