

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Načrti potniškega prometa

Nova storitev: Oglaševanje na lokomotivah

Razvoj

Tržno mostišče

Reportaža

Z vlakom na grad Ostrovica

SŽ so ljudje

Marjan Borovnik: Načrtov nam ne manjka

Tujina

Finančna kriza in trg železniškega prometa

Veolia Cargo

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 • 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. novembra.



Postaja Grosuplje.
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Načrti potniškega prometa

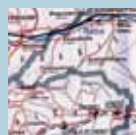
Letna številka prepeljanih potnikov naj bi se letos ustavila pri 16,5 milijona, srednjeročni cilj je 20 milijonov. Z različnimi akcijami in projekti želimo v potniškem prometu število potnikov še povečati.



Aktualno

Nova storitev: Oglaševanje na lokomotivah

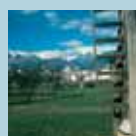
Slavni krst prve z oglasom poslikane lokomotive 541. Lokomotiva z oglasom Alpske konvencije bo vozila med Slovenijo in Avstrijo do konca leta 2009.



Razvoj

Tržno mostišče

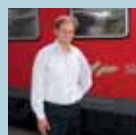
Tržno mostišče je geografski prostor (mesto, pokrajina, regija), kjer ocenjujemo, da se nahaja možna tržna niša – to je še neizkoriščen tržni prostor za uvedbo novih tržnih produktov z možnostjo nadaljnje širitve.



Reportaža

Z vlakom na grad Ostrovica

Grad Ostrovica je simbol Koroške in verjetno najbolj edinstven grad v Avstriji nasploh. Leži ob železniški progi Celovec–Dunaj, v bližini kraja Št. Jurij ob Dolgem jezeru.



SŽ so ljudje

Marjan Borovnik: Načrtov nam ne manjka

Z vodjo ŽIP PE Maribor se je pogovoril Robert Zakrajšek.



Tujina

Finančna kriza in trg železniškega prometa

Železnice lahko pričakujejo, da bodo neizkoriščene zmogljivosti v cestnem prometu kmalu začele napadati železniške prometne tokove.



Tujina

Veolia Cargo

Eden izmed največjih neodvisnih železniških operaterjev v tovornem prometu v Evropi.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Slovenske železnice si v skladu z usmeritvijo, postati nosilec javnega potniškega prometa, prizadevajo, da bi izboljšale potniške storitve na območju Ljubljane in primestnih občin, iz katerih se v prestolnico vozi največ potnikov. Zato so se odločile urediti obstoječa postajališča ter uvesti nova in tako potnikom ponuditi dodatne možnosti hitrega in udobnega prevoza z vlakom v središče Ljubljane. Na postajališčih, na katerih na vlake vstopa največ potnikov, bodo Slovenske železnice namestile kioske, v katerih bo mogoče kupovati tudi vozovnice za vse proge Slovenskih železnic.

Na železniški postaji Ljubljana je bila 7. oktobra slavnostno krščena in predstavljena prva z oglasom poslikana lokomotiva. Gre za prvi primer sistematičnega trženja lokomotiv Slovenskih železnic kot oglasnih površin. Lokomotivo 541 z oglasom Alpske konvencije je krstila direktorica direktorata za prostor Metka Černelč. Lokomotiva bo vozila med Slovenijo in Avstrijo do konca leta 2009 in bo naredila okrog 180 tisoč kilometrov. »Pri izbiri oglaševalcev bomo sledili svojemu poslanstvu, to je javnemu delovanju v potniškem prometu in ekološkosti v potniškem in tovornem prometu, ter iskali partnerstva s tistimi organizacijami, ki s svojimi blagovnimi znamkami to neposredno podpirajo oziroma s svojimi sponzorskimi potezami posredno krepijo te vidike,« je povedal generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara.

Poslovna enota potniški promet je 9. oktobra pripravila vožnjo promocijskega vlaka iz Ljubljane v Šentjur in Laško. Udeležilo se je več kakor sto predstavnikov poslovnih partnerjev. Potniški promet se je v prvem polletju povečal za šest odstotkov. Z različnimi akcijami želimo število potnikov še povečati. »V notranjem prometu prepeljemo 95 odstotkov potnikov in z njimi ustvarimo štiri petine prihodkov. Ker je mednarodni promet prihodkovno bolj zanimiv, ga bomo poskušali narediti še bolj privlačnega,« je povedal direktor za potniški promet Boštjan Koren.

Jože Simonič, upokojeni direktor ŽTO Novo mesto in krajan Grosupljega, je sprožil in koordiniral aktivnosti za obnovitev in spomeniško postavitve lokomotive 51-156 na tamkajšnji postaji. Posrečilo se je pridobiti številne donatorje, nekaj pa je potem prispevala tudi železnica iz proračuna svojega muzeja. Na sklepnem prireditvi Naj kopaljšče 2008 so organizatorji podelili Slovenskim železnicam priznanje za dejavno povezovanje v slovenskem turizmu.

Oktober so Slovenske železnice obiskali vodstvo družbe Železniški prevoz Črne gore in predsednik uprave ŽFBH Narcis Džumhur. Z generalnim direktorjem Slovenskih železnic Tomažem Scharo so se dogovorili o nadaljnjem sodelovanju in skupnih tržnih priložnostih. Črna gora je s svojimi naravnimi lepotami privlačen turistični cilj, ki bi ga bilo mogoče doseči tudi z vlaki. Strokovni sodelavci obeh družb bodo skupaj raziskali potencialne možnosti ter pripravili tržno sprejemljivo ponudbo. Tokovi blaga z območja Bosne in Hercegovine in nazaj so zaradi njenega rastočega gospodarstva velik potencial za prevoz po železnici. S kolegi iz BiH je bil oktobra lansiran projekt Deset tisoč cestnih vozil na železnico, kar pomeni oblikovanje nove storitve med Ljubljano in Sarajevom, ki bo konkurirala čedalje močnejšemu prevozu blaga po cesti. Novo storitev bosta železnici ponudili trgu z novim voznim redom 2008/2009.

Finančna kriza se bo dotaknila tudi železnic, pravi naš dopisnik iz Velike Britanije Ronald Smith. Več kot 30-letno neprekinjeno obdobje finančne rasti, povečevanje plačilne zmogljivosti in razpoložljivega dohodka fizičnih oseb je povzročilo večje povpraševanje potrošnikov, ki je posledično ustvarilo večje povpraševanje po prevozu tovora. Glede na to, da je denar, zlasti posojila, nenadoma težko pridobiti, banke pa so ugotovile, da nimajo več denarja, slabo kaže tudi trgu železniških prevozov. Kratkoročni obeti niso dobri, toda železnica ima še vedno neznatno prednost glede učinkovitosti, okoljske sprejemljivosti in sprejemljivosti pri strankah ter bo daljši rok zmagala.

V tokratni številki tudi predstavljamo tujega prevoznika, tokrat družbo Veolia Cargo, ki je eden izmed največjih neodvisnih železniških operaterjev v tovornem prometu v Evropi. Družba razpolaga z vseevropskim strokovnim znanjem in izkušnjami, ki so potrebni za obvladovanje prevoza tovora na dolgih razdaljah.

2

4

11

15

18

20

21

Načrti potniškega prometa

Poslovna enota potniški promet je 9. oktobra pripravila vožnjo promocijskega vlaka iz Ljubljane v Šentjur in Laško. Udeležilo se je več kakor sto predstavnikov poslovnih partnerjev. V Šentjurju so si ogledali Muzej Južne železnice ter druge zanimivosti Ipavčevega mesta, v Laškem pa so se seznanili z novimi turističnimi pridobitvami družbe Thermana. Potniški promet je na novinarski konferenci v Laškem predstavil dosežene cilje in načrte za prihodnje leto.

Potniški promet se je v prvem polletju povečal za šest odstotkov. Z različnimi akcijami želijo število potnikov še povečati. Direktor za potniški promet Boštjan Koren je na novinarski konferenci povedal: »Število potnikov in opravljenih potniških kilometrov je bilo ob polletju šest odstotkov večje. Tekoče poslovanje je pozitivno, zato je ob financiranju starih stroškov izgubo mogoče zmanjševati, ne pa odpraviti. Vsaj do konca leta ne: rahel minus bo v okviru predvidevanja. Letna številka prepeljanih potnikov naj bi se letos ustavila pri 16,5 milijona, srednjeročni cilj je 20 milijonov. V notranjem prometu prepeljemo 95 odstotkov potnikov in z njimi ustvarimo štiri petine prihodkov. Ker je mednarodni promet prihodkovno bolj zanimiv, ga bomo poskušali narediti še bolj privlačnega.«

Privlačnost storitev v mednarodnem in notranjem prometu želi-



Direktor za potniški promet Boštjan Koren je predstavil načrte.



Predstavitve je potekala v prostorih družbe Thermana (bivše Zdravilišče Laško) v Laškem.

jo v potniškem prometu doseči tudi z uvajanjem gostinskih storitev na vlakih in enotne blagovne znamke Vlakosned. Vlakosned bo prinesel kakovostno in raznovrstno gostinsko ponudbo na vlakih, cene pa naj bi bile tudi privlačne. Slovenske železnice želijo

doseči takšno raven gostinskih storitev, kakor jo poznajo potniki v letalskem prometu.

»Slovenci si zaslužijo enake storitve, kot jih imajo Avstrijci, Francozi in Švicarji,« je prepričan Koren. Robi Verlič iz družbe Vlakosned dodaja, da bodo na

polno zasedenih vlakih, v jutranjih in popoldanskih konicah, uvedli tudi ponudbo najbolj prodajanih izdelkov, kot so: kava, rogljički, sendviči, žvečilni gumiji in podobno. S tem želi Vlakosned narediti prepoznavno blagovno znamko, ki bo hkrati poudarjala povezanost z železnico.

V notranjem potniškem prometu želijo Slovenske železnice postati nosilec integriranega javnega prometa z enotnim voznim redom in enotnimi vozovnicami. Ta cilj naj bi uresničili do leta 2012. »K večji mobilnosti prebivalstva v notranjem prometu bo pripomogel integrirani javni potniški promet, katerega nosilec bo železniški potniški promet, z boljšo harmonizacijo voznih redov med posameznimi vrstami prevoza, predvsem prek enotnih prestopnih točk, oblikovanjem skupnega informacijskega sistema in skupne vozovnice za vso prevozno storitev,« je povedal Koren.

S projektom revitalizacije postaj, ki predvideva prenovu postaj, zgraditev novih objektov za potrebe potnikov, zgraditev parkirišč in parkirnih hiš ter objektov za druge namene želimo potnikom ponuditi več kakor samo prevoz. Pereč problem je predvsem parkiranje potnikov, ki se vozijo z vlakom v primestnem prometu. Večjo pogostost vlakov in taktni promet bomo zagotovili s posodobitvijo voznega parka (potniške garniture in vagoni). Do konca leta 2011 je predvide-

Slovenske železnice so leta 2007 prepeljale 16,1 milijona potnikov, od tega 15,2 milijona v notranjem prometu in 891 tisoč v mednarodnem prometu. Najpomembnejša vrsta potnikov v notranjem prometu so mladi in odrasli, ki sestavljajo kar 69,9 odstotka vseh potnikov. Največji delež prepeljanih potnikov so mladi z abonentskimi vozovnicami, in sicer se je leta 2007 z abonentskimi vozovnicami prepeljalo kar 34,1 odstotka mladih. V primerjavi z letom prej se je povečalo število starejših in upokoencev, ki pa v strukturi še vedno pomenijo manjši delež. Potniki tudi potujejo na daljših razdaljah kot prejšnja leta, kar se kaže v daljši povprečni prevoznici poti, ki se je lani povečala za 2,4 odstotka in je znašala 50,4 kilometra.

	2007	2006	Indeks
Število prepeljanih potnikov (000)	16.123	16.131	100,0
- notranji promet	15.232	15.275	99,7
- mednarodni promet	891	856	104,1
Število potniških kilometrov (mio.)	812,3	793,2	102,4
- notranji promet	690,3	675,4	102,2
- mednarodni promet	122,0	117,8	103,6
Povprečna pot (km)	50,4	49,2	102,4
- notranji promet	45,3	44,2	102,5
- mednarodni promet	136,9	137,7	99,4



Poslikani vlak z oglasom družbe Thermana.

na nabava 14 novih elektromotornih garnitur (EMG) 313, leta 2010 nabava šestih novih dizelmotornih garnitur (DMG) 810, do konca 2013 nabava 30 novih potniških vagonov.

Načrtuje se prenova informacijskega sistema železniške postaje Ljubljana, ki bo zajemala prenovno označevalnega sistema (piktogrami, prikazovalniki itd), ureditev čakalnic in avle. Novi ljubljanski potniški center Emonika bo zajemal zgraditev nove železniške in avtobusne postaje; svoj prostor pa bi imele tudi druge dejavnosti, kot so nakupovalna središča, pristočasne dejavnosti, kongresni center, poslovne

dejavnosti, hoteli, stanovanja in gostinski lokali.

Za učinkovit javni potniški promet v ljubljanski regiji bomo morali na Slovenskih železnicah spremeniti prometno organizacijo, nabaviti nova prevozna sredstva in zgraditi nova postajališča oziroma posodobiti izhodiščne točke – postaje, ki bodo v integriranem sistemu javnega potniškega prometa tudi enotne prestopne točke.

Prometno organizacijo želimo spremeniti tako, da bi postopno uvedli taktni promet vlakov, ki bi ob določenih časovnih presledkih vozili z začetnih na končne postaje. Ti presledki naj bi bili

pogostejši ob prometnih konicah. Izvedli bi tudi povezljivost postaj v ljubljanski regiji (vlak bo na primer vozil iz Litije v Kranj ali Logatec). Zametek takšnega voznega reda načrtujemo leta 2009. V obdobju do leta 2015 oziroma do leta 2023 bo glede na stanje javne železniške infrastrukture in glede na razvoj prometnih tokov na širšem območju treba uresničiti zasnove tras železniških prog za hitrosti 160 kilometrov na uro (do največ 250 kilometrov na uro). Glede na konkurenco obvoznih poti prek Italije in Avstrije v prometu vzhod-zahod pa bi bilo treba dograditi in obnoviti V. in X. koridor. Obenem bo treba do

leta 2015 obnoviti javno železniško infrastrukturo, v skladu z vsemi tehničnimi in drugimi zahtevami.

Glede dejavnosti potniškega prometa na območju Celja je Koren povedal: »Že pred časom smo postavili nov informacijski center v Celju, kjer lahko potniki dobijo boljše ali pa bolj kakovostne informacije o potovanju z vlakom. V bližnji prihodnosti nameravamo postaviti tudi kartomate in izboljšati obveščanje na postaji Celje. Pred dnevi je bil sestanek za poskusno obratovanje železniških informacijskih tabel na postaji Celje, ki jih bomo pozneje, če bodo uspešne, tudi postavili po celotni Sloveniji. V naslednjih letih pa nameravamo uvesti več vlakov med delovniki ter ob sobotah, nedeljah in praznikih.«

Postajališča bodo dobila novo podobo

Slovenske železnice si v skladu z usmeritvijo, postati nosilec javnega potniškega prometa, prizadevajo, da bi izboljšale potniške storitve na območju Ljubljane in primestnih občin, iz katerih se v prestolnico vozi največ potnikov. Zato so se odločile urediti obstoječa postajališča ter uvesti nova in tako potnikom ponuditi dodatne možnosti hitrega in udobnega prevoza z vlakom v središče Ljubljane.

Na postajališčih, na katerih na vlake vstopa največ potnikov, bodo Slovenske železnice namestile kioske, v katerih bo mogoče kupovati tudi vozovnice za vse proge Slovenskih železnic. Nov kiosk tako od 1. oktobra deluje na postajališču Ljubljana Stegne, od 15. oktobra pa tudi na postajališču Litostroj. Pripravljajo pa postavitev še dveh kioskov. Na postajališču Ljubljana Tivoli bo kiosk predvidoma začel obratovati novembra, na postajališču Ljubljana Vodmat pa decembra. Naslednji korak bo namestitev nadstreškov, najprej na postajališčih v ljubljanski urbani regiji, postopno do leta 2013 pa na

vseh postajališčih po Sloveniji. Trenutno poteka izdelava projektne naloge. Pilotna postavitev nadstreškov na postajališčih Ljubljana Tivoli, Litostroj, Ljubljana Stegne, Ljubljana Vodmat, Ljubljana Brinje, Ljubljana Ježica in Medno je predvidena v prvi polovici leta 2009. Z nadstreški bodo potniki zaščiteni pred vremenskimi vplivi, hkrati pa bodo urejeni peroni ter električni priključki za predvideno namestitev ozvočenja ter kartomatov v drugi fazi.

Tretji korak za izboljšanje potniških storitev v ljubljanski

regiji pa bo postavitev novih postajališč kot prestopnih točk javnega potniškega prometa. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, ozvočenjem in s primernim dostopom ter z urejenimi peroni. Projektirajo se idejne rešitve za nova postajališča Vnanje Gorice, Ljubljana Dolgi most, Lavrica, Ljubljana Rudnik, Preska, Škofja Loka (na obstoječi postaji bosta zgrajena nov peron in podhod) in Ljubljana Moste, ki so prednostna, ter Srednje Jarše in Zaprica (Bakovnik), ki bodo obravnavana v drugi fazi.

Predvidena je postavitev modularnih nadstreškov lahke sodobne konstrukcije. Ti bodo na eni strani odgovor na pričakovanja potnikov (zaščita pred vremenskimi vplivi, informiranje ...), hkrati pa bodo projektirani tako, da bodo v drugi fazi omogočali uvajanje dodatnih storitev, kot so daljinsko vodene napisane table in ozvočenje, videonadzor in kartomati.

Nova postajališča bodo projektirana v skladu z zadevnimi evropskimi standardi, peroni bodo višji od dosedanjih ter bodo omogočali nemoteno vstopanje in izstopanje tudi starejšim osebam in osebam na invalidskih vozičkih.

Slovenske železnice pričakujejo sodelovanje vseh lokalnih skupnosti pri urejanju širše okolice postajališč. Pogovori z MOL na pobudo Slovenskih železnic že potekajo. Kioski se postavljajo v sodelovanju s podjetjem Tobačna 3dva, Slovenske železnice z njihovo postavitvijo nimajo stroškov.



Kiosk na postajališču Ljubljana Stegne.

Marko Tancar

Nova storitev: oglaševanje na lokomotivah

Na železniški postaji Ljubljana je bila 7. oktobra slavnostno krščena in predstavljena prva z oglasom poslikana lokomotiva. Gre za prvi primer sistematičnega trženja lokomotiv Slovenskih železnic kot oglasnih površin, ki je plod sodelovanja med Slovenskimi železnicami in podjetjem RailAd. RailAd je pogodbeni partner Slovenskih železnic in je pooblaščen za trženje oglašnega prostora na zunanosti lokomotiv in vlakov. Z novim načinom oglaševanja bodo lahko naročniki oglasov izbrali izjemno opazno, premično obliko oglašne površine.

Alpska konvencija

Alpska konvencija je meddržavni sporazum, ki sledi ciljem trajnostnega razvoja na vseh ravneh v Alpah. Sporazum je bil podpisan leta 1991 v Salzburgu. Cilj Alpske konvencije je ohranjanje naravnega alpskega ekosistema in pospeševanje trajnostnega razvoja v tem prostoru, obenem pa zaščita gospodarskih in kulturnih interesov prebivalcev, ki živijo v državah – pogodbenicah konvencije. Te so: Nemčija, Avstrija, Francija, Kneževina Monako, Italija, Lihtenštajn, Švica in Slovenija ter Evropska skupnost. Lokomotiva, v celoti poslikana z motivom Alpske konvencije, bo kot ogromen premikajoči se oglasni prostor na poseben način opozorila na pomembnost alpskega prostora in predvsem na pomen trajnostnih oblik prometa. Več informacij o alpski konvenciji najdete na spletni strani www.alpconv.org.



Lokomotiva serije 541 z oglasom Alpske konvencije.

Lokomotivo 541 z oglasom Alpske konvencije je krstila direktorica direktorata za prostor Metka Černelč. Lokomotiva bo vozila med Slovenijo in Avstrijo do konca leta 2009 in bo naredila okrog 180 tisoč kilometrov. Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je ob tej priložnosti povedal, da so se Slovenske železnice odločile za oglaševanje na lokomotivah zato, da bi pridobili dodatna



Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara.

sredstva, ki jih bomo potem vlagali v ureditev železniških postaj in druge infrastrukture, ki jo ponujamo potnikom.

»Poleg tega, in morda še bolj pomemben, je seveda naš dejavni odnos, ki ga gojimo skupaj z naročniki poslikav. V konkretnem primeru pomeni ekologijo v alpskem prostoru, ki jo seveda z železniškim prometom nedvomno bistveno bolje izvajamo kot pa tovorni

in potniški promet na cesti. Pri izbiri oglaševalcev bomo sledili svojemu poslanstvu, to je javnemu delovanju v potniškem prometu in ekološkosti v potniškem in tovornem prometu, ter iskali partnerstva s tistimi organizacijami, ki s svojimi blagovnimi znamkami to neposredno podpirajo oziroma s svojimi sponzorskimi potezami posredno krepijo te vidike,« je še povedal Schara.



Lokomotivo je krstila direktorica direktorata za prostor Metka Černelč.

Podpis dogovora o sodelovanju v projektu Civitas Elan. Z leve: predstavnica mesta Gent Karin Temmerman, župan Zagreba Milan Bandić, župan Ljubljane Zoran Jankovič, namestnik župana mesta Brno Ladislav Macek in namestnik župana mesta Porto Sergio Bandoa.



Aktualno
Cvetka Draksler

Slovenske železnice sodelujejo v projektu Civitas Elan

Predstavniki partnerjev iz petih evropskih mest, ki sodelujejo v projektu Evropske unije Civitas Elan, so se od 27. do 29. oktobra sestali na uvodnem srečanju v Ljubljani. Ob tej priložnosti so župani mest, ki sodelujejo v projektu, slovesno podpisali dogovor o sodelovanju.

Civitas Elan je pobuda Evropske komisije, ki v obliki različnih projektov poteka od leta 2002. Namenjena je demonstracijskim projektom v mestih, koordinira pa jo generalni direktorat EU za energijo in promet. Njen cilj je preizkušanje in uvajanje strategij, ki pri-

spevajo k uresničevanju evropskih politik na področju prometa, učinkovite rabe energije in alternativnih virov v prometu ter varstva okolja. Demonstracijski projekti združujejo ukrepe prometne politike in tehnologije, financirani pa so z nepovratnimi sredstvi EU.

Civitas Elan namenja veliko pozornost razvoju javnega prometa, kolesarjenju in hoji, alternativnim virom energije in uporabi informacijske tehnologije v prometu, dostopnosti za vse in temelji na vključevanju javnosti v načrtovanje mobilnosti. Njegov namen je tudi prispevati k spremembi potovalnih

navad, to je preusmerjanju osebnega na javni prevoz.

V projektu Civitas Elan sodeluje 37 partnerjev iz petih evropskih mest: Gent (Belgija), Brno (Slovaška), Porto (Portugalska), Zagreb (Hrvaška) in Ljubljana kot vodilni partner, ki koordinira projekt na najvišji ravni. V Ljubljani sodeluje deset partnerjev: Mestna občina Ljubljana, LPP, Slovenske železnice, Telargo, Prometni inštitut Ljubljana, Urbanistični inštitut RS, Fakulteta za družbene vede Univerze v Ljubljani, Kmetijski inštitut RS, Regionalni okoljski center za srednjo in jugovzhodno Evropo

in Institut Jožef Stefan. Projekt bo trajal do leta 2012.

Civitas Elan je prvi projekt, v okviru katerega potniški promet Slovenskih železnic dostopa do nepovratnih evropskih sredstev. Pred tistimi, ki bomo v tem projektu sodelovali, je zahtevna naloga, saj so »pravila igre« v EU v zvezi s porabo sredstev natančno določena in ne dovoljujejo nikakršnih odstopanj od vsebine projekta. Seveda pa nam sodelujočim pomeni strokovni izziv in prvi korak k vključevanju v projekte, v okviru katerih je mogoče pridobiti sredstva za razvoj Slovenskih železnic v različnih segmentih.

Obnovljena lokomotiva 51-156 na postaji Grosuplje

Trinajst let je že, kar je **Jože Simonič**, upokojeni direktor ŽTO Novo mesto in krajan Grosupljega, sprožil in koordiniral dejavnosti za obnovitev in spomeniško postavitev

lokomotive 51-156 na takšnji postaji. Železnici pač zmeraj manjka denarja, in tako je Jože Simonič pritegnil turistično zvezo Grosuplje, da se je zavzela za obnovo. Posrečilo se

je mu pridobiti številne donatorje, nekaj pa je potem prispevala tudi železnica iz proračuna svojega muzeja.

Temeljna dela so opravile Centralne delavnice v Šiški, obnovo pa je dokončal kar Jože sam s pomočniki v nekdanji kurilnici v Grosupljem. Še nadstrešnico so ji zgradili, tako da je bilo zanj zgledno poskrbljeno. Vendar je po tolikih letih

vendarle spet treba kaj narediti. In spet neuničljivi Jože! Pač železničar skoz in skoz!

Odločno se je vključil še **Željko Perko**, vodja nadzorne postaje Grosuplje, in sta začela. Spet sta pridobila številne donatorje, pisala sta celo na Ministrstvo za promet. Železnica je rada priskočila na pomoč, saj gre vendarle za lokomotivo iz njene registrirane muzejske zbirke, in je nabavila vso potrebno barvo.

Za zaključek smo pridobili še **Franca Cerarja**, upokojenega strokovnjaka CD-Šiška za napise na vozilih, da je na lokomotivo ročno napisal serijske oznake, tako kot nekoč. Si predstavljate, kakšne bi bile videti računalniško izrisane nalepke v črkopisu helvetica? Groza! Ravno drobne rokopišne nepravilnosti dajejo oznakam pravo historično dimenzijo. Za to pa se je vredno potruditi. In rezultat je spet – zgleden!

Mladen Bogić
Železniški muzej Slovenskih železnic



Obnovljena lokomotiva na postaji Grosuplje.



Jože Simonič in Željko Perko ob obnovljeni lokomotivi.

S konference o upravljanju prometa in sistemih za spremljanje vlakov

Od 15. do 17. oktobra je v Carigradu, v Turčiji, potekala prva svetovna UIC konferenca TM & TCS – Traffic Management & Train Control Systems (upravljanje prometa in sistemi za spremljanje vlakov). Konferenca je bila hkrati z drugim mednarodnim železniškim simpozijem. Sejmski program je obema srečanjema dal še dodatno, predvsem praktično vrednost. Posrečeno je bila izbrana lokacija dogodkov, saj so se vsi odvijali na železniški postaji Haydarpaşa v

besedah zapisati glavne poudarke s predavanj in okroglih miz, ki sem se jih uspel udeležiti. Dogajanja so bila razdeljena v več vsebinskih sklopov, ki so se odvijali v več dvoranah. Murphyjev zakon se je še enkrat potrdil. Tista predavanja, na katerih bi na vsak način želel biti, so bila v istem terminu. Potem preostane samo še sistem: cifra-mož.

Kot rečeno, izluščiti in v nekaj besedah zapisati vse zanimivosti je nemogoče, zato je morda najbo-

veliko. Še vedno se marsikje razume kot nepotrebno zlo! Hkrati postaja jasno in je tudi empirično dokazano, da je strošek investicije samo manjši del stroška opreme v njeni življenjski dobi. Kot je lepo razložil predstavnik podjetja Spitzke Group, ki se ukvarja tudi z vzdrževanjem, je investicijska vrednost samo vrh ledene gore nad gladino (okoli 10 odstotkov), glavnina pa je pod vodo in se v tem primeru imenuje stroški vzdrževanja v taki ali drugačni obliki. Pri tem pa se

vprašanja kadrov. Niti v enem se ni govorilo o zmanjševanju zaposlenih in na tak način o zmanjševanju stroškov. Zaposleni postajajo ključni kapital ob hkratnem spoznanju, da so neizogibne strukturne spremembe, veliko novega znanja, ki ga je treba sprosti poglobljati. Sedaj se razviti železniški sistemi in tisti, ki se v tej smeri resnično trudijo, tukaj sta zagotovo zgledna primera Turške in Korejske železnice, ukvarjajo z vprašanji usposabljanja in vzgajanja kadrov, s pri-



Kraj dogodka: postaja Haydarpaşa v azijskem delu Carigrada.

azijskem delu Carigrada. Običajno se podobne konference in sejmi odvijajo v okolju daleč stran od železniških tirov in jim tako manjka nekaj pristnega železniškega vonja, ropota in stika s potniki, torovi in železniškimi delavci.

Ob pogledu na program je bilo pred začetkom veliko pričakovanj in hkrati tudi dvomov o tem, kaj bomo udeleženci konference pridobili. In če zdaj, po zaključku, kritično ocenim celoten dogodek, si zasluži vso pohvalo – tako z organizacijskega kot še posebej z vsebinskega vidika. Redko katera konferenca ali simpozij posreduje toliko vsebinsko bogatih in praktično uporabnih informacij, znanja in podatkov. Redki so dogodki, na katerih se zberejo ljudje z vsega sveta. To je tudi vzrok, da je težko v nekaj

lje uporabiti dobri stari telegrafski slog. Pa še na železnicah se je telegraf prvič praktično uporabil, pred več kot 150 leti. In 150 let obstoja letos praznujejo tudi Turške železnice (TCDD).

Poraba energije

Japonske železnice so z zamenjavo vlečnih vozil dosegle skoraj 50-odstotno znižanje porabe energije oziroma energentov. Podobne rezultate so dosegli tudi v Združenih državah Amerike. Obojim je skupno razumevanje, da je z manjšo porabo energije dosežen najmanj dvojen rezultat – manj stroškov, manj emisij.

Varčevanje v investicijski fazi je najdražje

Na področju vzdrževanja se dogaja



Okrogla miza na konferenci TM & TCS

da s pravimi ukrepi v fazi investicije v veliki meri zmanjšati potrebna sredstva za vzdrževanje. Namig je bil jasen – varčevanje v investicijski fazi je najdražje.

Predstavnik UIC Bryan Book se je osredotočil na vzdrževanje prog (vzdrževanje EE in SVP naprav) in skozi različne vzdrževalne pristope pokazal (ne samo z ekonomskega, ampak predvsem tehničnega in varnostnega vidika), da je vzdrževanje najbolj učinkovito, če se monitoring izvaja med vožnjo vlakov. Ob sedanjih komunikacijskih sistemih in z uporabo sodobnih metod odčitavanja ključnih parametrov posameznih elementov je to relativno enostavno.

Zaposleni so ključni kapital

Več predavateljev se je poleg tehničnih vprašanj dotaknilo tudi

lagoditvami delovnih procesov od fizično delovno intenzivnih v bolj strokovno-intelektualno delovno intenzivne.

Načrtovanje železniških prog za velike hitrosti

Primer Italijanskih železnic in njihovih v osemdesetih letih začetih projektih hitrih prog dajejo konkretne rezultate v skoraj razpolovljenih potovalnih časih. Korejske železnice so se odločile za princip gradenj po sistemu »ribje kosti«. Na glavno traso navezujejo z leve in desne manjše, lokalne trase. S tem ustvarjajo vozlišča – v potniškem in tovornem prometu, proge pa lahko konstruirajo potrebam primerno. O tem, kar delajo Turške železnice, pa res na kratko – vedo, kaj delajo, in to delajo učinkovito in profesionalno.

GSM-R

Glede na našo domačo aktualnost je bil GSM-R sklop predavanj še posebej zanimiv. Z vidika tehnologij je en sam poudarek, in sicer da se je treba odločiti vedno za tisto tehnologijo, ki je zadnja, ker je na tem področju še to včasih premalo, saj se tehnologije nadgrajujejo oziroma zamenjujejo v zelo kratkih obdobjih. Naslednji poudarek na tem področju, ki ga je v svojem predavanju posebej podčrtal dr. Lasch iz Nemčije je, da je treba razumeti, da telekomunikacijski sistemi na železnicah v nobenem pogledu ne sodijo med varnostne

sisteme. Mimogrede še tole: v kratkem bodo na spletnih straneh UIC objavljena vsa predavanja iz sklopa GSM-R.

Inovacije z Daljnega vzhoda

Japonska inovativnost se je pokazala na področju izkoriščanja analognih radijskih sistemov za prenašanje podatkov za potrebe vodenja prometa. Pri nekaterih strokovnjakih iz Evrope se je ob tem pojavil resen dvom o tem. Ker pa je Japonska otok, ji nihče ne odreka njenih inovativnih, z UIC standardi nezdržljivih rešitev. Je pa zato splošno navdušenje požela ravno tako japonska

rešitev, imenovana Suica. To je pametna kartica in pokriva najširši (trenutno) možni obseg kartičnih storitev. Razvita je bila za plačevanje na vlaku, uporaba se je širila na področje plačevanja različnih storitev na postajah, v trgovinah, parkiranju, vstopnicah za kulturne prireditve ... Ustvarili so univerzalno kartično storitev.

ETCS

Sistemi upravljanja ETCS postajajo praktično uporabni, dajejo otipljive rezultate in skozi vse to postajajo dobičkonosni. Pričakovani rezultati se kažejo sicer precejšnje časovno zamu-

do, ki se meri v letih. Vendar pa so sedaj rezultati tisti, ki takšne zamude in vse vložene napore (in sredstva, tako s strani železniških uprav kot s strani proizvajalcev tovrstne opreme) upravičujejo in jih pošiljajo v pozabo.

Ker gre Slovenija ravno v tem času v razpis za sistem ETCS med Sežano in Hodošem, lahko rečemo, da smo v koraku s časom in gremo v smeri razvitih železnic. To sicer ni bilo povedano na konferenci, je pa treba dodati na tem mestu in hkrati upati, da bomo lahko na naslednji konferenci tudi mi predstavili naš projekt ETCS (upam, da bo poleg tudi GSM-R).

Turčija na križišču evropskega in azijskega kontinenta

Turške državne železnice so pred dvema letoma, ko so praznovali 150-letnico delovanja, prvič organizirale simpozij o razvoju železniškega sistema v Turčiji. Soorganizator letošnjega, drugega mednarodnega simpozija o železnicah, je bila mednarodna železniška unija – UIC. Na postaji Haydarpaşa v Carigradu, ki je bila prizorišče dogodka v času med 15. in 17. oktobrom, so se srečali mednarodna in turška politična in strokovna javnost ter mnogi generalni direktorji železnic. Več kakor osemsto udeležencev simpozija je prisluhnilo aktualnim vprašanjem razvoja železniškega sistema v Jugovzhodni evropski regiji, Aziji, Afriki, železniški politiki Evropske unije, različnim praksam prestrukturiranja železnic, modelom vlaganj v železniško infrastrukturo in tehnološkimi dosežkom. Posebna pozornost pa je bila namenjena gostitelju dogodka, Turškim železnicam, ter uresničevanju njihovih velikih načrtov za posodobitev železniškega sistema. Udeleženci simpozija so si lahko ogledali tudi razstavo železniške opreme, naprav in vozil. Železniške postaje Haydarpaşa, ki

Leta 2007 je bila Turčija z gospodarsko rastjo 9,9 odstotka med najhitreje rastočimi gospodarstvi na svetu. Turške železnice so isto leto povečale prevoza blaga za 46,6 odstotka v primerjavi z letom 2002, medtem ko so prepeljale za 11 odstotkov več potnikov kot pred petimi leti. Na mesec prepeljejo 4.000 blok vlakov v notranjem prometu ter 1.000 blok vlakov v mednarodnem prometu.

leži na azijski strani ob Bosporski ožini, organizator ni izbral zgolj slučajno za kraj dogodka, temveč je hotel s tem »še poudariti vlogo Turških železnic pri povezovanju železniških sistemov evropskega in azijskega kontinenta«, kot je dejal generalni direktor **Süleyman Karaman**.

Po več desetletjih investicijskega mrtvila v železniški sistem ter prednostnega investiranja v cestno infrastrukturo, se je po letu 2000 za Turške železnice začelo novo obdobje. Med odmevnimi železniškimi projekti je tako imenovani Marmaray projekt, železniški predor pod Bosporjem, ki naj bi bil dokončan do leta 2011. S tem bo uresničen stoletni turški sen. Predor bo velika rešitev za preobremenjene mostove, ki povezujejo azijski in evropski del dvanajst- ali celo večmilijonskega

Carigrada. Z vlaki, ki bodo vozili v predoru, se bo lahko prepeljalo v uri tudi do 75000 potnikov na vsaki smeri. Milijon dnevnih migrantov bo z vlakom premoščalo razdaljo hitreje, prispevali bodo k zmanjšanju onesnaževanja Carigrada in k energetski varčnosti.

Turški železničarji so ponosni tudi na gradnjo prog visokih hitrosti med Ankaro in Carigradom, Ankaro in mestom Konya, načrte za revitalizacijo tako imenovane »svilnate poti« - gradnjo 98 kilometrov dolge proge Kars–Tbilisi–Baku med Turčijo, Gruzijo in Azerbajdžanom. Navzoče so seznanili, da nadaljujejo gradnjo nove sodobne postaje za visoke hitrosti v Ankari ter obnovo manjših postaj, zamenjavo tehnično zastarelih naprav na progah, nabavili so nova vozila za potniški

promet, zgradili enajst logističnih centrov, opremili pristanišča za ro-ro promet. V reorganiziranju in upravljanju sistema Turških železnic pa vnašajo norme in pravila Evropske skupnosti.

Turške železnice so zaradi skupnega soočanja z izzivi turškega tržnega potenciala in blagovne menjave Turčije z državami članicami EU pomemben partner Slovenskim železnicam, zato so priložnosti za afirmacijo sodelovanja več kakor dobrodošle. Med te priložnosti sodi tudi mednarodni ekonomski forum, ki se je odvijal v Izmiru od 3. do 4. novembra. Udeležili so se ga visoki politični predstavniki ter ugledni gospodarstveniki Jugovzhodne evropske regije in Turčije. Tokrat je bila v ospredju Turčija s svojim razvojnim in gospodarskim potencialom. Med nastopajočimi govorniki je bil generalni direktor Slovenskih železnic **Tomaž Schara**. Govoril je o vlogi Slovenskih železnic pri razvoju železniških prometnih tokov med Turčijo in državami članicami EU, s poudarkom na desetem panevropskem koridorju in evropsko-azijski perspektivi. Mirjam Kastelič



Z leve: Vodja kabineta predsednika ŽFBH mag. Azra Ferizović, predsednik ŽFBH Narcis Džumhur in izvršni direktor Sejo Ramić.

Novi projekt Deset tisoč cestnih vozil na železnico v prometu med BiH in Slovenijo

Tokovi blaga z območja Bosne in Hercegovine in nazaj so zaradi njenega rastočega gospodarstva ter blagovne menjave z državami članicami Evropske

unije velik potencial za prevoz po železnici, v katerega se želijo Slovenske železnice v sodelovanju z ŽFBH intenzivno vključiti.

V ta namen so se sestali predsednik uprave ŽFBH **Narcis Džumhur** in generalni direktor Slovenskih železnic **Tomaž Schara** ter njuni sodelavci. Na sestanku, ki je bil 22. oktobra v Ljubljani, so navzoči lansirali projekt s simboličnim naslovom **Deset tisoč cestnih vozil na železnico**, kar pomeni oblikovanje nove storitve med Ljubljano in Sarajevom, ki bo

konkurirala čedalje močnejšemu prevozu blaga po cesti. Novo storitev bosta železnici ponudili trgu z novim voznim redom 2008/2009. Blagovna menjava med Slovenijo ter Bosno in Hercegovino je leta 2007 znašala 1.070.338 ton, od tega so železnice prepeljale 12 odstotkov tovora. Slovenske železnice so leta 2007 v prometu z BiH prepeljale skupaj 366.412 ton (uvoz, izvoz in tranzit) in 3.187 potnikov. Število potnikov z vlaki med Slovenijo in BiH narašča, vendar morajo prestopati v Zagrebu.

Vodstvi železnic menita, da bi morali trgu ponuditi atraktivno storitev, ki bo konkurirala tako cestnemu kot letalskemu prometu. Zato bodo strokovni sodelavci Slovenskih železnic in ŽFBH v voznem redu 2009/2010 proučili možnost uvedbe direktnega nočnega vlaka med Ljubljano in Sarajevom. Pogovor je tekel tudi o potencialnem razvoju sodelovanja na drugih področjih, kot so uporaba storitev Prometnega instituta, Centralnih delavnic, ter medsebojna izmenjava izkušenj in prakse.

ŽFBH v letu 2007

- dolžina prog: **601 km**
- število prepeljanih potnikov: **0,4 mio**
- potniški kilometri: **32 mio**
- prepeljano blago v tonah: **7,2 mio**
- netotonski kilometri: **757 mio**

Vodstvo družbe Železniški prevoz Črne gore na obisku pri Slovenskih železnicah

Enaindvajsetega oktobra je Slovenske železnice obiskalo vodstvo delniške družbe Železniški prevoz Črne gore. Podjetje je bilo ustanovljeno julija letos, po delitvi delniške družbe Železnic Črne gore na povsem institucionalno ločena pravna subjekta: družbo za opravljanje železniške prevozne dejavnosti in vzdrževanje vozil ter družbo za upravljanje železniške infrastrukture. Lastništvo nad podjetjem je razdeljeno med državo ter zasebnimi skladi. Prestrukturiranje nekdanje enovite družbe Železnic



Z leve: Član odbora direktorjev Peter Drašler, predsednik odbora direktorjev mag. Rešad Nuhodžić, član odbora direktorjev Željko Nikolić in izvršni direktor Momčilo R. Rakočević.

Črne gore so spremljale velike težave, predvsem pomanjkanje prevoznega potenciala, zaradi prepočasnega oživljanja nekdanjih močnih generatorjev blaga, slabo stanje infrastrukture in voznih sredstev, neurejeni odnosi z državo glede financiranja storitev v javnem interesu, negativno mnenje javnosti o železnici, ki se je izrazito poslabšalo po hudi železniški nesreči s tragičnimi posledicami. Z vso to dediščino se spopada novoustanovljena družba Železniški prevoz Črne gore. Obisk pri Slovenskih železnic so

izrabili, da se seznanijo z odnosi znotraj slovenskega železniškega sistema, organizacijskim modelom Slovenskih železnic, še posebej jih je zanimalo urejanje odnosov z državo na področju izvajanja javnih storitev v potniškem prometu. Vodstvi železnic sta se govorili tudi o razvoju nadaljnjega sodelovanja ter skupnih tržnih priložnostih. Rešitve s področja informatike in storitve Centralnih delavnic, ki jih je dosedanje enovito podjetje Železnice Črne gore že uporabilo, je mogoče še naprej

širiti, zanimive pa so tudi storitve Prometnega instituta. Med skupne tržne priložnosti sodijo potencialni prometni tokovi prek Luke Bar. Žal se luka počasi konsolidira, vendar je pričakovati, da bo pretovor v nekaj letih ponovno dosegel vsaj pet milijonov ton. Slednje bo prispevalo k potencialnemu povečanju prevoza na desetem koridorju ali pa k razvoju t. i. pomorskih avtocest z vključevanjem Luke Koper ter Slovenskih železnic in Železniškega prevoza Črne gore v transportno verigo. Potencialni skupni izziv za železniški družbi so tudi blagovni tokovi razvijajoče se industrijske proizvodnje v Albaniji. Črna gora je s svojimi naravnimi lepotami privlačen turistični cilj, ki bi ga bilo mogoče doseči tudi z vlaki. Vodstvi sta se dogovorili, da bodo strokovni sodelavci obeh družb skupaj raziskali potencialne možnosti ter pripravili tržno sprejemljivo ponudbo.

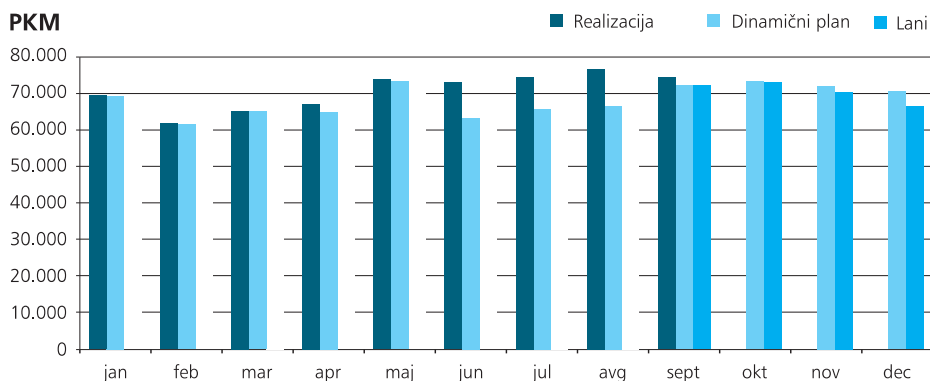
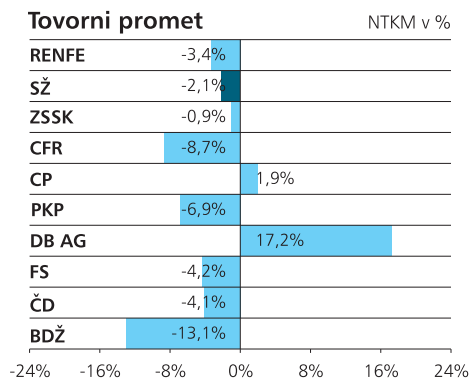
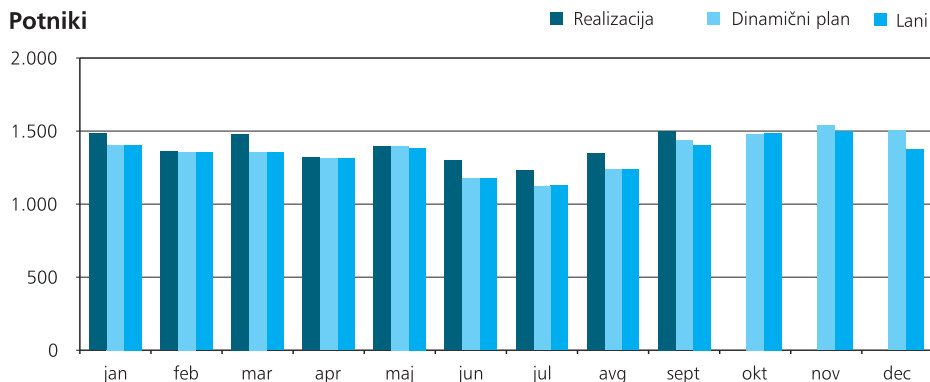
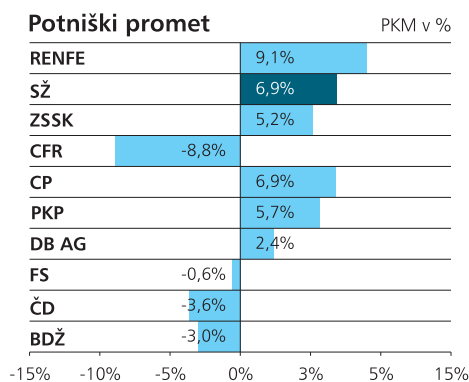
Železniški prevoz Črne gore leta 2007

- dolžina prog: **248 km**
- število prepeljanih potnikov: **1,2 mio**
- potniški kilometri: **135 mio**
- prepeljano blago v tonah: **1,8 mio**
- netotonski kilometri: **183 mio**

Obseg dela evropskih železnic

Januar-avgust 2008/2007

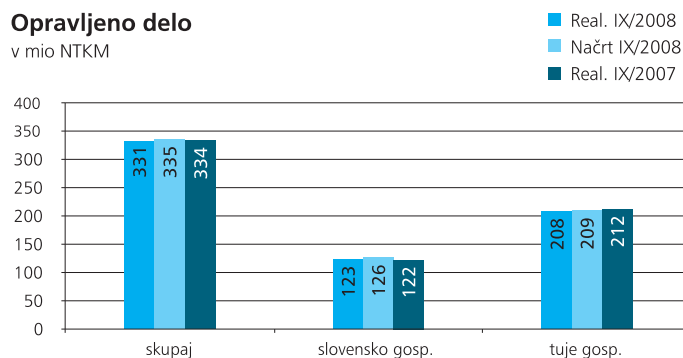
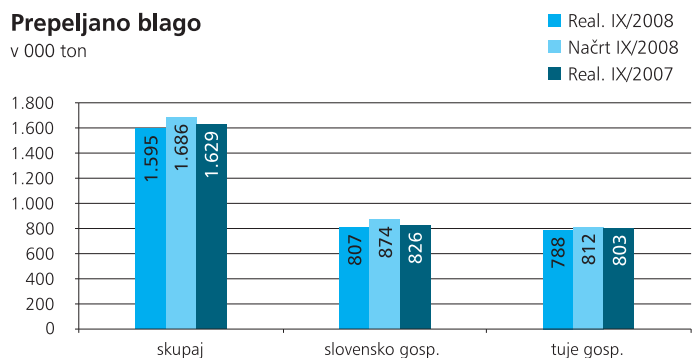
Potniški promet Slovenskih železnic



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

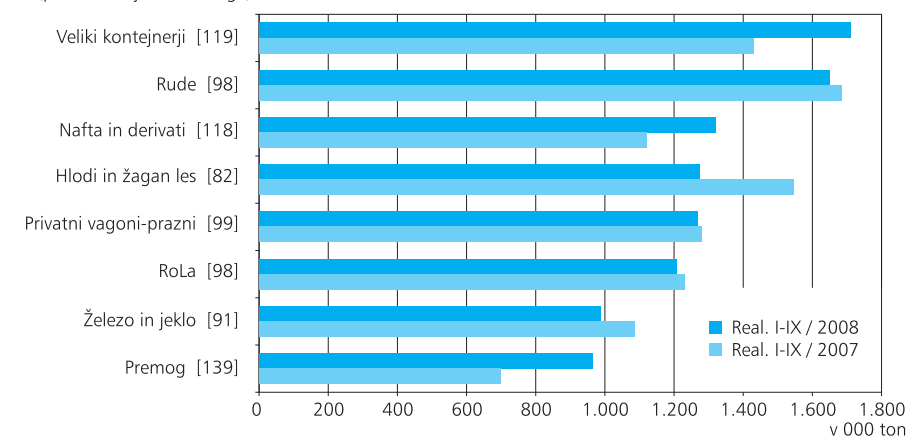
September 2008 - ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic



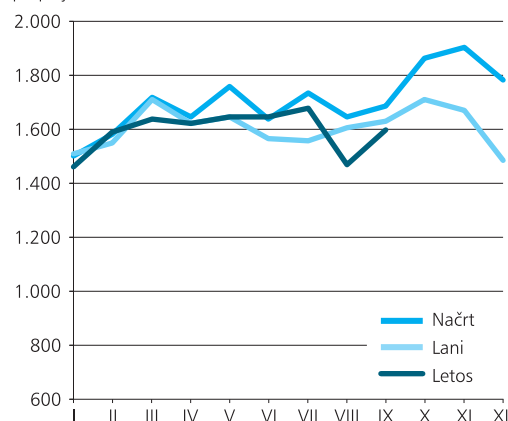
Prepeljani tovar

(pomembnejše vrste blaga)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (9)

Voditeljstvo

V okviru obravnave modela poslovne odličnosti EFQM bomo v nadaljevanju predstavili vseh devet elementov tega modela, in sicer pet dejavnikov in štiri rezultate. Vsak dejavnik in rezultat ima dele meril (podmerila), ki so pomembna za razčlenjevanje posameznega dejavnika/rezultata. V prejšnjem prispevku smo predstavili logiko Radar, kot orodje ocenjevanja in vrednotenja pristopov in rezultatov/kazalnikov. V več prispevkih bomo predstavili posamezne dejavnike in rezultate s podmerili. Predstavili jih bomo v zaporedju, kot so opredeljeni v modelu, čeprav se jih da v

praksi obravnavati tudi v drugem zaporedju.

Voditeljstvo je prvo merilo modela odličnosti EFQM. Opredeljujejo ga, tako da »Odlični vodje razvijajo poslanstvo in vizijo ter omogočajo njuno doseganje. Razvijajo organizacijske vrednote in sisteme, potrebne za trajni uspeh, ter vse to uresničujejo z ustreznimi dejanji in vedenjem. V obdobjih sprememb ohranjajo stanovitnost namena. Če je treba, so taki vodje sposobni spremeniti usmeritev organizacije in pritegniti k sodelovanju tudi druge«.

Natančnejšo opredelitev tega dejavnika daje pet podmeril,

vsako podmerilo pa se uresničuje s pristopi, ki si jih organizacija sama izbere na podlagi usmeritev, ki jih daje model. Na Slovenskih železnica smo opredelili prvo verzijo pristopov, ki se bo v nadaljnjem delu še dograjevala in prilagajala potrebam. Prva skupina pristopov so splošni pristopi, ki se izvajajo vsepovsod, druga skupina pa so pristopi, ki jih vsebuje Strateški načrt do leta 2015, in so usmerjeni na štiri poslovna področja/stebre (Tovorni promet, Potniški promet, Storitve in Vzdrževanje infrastrukture ter vodenje prometa).

(Nadaljevanje prihodnjič)



Razčlenitev pristopov je prikazana v naslednji razpredelnici.

Podmerilo modela EFQM	Pristop SŽ	Kratek opis pristopa
1a: Vodje razvijajo poslanstvo, vizijo, vrednote in etiko ter dajejo zgled kulture odličnosti	Poslanstvo, vizija in vrednote	Vodje* predlagajo in dejavno sodelujejo pri izdelavi strateškega načrta družbe in drugih dokumentov, v katerih je zajeto poslanstvo, vizija, vrednote in etika družbe, glede na zahteve in spremembe v okolju (evropska prometna politika, okolje in energija, nove priložnosti ...)
	Sodelovanje v organizaciji	Vodje pospešujejo sodelovanja v organizaciji (vertikalno, horizontalno, vsebinsko)
	Učenje in inovativnost	Vodje spodbujajo in pospešujejo učenje, ustvarjalnost in inovativnost
1b: Vodje so osebno vključeni v razvoj, izvajanje in stalno izboljševanje sistema upravljanja organizacije	Sodelovanje v zunanjih razvojnih projektih	Vodje sodelujejo v zunanjih projektih (nacionalnih in mednarodnih) in s tem prenašajo dobro prakso in omogočajo razvoj ter primerljivost
	Projektno vodenje	Vodje spodbujajo, načrtujejo, organizirajo in spremljajo izvajanja razvojnih projektov in nalog, pobud itd.
	Uvajanje poslovne odličnosti	Izboljšanje kakovosti s postopnim uvajanjem poslovne odličnosti * Pristop iz Strateškega načrta do 2015
1c: Vodje sodelujejo z odjemalci, partnerji in predstavniki družbe	Skupinske aktivnosti izboljševanja in sodelovanja	Vodje organizirajo in spodbujajo aktivnosti izboljševanja in sodelovanja na sestankih, konferencah ipd. s poslovnimi partnerji, skupnimi projekti, na srečanjih z odjemalci in partnerji ...
	Priznanja in nagrade	Vodje dajejo priznanja in nagrade posameznikom in timom udeležene strani (odjemalci, partnerji, predstavniki širše družbe) za njihov prispevek k poslovanju in zvestobi.
1d: Vodje krepijo kulturo odličnosti med zaposlenimi v organizaciji	Obravnava in realizacija strateškega načrta	Strategija in njena realizacija so predmet pogoste obravnave vodij na srečanjih z zaposlenimi - sestanki, timi, krožki, razgovori ...
1e: Vodje prepoznajo potrebo po organizacijskih spremembah in se prvi zavzamejo zanje	Management sprememb	Vodje opredeljujejo projekte (aktivnosti) in definirajo prioritete za prilagajanje in spremembe organizacije in delovanja znotraj in zunaj SŽ.

* s pojmom vodje zajamemo vse štiri organizacijske ravni vodenja



Tržno mostišče

Z dokončanjem procesa globalizacije ob koncu 20. stoletja se je uveljavil globalni svetovni trg, kjer poteka oster konkurenčni boj za uspeh ali vsaj preživetje podjetij. Zato se tudi pri poslovanju in še posebej pri trženju čedalje bolj uveljavljajo metode, ki črpajo svoje zamisli in terminologijo pri vojaških vedah: strateški načrt, tržna strategija, tržna ofenziva, tržne operacije in podobno. Zagotovo je odličan vojaški film iz sedemdesetih let z naslovom Za most predaleč (A Bridge Too Far), ki je bil večkrat prikazan tudi v slovenskih kinematografih in na televiziji ter prikazuje operacijo zavezniških vojaških sil iz leta 1944 med drugo svetovno vojno z naslovom Market-Garden, navdihnil strokovnjake za trženje, da so oblikovali strokovni termin Tržno mostišče (angleško »Marketing Bridgehead«, <http://en.wikipedia.org/wiki/Bridgehead>) ter pripadajočo strategijo in metodologijo.

Slovensko Porabje kot možno novo tržno mostišče za Slovenske železnice

Tržno mostišče je geografski prostor (mesto, pokrajina, regija), kjer ocenjujemo, da se nahaja možna tržna niša – to je še neizkoriščen tržni prostor za uvedbo novih tržnih produktov z možnostjo nadaljnje širitve. Glede na omejene vire in sredstva za širitev trga SŽ, si pogledjmo, kje v zamejstvu stojijo diplomatska predstavništva Republike Slovenije, saj so bili ti kraji in regije zagotovo izbrani po temeljitem strateškem premisleku. To so: Trst v Tržaški pokrajini v Italiji (generalni konzulat RS), Celovec na avstrijskem Koroškem (generalni konzulat RS), Gradec na avstrijskem Štajerskem (konzulat RS), Monošter (Szentgotthárd, <http://sl.wikipedia.org/wiki/Monošter>) v Železni županiji na Madžarskem (generalni konzulat RS) in Zagreb

v Zagrebški županiji na Hrvaškem (veleposlaništvo RS).

Skupna značilnost vseh navedenih krajev je, da so politična, kulturna in gospodarska središča tako zamejskih Slovencev kot tamkajšnje regije ter da so iz Slovenije dostopni po glavnih železniških progah. **Torej obstaja obojestranski interes, da bi navedena regijska središča povezali s hitrimi in udobnimi vlaki z mestom Ljubljano kot prestolnico Slovenije.**

V tem članku bomo za primer izbrali Monošter kot središče zamejske pokrajine Slovensko Porabje (http://sl.wikipedia.org/wiki/Slovensko_Porabje), ki je privlačna, a za obiskovalce iz osrednje Slovenije še skoraj popolnoma nepoznana dežela. Turistična karta Slovenskih železnic iz leta 1999 je eden redkih zemljevidov Slovenije, ki prikazuje tudi to območje severno od državne meje na skrajnem severovzhodu države. Povprečen slovenski turist, ki uporablja samo avtokarto Slovenije, verjetno sploh ne ve, da tam leži turistično zelo zanimiva pokrajina z avtohtono in uradno priznano slovensko manjšino (5.000-6.000 prebivalcev), ki govori slovensko narečje (podobno narečju na sosednjem Goričkem v Sloveniji) in ima na madžarski strani meje celo slovenske krajevne napise.

Na karti SŽ vidimo, da danes Slovensko Porabje zajema dolino reke Rabe (po kateri je tudi dobilo ime) od kraja Vrtna (Feldbach, avstrijska Štajerska) na zahodu, preko Ženavcev (Jennersdorf, avstrijska Gradiščanska) do Monoštra na Madžarskem in naprej proti vzhodu do vasi Čretnik (Csörötnek). Več o teh krajih lahko izvememo na uradni spletni strani Monoštra v slovenščini: <http://www.szentgotthard.hu/kulf/slo/kisterseg.php>. Po dolini reke Rabe poteka železniška proga, ki preko Vrtna, Ženavcev, Monoštra in Kermedina (Körmend)

povezuje štajersko metropolo Gradec (Graz) v Avstriji z upravnim središčem madžarske Železne županije Sombotel (Szombathely), od tam naprej pa s prestolnicama Budimpešto in Dunajem. Slovenci na Madžarskem imajo svoji družiti tudi v Sombotelu in Budimpešti. Navedena proga je povezana z železniškim koridorjem Ljubljana-Hodoš-Budimpešta z železniškim odsekom Zalalövö-Kermedin.

Po osamosvojitvi Slovenije se je pojavila zamisel o neposredni železniški povezavi Murske Sobotne in Monoštra prek Slovenskega Porabja (http://sl.wikipedia.org/wiki/Porabski_Slovinci), a je pozneje prevladala sedanja trasa prek Hodoša in naprej ob reki Zali – tudi zaradi naravovarstvenih razlogov. Slovensko-avstrijsko-madžarska tromeja namreč deli trideželni park: Goričko v Sloveniji, Raba (Raab) v Avstriji in Stražno ozemlje (Órség) na Madžarskem. Ta projekt je bil sofinanciran s pomočjo Evropske unije: <http://www.park-goricko.org/>. Od leta 2004 mesti Murska Sobota in Monošter povezuje avtobusna proga. Leta 2008 so bile na podlagi Schengenskega sporazuma ukinjene meddržavne mejne kontrole med Slovenijo, Avstrijo in Madžarsko, kar možnosti medregijskega železniškega povezovanja med temi državami še povečuje. **Slovensko Porabje bi bilo koristno predstaviti potencialnim potnikom v obliki turistične publikacije na spletnih straneh Slovenskih železnic ter skrajšati čase potovanja z vlakom do tam.**

Možne variante za hitro in udobno železniško povezavo Ljubljane z Monoštrom

1.) Ljubljana -> Maribor (prestop) -> Gradec (prestop) -> Vrtna -> Ženavci -> Monošter:

Turistična karta Slovenskih železnic je bila izdana že leta 1999, zato novo železniško progo preko Hodoša prikazuje črtkano, ker je bila takrat še v gradnji.

najhitrejša jutranja železniška povezava. Vožnja z vlakom traja pet ur. Do Gradca se iz Slovenije pripeljemo z ICS in nato z vlakom EuroCity. Slabost te variante je, da v znatnem delu poteka po območju Avstrijskih železnic, s čimer se zmanjša delež zasluga Slovenskih železnic pri prodaji vozovnic v mednarodnem potniškem prometu.

2.) Ljubljana -> Hodoš -> Zalalövö (prestop) -> Kermedin / Körmend (prestop) -> Monošter: najhitrejša jutranja železniška povezava - sedem ur vožnje. Do Zalalövega se pripeljemo z vlakom InterCity. Slabost te variante je presedanje in daljše čakanje na zvezi z lokalnimi vlaki. Prednost pa je, da proga v večjem delu poteka po območju Slovenskih železnic.

3.) Uvedba direktnega vlaka InterCity (v obeh smereh) z imenom »Raba« (tako se reka imenuje tudi v madžarščini) **na relaciji Ljubljana -> Hodoš -> Zalalövö -> Kermedin -> Monošter.** Vlak naj ima na železniških križiščih tudi dobre povezave z Budimpešto, Dunajem in Gradcem.

4.) Uvedba nove storitve z imenom »InterCity Bus« (skrajšano »IC Bus«, podobno kot pri Avstrijskih železnicah: http://www.oebb.at/pv/en/All_about_Travelling/OeBB_Intercitybus/index.jsp) na relaciji Hodoš -> Petrovci / Órízsentpeter -> Kondorova / Kondorfa -> Čretnik / Csörötnek -> Monošter. Storitve »IC Bus« je avtobus, ki ponuja potnikom status, ceno in udobje vlaka InterCity ter zvezo z IC vlaki na izhodišču in na cilju. Morda pa bi bilo smiselno in rentabilno uvesti **direktno IC Busa povezavo Ljubljana -> Murska Sobota -> Monošter** (podobno kot pri ÖBB v primeru meddeželne povezave Celovec -> Volšperk (Wolfsberg) -> Gradec, saj je direktna medregijska avtobusna povezava zaradi krajše razdalje po avtocesti hitrejša od železniške.

Zasvojenost – znamenje našega časa

Z zasvojenostjo se srečujemo na vsakem koraku. Če pogledamo malo širše po sorodstvenih vezeh, zagotovo najdemo nekoga, ki je imel, ali pa ima še vedno težave z zasvojenostjo. Tudi v delovnem okolju se srečujemo s sodelavci, ki imajo težave z različnimi oblikami zasvojenosti. Značilnost zasvojenih zaradi nezdravega življenjskega sloga in doživljanja bivanjske praznine, je njihova nezmožnost soočenja z življenjskimi stiskami in spopadanja z življenjskimi težavami ter zaradi tega beg pred realnostjo v omamo. Ena najbolj razširjenih in najlažje dostopnih drog je zloraba alkohola, s katero skuša človek, ki jo uživa, zmanjšati notranjo napetost, si pridobiti nekoliko več poguma ali samozavesti in tako prikriti preveliko negotovost vase.

V **Prešernovi Zdravljici**, – ki je tudi naša slovenska himna, beremo o: *sladkem vincu, ki oživlja žile, srcé razjásni in oko, ki utopi vse skrbi, v potrtih prsih up budi!* Pesnik v njej nakazuje tragičnost mnogih Slovencev, ki rešujejo svoje življenjske probleme z omamo.

Ne, zasvojenost pa se me ne tiče, bo rekel marsikdo izmed nas. Podobno, kakor bolezen, rak in razne nesreče, ki se dogajajo samo drugim ljudem. Na nesreče, slabe novice, črno kroniko itd., smo se že kar nekako navadili – to se dogaja po svetu, včasih tudi blizu nas. Problem pa nastane, ko nekaj hudega doleti tudi nas ali naše bližnje. Če nimamo »rezervnega scenarija«, če nismo na preizkušnjo pripravljeni, smo lahko popolnoma zgubljeni in nemočni.

Kaj je zasvojenost?

Zasvojenost je bolezen, za katero je značilno ponavljanje in stopnjevanje nezdravega (škodljivega) vedenja s pomočjo sredstev za omamljanje, kakor pravi **dr. Sanja Rozman**. Zatekanje v raz-

lične oblike vedenja in zlorabljanje substanc zmanjšuje notranjo bolečino in začasno zapolnjuje notranjo praznino. Zasvojenost je torej bolezen, zaradi katere zasvojeni svojega vedenja nima več pod kontrolo zavestne razumske volje. Odvisnost je namreč oblika življenja v namišljenih odnosih. Ti odnosi temeljijo na navidezni, nepristni povezanosti. Gre za strah pred intimo, pred novo ranljivostjo, ogroženostjo. Človek se v tej bolečini in nemoči odpove dejavnemu reševanju nastale situacije in se zateče k namišljeni varnosti in začasni tolažbi. To ga vodi v življenje izven odnosov. Odvisnost je namreč drugo ime za zaprtost pred odnosi. Kajti biti v odnosu pomeni biti odprt, iskren, pristen in ranljiv. **Erik Berne** imenuje takšno vedenje družinskih članov kot igranje »psihološke igre«. To pomeni, da tudi drugi člani družine razvijejo poseben model vedenja, ki omogoča zasvojenemu, da ostaja v svoji vlogi odvisnika. Preostali člani so soodvisniki in pomagajo vzdrževati zasvojenčevo stanje. Vsem v tej igri takšno vedenje prinaša določen dobiček, čeprav se tega niti ne zavedajo.

Zasvojenost je torej družinska bolezen, ki se prenaša iz generacije v generacijo. Strokovnjaki so mnenja, da je npr. hčerka starša alkoholika najboljši detektor potencialnega alkoholika. Velika verjetnost je, da bo poročila moža, ki bo tudi alkoholik. Vzorec nefunkcionalnih odnosov iz primarne družine je tisti magnet »domačnosti«, preko katerega otrok starša alkoholika vstopa v nove odnose v odraslosti.

Vrste zasvojenosti

Sredstva za omamljanje so lahko kemične narave (psihoaktivne snovi), kot so droga, alkohol, nikotin in nekatera zdravila, če omenimo samo najbolj pogosta. Ta

povzročajo telesno, lahko pa tudi psihično odvisnost. Pri telesni odvisnosti pridejo kemične snovi v telo, ki se jih telo navadi in organizem ne more več brez njih. Zasvojenost od kemičnih sredstev je povezana z dolgotrajnim uživanjem (zlorabo) sredstev za omamljanje. Omamne snovi mora zasvojeni zaužiti v rednih časovnih presledkih, sicer doživi abstinenčno krizo. Brez teh psihoaktivnih snovi bi notranja napetost pri zasvojenem narasčala do nevzdržnosti. V odnosu do zlorabe teh kemičnih snovi je zasvojeni popolnoma nemočen – odvisen.

Obstaja pa tudi omamljanje brez kemičnih snovi. V teh primerih se razvije samo psihična odvisnost, ki je ravno tako težka in dolgotrajna. Pri psihični odvisnosti gre za obliko določenih vedenj ali dejanj, ki si jih človek oblikuje že v otroštvu in prihajajo do izraza ob različnih življenjskih krizah in stiskah. V teh primerih gre na primer za omamljanje s čezmerno količino zaužite hrane (sladkarij, čokolade). Lahko je to tudi samo sanjarjenje o hrani, o seksu, o vitki postavi itd.! Drugi spet se »odklopi« s prezaposlenostjo z delom. Mnogo mladostnikov danes ure in ure poseda pred računalnikom ali pred TV ekrani. Spet drugi poslušajo samo ritmično glasbo in jih ne zanima nič drugega. Druge privlačijo nevarne oblike športa, divja vožnja z motorji, kar vse je na meji tveganja za njihova lastna življenja. Nekateri se zgubljujejo v nakupovanjih, v zapravljanju denarja pri igrah na srečo in hazardiranju brez meja. Žena na primer je odvisna od svojega moža alkoholika, ker živi ob občutku, da mu je potrebna. Nekdo lahko preživi ure in ure v sanjarjenju in umiku v sanjski svet, pri čemer izgublja stik z realnostjo. Vse to so različne oblike

zasvojenosti, v katerih človek išče uteho za svojo notranjo stisko, bolečino in globoko nezadovoljstvo.

Ljudje imamo v živčevju vgrajen sistem za omamljanje, ki v primeru (spolnega) vzburjenja, zasičenosti (s hrano), ali fantazije vplivamo (zlorabljam) na telo, da sproži izločanje »endorfinov«, ki povzročajo zmanjšanje bolečine in zamegljeno stanje zavesti. Endorfine sproščajo čustveno zelo intenzivne situacije. Gre torej za omamo brez drog.

Najnovejše študije o zasvojenosti govore namreč o tem, da lahko človeški možgani proizvedejo kemična sredstva, ki delujejo kot mamila. Gre za nekakšen obrambni mehanizem človekove duševnosti, ki ga posameznik razvije v najzgodnejšem obdobju svojega življenja, kot strategijo preživetja v bolečih in kritičnih situacijah, v katerih ni zmožen lastnega umiranja in vzpostavljanja notranjega ravnovesja in mu to predstavlja nadomestek za ljubezen in potrjevanje lastne vrednosti.

Vzroki za nastanek zasvojenosti

Najzgodnejše izkustvo odnosa z materjo zaznamuje otroka za vse življenje. Iz materinega odzivanja na njegove potrebe, otrok razvije podobo o sebi in drugih ter odnos do sveta. Iz medsebojnih odnosov v primarni družini se učimo vzorcev vedenja, mišljenja in čutenja ter vzpostavljanja odnosov.

Primanjkljaji izkustva brezpogojne ljubezni, disfunkcionalni odnosi v družini, travme v otroštvu, dedna nagnjenost in negativni vplivi okolja vplivajo na oblikovanje slabe samopodobe in posledično na nezmožnost vzpostavljanja in ohranjanja funkcionalnih intimnih odnosov v odraslosti.

Ena izmed temeljnih človekovih potreb je potreba po stiku, po odnosu z drugimi. Od zadovoljevanja te potrebe je odvisno naše psihično preživetje in notranje zadovoljstvo. Od stopnje zadovoljenosti te potrebe so odvisne motnje in bolezni posameznika, kakor tudi sposobnost posameznika za spopadanje s težkimi življenjskimi situacijami in reševanje problemov.

Značilnosti zasvojenosti

Za bolezen odvisnosti je značilno *prisilno ponavljanje škodljivega vedenja*. Zasvojeni je zaradi vpliva omame čustveno odsoten in nesposoben čustvenega odziva na druge ljudi. Zato so vsa pregovarjanja in prošnje zasvojenemu po prenehanju takšnega vedenja neučinkoviti. Zasvojeni ni zmožen pristnih in iskrenih odnosov v družini. Ostaja za svojimi zidovi stalnih laži sebi in drugim, kar ima za posledico, da se sčasoma uničijo medsebojni odnosi v družini. *Ponavljjanje in povečevanje uživanja* omamnih snovi. Zasvojeni se ni zmožen upreti notranji potrebi po omami, temveč jo še povečuje. Mnogi bi radi prenehali z omamo, pa tega ne morejo, ker so zasvojeni. Kljub trdnemu zatrjevanju, da lahko prenehajo kadar koli hočejo, problema ne morejo obvladovati. Zaradi svoje potrebe po omami niso sposobni misliti na kaj drugega. Njihova zavest se zoži samo na to, kako bi se spet omamili. *Igranje igre in manipuliranje*. Zasvojeni se jezi na starše ali ženo: »če bi ti ..., potem bi jaz ne ...«. Ostali družinski člani s svojim vedenjem vzdržujejo njegovo odvisnost in v svoji nemoči nanj valijo odgovornost za nevzdržne odnose v družini. Žena pa v takšnem primeru igra igro žrtve in mučenice. Najbolj pa so v takšni družini prizadeti otroci, ki ne morejo razviti pristnih medsebojnih odnosov in se naučiti vzorcev funkcionalnega reševanja življenjskih problemov in stisk. *Nihanje razpoloženja* je neodvisno od njihove volje. Odvisno je od vpliva droge na njihove možgane. Razpoloženje niha od depresije in občutkov krivde do brezskrbnosti, od vzhičenosti in navdušenja do besa in jeze. *Zmanjšana sposobnost funkcioniranja in delovne*

uspešnosti. Delovne naloge ostajajo nedokončane ali neizpolnjene v rokih. *Razvoj telesnih bolezni*. Včasih se lahko pojavijo tudi nenavadni simptomi, za katere zdravniki ne najdejo vzroka. *Abstinenčna reakcija* je neugodna telesna in psihična reakcija. Reakcija od telesne odvisnosti traja lahko do nekaj tednov. Reakcija kot posledica psihične odvisnosti pa lahko traja tudi desetletja, če s psihoterapijo ne predelamo notranjih vzrokov zasvojenosti.

Zasvojenost je ozdravljiva bolezen

Zasvojeni trmasto vztraja na svoji poti zasvojenosti, dokler ne pride do tiste »kritične« točke, ko prizna, da dalje ne more več. Šele takrat je možna učinkovita pomoč. Do te

točke pa lahko pripomorejo tudi njegovi najbližji.

Z lastno voljo in močjo zasvojeni ne more rešiti svoje ujetosti v odvisnost, ker s točke razumevanja svojega problema ne more videti možnega izhoda. Zasvojenost je bolezen, ki prizadene človekovo telo, duševnost in medsebojne odnose. Zato je uspešno zdravljenje odvisnosti, samo zdravljenje človeka kot celote, skupaj z vsemi družinskimi člani. Uspešno zdravljenje mora obsegati tudi socialno in duhovno komponento bolezni zasvojenosti, kjer vsak družinski član prevzame svoj del odgovornosti za osebnostno rast in razvoj ter razgradnjo notranjih vzrokov zasvojenosti in soodvisnosti. Pri zasvojenosti gre običajno za kombinacijo več odvisnosti hkrati.

Npr. uživanje alkohola in nikotina, prenašanje in odvisnost od odnosov ipd. Abstineniranje od omamljanja je nujen pogoj za zdravljenje katere koli odvisnosti. Dejstvo je, da problemi z zasvojenostjo obstajajo tudi med nami in v našem delovnem okolju. Zatiskanje oči pred neobstojem problemov le-teh ne bo odpravilo. Že samo soočenje z zasvojenostjo in njenimi posledicami je prvi korak pri reševanju problema odvisnosti. Poimenovanje problema pomeni zmanjšanje manevrskega prostora za manipulacije in psihološke igre. To je način, kako lahko tudi človeku, ki živi ali dela z nami in ima težave z zasvojenostjo, pomagamo, da v tem odnosu z njim nismo soodvisniki.

Strokovna ekskurzija v Luko Koper

Osemnajstega oktobra je Sekcija za tovorni promet Maribor, delovna enota Murska Sobota, organizirala strokovno ekskurzijo v Luko Koper. Udeležilo se je 37 zaposlenih s Slovenskih železnic in 9 z MAV Cargo. S postaje Murska Sobota smo se odpeljali že ob šesti uri, na poti do Ptuja se nam je nato pridružilo še nekaj potnikov, in krenili smo proti morju. Vmes smo se ustavili še na Notranjskem, kjer nam je organizator pripravil toplo malico.

Ob 11.30 nas je pred vhodom v pristanišče pričakal **Milanko Drlić**, vodja notranjega železniškega transporta v Luko Koper. Zelo nazorno in natančno nam prikazal ter opisal delo in tehnologijo v naši luški postaji. Po končanem ogledu smo se vsi strinjali, da je med Slovenskimi železnicami in Luko Koper še ogromno prostora za učinkovitejše medsebojno sodelovanje.

Nato smo si ogledali še železniško postajo Koper tovarna. Za celovitejšo predstavlo o delu na tej posta-

ji pa se moramo zahvaliti **Vladimirju Runku**, vodji območne enote Koper. Seznanili smo se namreč s celotnim postopkom, od prihoda vlaka na postajo, do dostave v luko in do priprave vlaka za odhod v notranjost države, prav tako pa tudi z drugimi vrstami transporta.

V skupini nas je bilo tudi nekaj, katerih delovno področje so med drugim prometne zadeve, zato smo si še s toliko večjim zanimanjem ogledali način dela ter zavarovanja postaje v prostorih prometnega urada - CP.

Ob precej dolgem potovanju proti domu smo našli čas za premislek o ekskurziji, in sicer kaj od videnega bomo lahko uporabili v dobrobit nadaljnega dela. Vsi pa smo se strinjali, da bo treba tudi v prihodnje organizirati dejavnosti, ki bi povezovale zaposlene na železnici, in si prizadevati za čim boljše delovne razmere.

Milan Anžel



Foto: Davorin Kolenko



Tone Ponikvar

Tone Ponikvar

Naš današnji gost je vsestranski človek, železničar z dušo in srcem, človek, o katerem lahko rečemo, da je prava živa legenda naše stroke. Rojen je bil leta 1934, v našem podjetju pa se je zaposlil leta 1951, in sicer v kurilnici v Šiški, kjer je delal na popravilu parnih lokomotiv. Po končanem služenju vojaškega roka se je leta 1956 vrnil v kurilnico, kjer je naredil izpit za kurjača in strojevodjo parnih lokomotiv, po opravljenih izpitih pa je postal preiskovalec nezgod na železnici. Nadaljnja pot ga je vodila v kurilnico Novo mesto, leta 1964 pa je bil prestavljen v podjetje PAP, kjer je opravljal vrsto funkcij in nalog. Diplomiral je tudi kot varnostni inženir, in sicer leta 1980, nato je to delo vrsto let tudi opravljal. Kljub svojim častitljivim letom pa je še danes dejaven kot svetovalec v podjetju PAP, s sedežem v Ljubljani. In vsa ta dejstva so me pripravila do tega, da sem gospoda Toneta obiskal in zapletla sva se v zelo zanimiv pogovor, v katerem sem kot strojevodja izvedel veliko zanimivih zgodb in anekdot iz zgodovine vleke v Sloveniji (predvsem parne vleke) in tudi z drugih področij naše dejavnosti. Podajmo se v zgodovino ...

Gospod Tone, pozdravljeni! Kot je razvidno iz uvoda, je bila vaša pot na železnici res raznolika, lahko rečemo, kar razburljiva.

Drži. Potem ko sem pridobil poklic strojnega ključavničarja, sem se zaposlil v kurilnici Šiška, danes bi se temu reklo Sekciji za vleko vlakov. Najprej sem bil zaposlen v delavnici, kjer smo popravljali parne lokomoti-

ve. Verjetno ni treba posebej povedati, da je bilo to zelo umazano delo, saj so parne lokomotive potrebovale zelo veliko olja za normalno delovanje vseh vrtljivih sklopov. In teh, verjemite mi, ni bilo malo.

Kako ste zašli v strojevodske vode?

Zgodilo se je povsem slučajno. Ko se je pojavila potreba oziroma možnost izobraževanja za strojevodjo, je nekega dne k meni pristopil strokovni učitelj (Šolski) in mi dal »goro« pravilnikov, ne da bi pravzaprav povedal, za kaj gre. No, seveda teh pravilnikov takrat niti slučajno nisem pregledal, kar se mi je nato pošteno maščevalo v trenutku, ko sem se prvič znašel na lokomotivi (med smehom pove Tone). Strojevodja mi je namreč po nekaj manevrih z lokomotivo (bila je to lokomotiva serije 154) preprosto dejal: »Tone, ti 'vežbaš' za strojevodjo. Tu imaš, pa vozi!« In takrat se je začelo. Vsi so nekaj mahali, žvižgali, piskali, meni pa se niti v sanjah ni dozdevalo, kaj to pomeni. Kaj bi takrat dal za vsaj nekaj znanja iz pravilnikov. Me je pa to izučilo za vse večne čase.

Kako pa je bila videti vaša izpitna vožnja?

Izpit je trajal kar tri (3!) dni. Vozili smo lokomotivo serije 17, in sicer iz Ljubljane proti Grosuplju. Izpit sva vozila skupaj z gospodom Žagarjem, ki je bil pozneje generalni direktor našega podjetja in Smelta. Jaz sem vozil do Škofljice, Žagar pa naprej proti Grosuplju. Moram reči, da sva ga tudi malo »biksala«, saj je Žagar kretniško območje v odklon gladko prevozil s 60 kilometri na uro, čeprav je bila hitrost omejena na 35 kilometrov na uro, nakar sva imela

še »veselico« s kotlom, ko smo skoraj ostali brez pare, saj premog ni bil pravilno razporejen po peči, tako da je na koncu moral intervenirati kurjač, ki je bil z nami na izpitni vožnji, drugače bi ostali tam. Ampak smo vseeno preživel, ha, ha. Moram pa povedati, da kot strojevodja pravzaprav nisem delal nikoli, saj sem takoj po opravljenem izpitu odšel na delovno mesto preiskovalca nezgod, tako da so vse moje prigode nastale med uvajanjem za strojevodjo, pa še teh je bilo več kot dovolj.

Katera lokomotiva pa vam je najbolj pognala adrenalin po telesu?

Ah, to pa je zagotovo bil legendarni Borsig, serija 06, prava lepotica. Prepoznate jo po velikih stranskih ščitnikih, ki so pravzaprav usmerjevalci dima, da se ne kadi vsepovsod. Dosegla je hitrost do 94 kilometrov na uro, vendar je takrat komaj dohajala samo sebe (velika hitrost vrtenja koles), je pa bil pravi užitek upravljati jo.

O katerih vlakih pa lahko rečete, da so v tistem času sodili med elitnejše.

Vsekakor sta to bila vlaka Orient ekspres in pa Tauern ekspres. V svoji sestavi sta imela okrog deset vagonov visoke kakovosti in udobja, hitrost vožnje pa se je gibala med 70 in 80 kilometri na uro. Lahko rečem, da sta bila ta vlaka vedno zelo dobro zasedena. Kot zanimivost naj povem še, da je bila na primer hitrost iz Borovnice proti Verdu le 32 kilometrov na uro, in to predpisano z voznim redom, tako da je bilo priložnosti za opazovanje narave več kot dovolj.

Malo resnejše vprašanje, pa vendarle. Nesreče na železniških tirih niso nekaj, kar se dogaja samo v sedanjem času. Imate kakšen primer iz vašega obdobja?

Tudi to se je žal dogajalo. Povedal bom primer, ki se je na srečo končal brez večjih posledic. V času, ko je bila postaja Šiška (Ljubljana Šiška) še ranžirna postaja, je proga tam potekala v trikotu. S postaje je izvažal tovorni vlak, mi pa smo se približevali s potniškim vlakom

št. 421 (lok. serije 30). Na takratni Titovi cesti je bil v tistem času cestni prehod z zapornicami. Prehod sta varovala dva čuvaja. Zapornice sta po prevozu tovornega vlaka odprla in jih takoj nato spet zaprla zaradi približevanja našega vlaka. Vendar pa nista opazila, da je med zapornicami ostal ujet trolejbus, poln potnikov. Za nameček so zapornice trolejbusu odtrgale odjemnik toka, tako da se nikakor ni mogel umakniti, saj je ostal brez napajanja. Na srečo smo na vlaku nevarno situacijo pravočasno opazili, in vlak ustavili, res da samo dobrega pol metra pred nesrečnim trolejbusom. Še sedaj se dobro spominjam, kako so potniki na trolejbusu okameneli, saj so nekateri sicer prišli do izhodnih vrat, vendar pa jim v krču strahu in panike nikakor ni uspelo izstopiti. Če se naš vlak ne bi pravočasno ustavil, ne vem, kako bi se končalo ... Čuvaja prehoda sta bila takoj suspendirana.

Zares zgodba, ki nam vsem lahko da misliti! Pozneje, ko ste bili že v PAP-u, ste sodelovali tudi pri opremljanju proge Sarajevo–Ploče, ki je bila prva TK proga v nekdanji Jugoslaviji.

Res je. To, 193 kilometrov dolgo progo so začeli graditi leta 1957, v obratovanje je bila predana leta 1966. Daljinsko vodenje je v celoti zaživelo leta 1973. Podjetje PAP je opravilo vsa kabliranja, postavljanje signalov, električnih pogonov kretnic, notranjo vgradnjo SV in TK naprav, celotno montažo telekomande vleke in prometa ter opravilo montažo in preizkus naprav Centra za daljinsko upravljanje prometa v Sarajevu (Rajlovac). Pri tem projektu sem sodeloval kot šef montaže, in to celih šest let.

Tako. Gospod Tone, zahvaljujem se vam za zanimive anekdote in dogodivščine, ki ste nam jih zaupali, tako da smo dobili vsaj približen vpogled v to, kako je včasih potekalo delo na železnicah. Še enkrat hvala in lep dan vam želim.

Hvala! Enako tudi tebi in bralcem Nove proge.



Upravljalni pult daljinskega upravljanja na progi Sarajevo–Ploče. Tone Ponikvar sedi na desni.

Pogled s Starega gradu na Kamniške in Savinjske Alpe.

Izlet z vlakom

V Kamnik

Ko se z vlakom odpravimo na izlet v Kamnik, se kljub temu, da iz Ljubljane oziroma v obratni smeri vozi skoraj vsako uro, primerno organizirajmo, kajti promet po kamniški progi teče le med tednom. Zato si izlet z vlakom v Kamnik rezervirajmo za jesenske počitnice ali ob podobni sproščeni priložnosti med tednom.

Kar tri postaje v Kamniku naj nas ne presenetijo, saj je med vsako komaj 300 do 500 metrov razdalje. Na ž. p. Kamnik izstopimo, če se najprej napotimo v grad Zaprice, na ž. p. Kamnik mesto zapustimo vlak, če se najprej vzpnemo na Stari grad oziroma si ogledamo staro mestno jedro, ko vlak ustavi na ž. p. Kamnik Graben, pa tako in tako ni druge, kot da izstopimo, saj je tu konec proge.

Za izlet je najprimernejša »srednja« postaja, torej Kamnik mesto. Menda ni odveč, če se najprej vzpnemo po razgled na Bergantovo goro oziroma Stari grad, dobrih 560 metrov visoko vzpetino tik nad Kamnikom. Vrh vzpetine je že v 12. stoletju stal grad, ki je imel pomembno vlogo zaradi prometne poti skozi Kamnik v Tuhinjsko dolino. Od gradu je danes vidnih le nekaj ruševin.

S postaje se napotimo do Šutne, jo prečkamo ter gremo po Sadnikarjevi ulici in skozi Knafličev prehod do Usnjarske ceste, kjer zavijemo levo in gremo po mostu čez Kamniško Bistrico. Ob Kamniški obvoznici gremo levo do kažipota *Stari grad 30 min*, kjer zavijemo desno na zelo uhojeno stezo. Po



Stari grad je slikovita gorska podoba tik nad Kamnikom.

njej se vzpnemo na vrh do gostišča, izpred katerega je širen razgled.

Mimo gostišča sestopimo po cesti do ovinka, kjer pri drevesu z napisom *Pod Skalco* zavijemo levo na stezo. Čez strmine, vendar zelo položno v številnih ovinkih sestopimo do ceste ter gremo po pločniku ob njej levo, mimo odcepa za Kamniško Bistrico in zatem desno, po Maistrovi ulici na Glavni trg in po Šutni skozi staro mestno jedro Kamnika.

Na Glavnem trgu se ustavimo v turistično informacijskem centru, kjer dobimo nemalo informativnega gradiva o Kamniku in okolici,

med drugim načrt mesta z opisom zanimivosti. Na izletu pride prav tudi karta občine Kamnik (1 : 50.000) z mestnim načrtom (1 : 10.000). TIC je odprt vsak dan od 8.00 do 18.00. O izletniških zanimivostih območja se lahko pozanimamo že vnaprej na spletnem naslovu www.kamnik-tourism.si.

Pri kavarni Veronika se vzpnemo po razgled na Mali grad, kjer je stala graščina, prvič omenjena na začetku 13. stoletja. Danes je edini ostanek grajskega kompleksa obnovljena dvonadstropna romanska kapela.

Ob Šutni, glavni ulici skozi mestno

jedro, je več zgodovinsko pomembnih stavb. Tu je rojstna hiša Ivana Vavpotiča, avtorja prvih jugoslovanskih znamk, rojstna hiša Matije, Antona in Maksa Koželja, zaslužnih slovenskih slikarjev, v hiši številka 16 pa se je rodil Rudolf Maister, ki je ob koncu 1. svetovne vojne kot general organiziral obrambo severne meje. Nedaleč naprej je Sadnikarjev muzej, v katerem je bila prva zasebna zbirka starin na Kranjskem odprta že leta 1893.

Iz mestnega jedra nadaljujemo do križišča Šutne s Šolsko in Muzejsko ulico ter se po slednji sprehodimo na grad Zaprice. Prvotno renesančni grad ima danes barokizirano podobo, v njem pa domuje Medobčinski muzej Kamnik. Odprt je od torka do petka od 8.00 do 13.00 in 16.00 do 19.00, ob sobotah od 10.00 do 13.00 in od 16.00 do 18.00, ob nedeljah in praznikih od 10.00 do 13.00. Na ogled so zbirka pohištva iz upognjenega lesa, razstava o zgodovini kamniškega meščanstva v 19. stoletju in lapidarij. Zraven gradu je urejen muzej na prostem s kaščami iz Tuhinjske in Motniške doline iz časa od konca 18. do začetka 20. stoletja. Muzej je predstavljen na spletnem naslovu www.muzej-kamnik-on.net.

Od gradu Zaprice se po Muzejski ulici vrnemo do križišča ter gremo levo na ž. p. Kamnik mesto ali desno na ž. p. Kamnik. Možnosti za okrepcilo na izletu ne manjka, saj gremo mimo kar nekaj tovrstnih »postajališč«, bodisi gostiln, okrepcevalnic ali slaščičarn.



Kamnik je mesto v naročju gora.

Grad Ostrovica



Z vlakom na grad Ostrovica

Grad Ostrovica (nemško Burg Hochosterwitz) je simbol Koroške in verjetno najbolj edinstven grad v Avstriji nasploh. Leži ob železniški progi Celovec–Dunaj, sedem kilometrov vzhodno od nekdanje deželne prestolnice Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan) v bližini kraja Št. Jurij ob Dolgem jezeru (St. Georgen am Längsee). Stoji na 160 metrov visoki osameli skalni vzpetini, ki se dviga nad dolino in ga že od daleč zagledamo tudi skozi okno vlaka na desni strani, kmalu potem ko zapustimo železniško postajo Št. Vid ob Glini. Zaradi izredne strateške lege gradu

je v jasnem vremenu viden že z razdalje več kakor 30 kilometrov, ponaša pa se tudi z lepim razgledom na okolico – še posebej na znamenite koroške gore, po katerih poteka »Romanje na štiri gore (Vierberglauf)«: Štalenska ali Šentlenska gora (Magdalensberg, 1.059 m), Šenturška ali Karantanska gora (Ulrichsberg, 1.022 m), Šentviška gora (Veitsberg, 1.171 m) in Šentlovrenška gora (Lorenziberg, 971 m). Ime gradu je slovenskega izvora – po vzpetini z »ostrim vrhom« (Ostrovica), na kateri stoji. Arheologi domnevajo, da je na hribu Ostrovica že pred prihodom

Rimljanov stalo svetišče, posvečeno bogu Belinu. V listinah je vzpetina prvič zapisana leta 860 kot »Astaruizza«, ime gradu pa se je v tej obliki zapisovalo do 12. stoletja. Pozneje, ko se je to ozemlje med 12. in 15. stoletjem ponemčilo, je tudi grad v nemščini dobil sedanjše poimenovanje. Danes poteka severna meja slovenskega govornega območja samo še do vasi Otmanje (Ottmanach) po južnem pobočju Štalenske gore, slovensko poimenovanje gradu Ostrovica pa se je ohranilo. Leta 1571 je od nadvojvode Karla grad Ostrovica kupil njegov svetnik in dežel-

ni glavar Koroške, baron Georg Khevenhüller. Novi lastnik je porabil ogromno lastnega denarja, da je grad dogradil in utrdil ter mu dal današnjo podobo. Do gradu se okoli vzpetine vije pot s štirinajstimi stolpastimi zaporami z obrambnimi vrati in petimi dvžnimi mostovi nad »volčjimi jamami« - pri tem so bile za tedanji čas uporabljene naj-sodobnejše tehnološke in arhitektonske rešitve za zgradnjo zapornih vrat. Vsaka vrata imajo svoje ime in še danes pomenijo največjo atrakcijo gradu: 1. Vrata praporščaka, 2. Stražarska vrata, 3. Ladijska vrata, 4. Angelska vrata, 5. Levja vrata, 6.



Prva so Vrata praporščaka s podobo vojvodinje Margarete Maultasch (desno spodaj)



Vzpenjača na grad Ostrovica



Grajska ječa



Pogled z gradu na Št. Vid ob Glini



Pogled z gradu na St. Vid ob Glini in bližnjo železniško progo



Štražni stolpič v grajskem obzidju



Grajski vrt in grajska cerkev.



Vlak na bližnji železniški progi.



Grajski vrt



Železniška postaja Ostrovia (Launsdorf – Hochosterwitz).



Moška vrata, 7. Khevenhüllerjeva vrata, 8. Pokrajinska vrata, 9. Reiserjeva vrata, 10. Orožna vrata, 11. Zidna vrata, 12. Mostna vrata, 13. Cerkvna vrata in 14. Kulmerjeva vrata. Zaradi prepadnih sten grajskega hriba, ki zagotavljajo naravno zaščito gradu, bi se bili potencialni napadalci prisiljeni prebijati navzgor zaporedoma skozi vseh 14 vrat, pri tem pa bi jih tudi branilci z višje ležečih vrat zasipali s točo puščic iz samostrelov in krogel iz mušket, pri nekaterih vratih pa bi jih še polili z vrelim oljem in z gorečo smolo. Pozneje je grad za svojo obrambo uporabljal tudi topove in možnarje, sodeč po ohranjenem inventarju pa je bilo v orožarni orožja za 700 vojakov. Na novo utrjenega gradu Ostrovia Turki niso mogli nikoli zavzeti, zato je služil kot pribežališče za okoliško prebivalstvo pa tudi kot zavetišče za protestante. Legenda pravi, da je grad s svojo vojsko nekoč oblegala tirolska vojvodinja Margareta Maultasch (v prevodu »Marjeta Krivousta«) z namenom, da bi izstradala branilce. Posadka gradu je po nekaj mesecih obleganja uporabila prevaro: napadalcem so nepričakovano vrgli kruh in druga živila, všita v še krvavo bikovo kožo. Vojvodinja je bila prepričana, da imajo branilci še dovolj hrane na zalogi, zato se je njena vojska umaknila. V spomin na ta dogodek so v desni spodnji vogal

Vrat praporščaka (1. vrata) vgradili sivi kamniti relief tirolske vojvodinje. Še več o gradu Ostrovia lahko preberemo v slovenščini na spletni strani http://sl.wikipedia.org/wiki/Grad_Ostrovia, kjer so povezave tudi na druge zanimive internetne strani. Uradna stran gradu v nemščini z uporabnimi podatki za obiskovalce je na <http://www.burg-hochosterwitz.or.at/>. Georg Khevenhüller je v svoji oporoki zapisal, da družina nikoli ne sme ostati brez tega gradu: ne s prodajo, poroko, daritvijo ali na kakršen koli drugačen način. Njegovo voljo so njegovi potomci upoštevali, in zato je grad Ostrovia še danes v zasebni lasti družine Khevenhüller. Za turiste je odprt od Velike noči do sredine oktobra. Pri vhodni blagajni povprašajmo po zanimivi barvni brošuri na 34-ih straneh v slovenščini z naslovom Grad Ostrovia, s katero se bomo lažje orientirali med obiskom. Na grad vodijo tri poti.

Po običajni poti skozi 14 zapornih vrat je 20 minut hoje. Druga možnost je, da se na grad povzpne mo z vzpenjačo v dveh minutah. Tretja je strma, tako imenovana »pot norcev« (Narrensteig), ki je zaradi nevarnosti za javnost zaprta. Za obiskovalce z vlakom je najbolj enostavno in ugodno, da pri kateri izmed mednarodnih potniških blagajn v Sloveniji kupijo povratno vozovnico do Celovca. Vozni redi in cene vozovnic s popusti so na spletni strani Slovenskih železnic. V Celovcu presedemo na lokalni potniški vlak v smeri proti Št. Vidu ob Glini, ki v pol ure pripelje do železniške postaje Ostrovia (Launsdorf – Hochosterwitz). Od tam je do vhoda v grad, najprej naravnost po cesti in nato okrog grajskega hriba, 45 minut hoje. V gradu stadi muzej orožja in restavracija. Za celoten ogled zanimivega gradu si je treba vzeti vsaj dve do štiri ure časa. Bolj vzdržljivi pohodniki lahko

zapustijo vlak že na železniški postaji Glinje (Glandorf) in se od tam povzpnejo na razgledno Štalensko goro, kjer si ogledajo arheološko nahajališče Noreja, božjepotno cerkev sv. Marije Magdalene in sv. Helene, ter se okrepčajo v gostišču na vrhu, nato pa se spustijo navzdol do gradu Ostrovia. Hoje je za približno štiri ure, vlaki pa vozijo pogosto, saj je to dvotirna glavna proga. Mednarodni vozni red vlakov je na <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>, v tiskani obliki pa je brezplačno na voljo na glavni železniški postaji v Celovcu. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije v merilu 1 : 270.000, dvojezična karta Koroške pa je na <http://www.nsk.at/viewkarta.html>. Natančne pohodniške karte so na spletni strani »Romanja na štiri gore«: <http://home.schule.at/user/1/vierbergelaut/map.html>. Prijetno potovanje!



Četrta so Angelska (levo), peta pa Levja vrata (desno).



Grajsko dvorišče.

Načrtov nam ne manjka

Ko se sprehodimo po železniških postajah kjer koli po Sloveniji, opazimo, da so vedno lepo in lično urejene, vse je na svojem mestu, lepo počiščeno, rože lepo cvetijo, skratka, vse je natanko tam, kamor sodi. Ravno tako je na naših vlakih, na katere se po prihodu v končno postajo zapodi gruča ljudi s pripomočki v rokah in celotno garnituro v nekaj minutah pripravi za nadaljnjo vožnjo oziroma na gariranje za naslednji dan. Ti ljudje so delavci Železniškega invalidskega podjetja, d. o. o. (ŽIP), ki se ukvarja s servisiranjem (čišč-

njem) poslovnih prostorov in mobilnih sredstev Slovenskih železnic, varovanjem objektov in naprav, urejanjem okolice in podobnimi nalogami. Da bi izvedel kaj več, sem se podal v Maribor na srečanje z Marjanom Borovnikom, vodjo SŽ ŽIP – PE Maribor, ki mi je zaupal kar nekaj zanimivih stvari o podjetju in sebi.

Gospod Marjan, beseda je vaša.

Pozdravljen! Sem Marjan Borovnik, vodja ŽIP PE Maribor. Naj najprej povem nekaj besed o tem, kako sem prišel na žele-

znico. Verjetno pripadam tisti manjšini na Slovenskih železnicah, ki nima iz preteklosti nikakršnih korenin v podjetju. Od mojih prednikov namreč nihče ni bil zaposlen v »firmi«, tako da sem jaz prevzel ta primat. Ko je šla osnovna šola h koncu in smo bili vsi postavljeni pred težko odločitev, kaj bomo počeli v življenju, mi je v roke prišel prospekt oziroma letak Železniške srednje šole. Tako sem odšel na informativni dan in tam je odločitev dozorela. Vpisal sem se na srednjo železniško šolo in jo dokončal leta 1990. Nato sem opra-

vljal pripravniško dobo za delo sprevodnika na vlaku, vendar pa tega nisem dokončal, ker sem dva tedna pred izpitom doživel težko prometno nesrečo, ki je žal prekrizala moje načrte. Posledično sem nato šel čez serijo operacij in samo z močno voljo mi je uspelo, da sem se vrnil v podjetje. Tako sem zamenjal več delovnih mest, med drugim sem bil tudi popisni vlakovodja, delal v fotokopirnici, leta 1994 pa sem prešel v ŽIP. Najprej sem opravljal pisarniška dela, nato pa sem se vpisal v tehnično šolo, pozneje pa še na prometno fakulteto in leta 2005 postal vodja SŽ ŽIP – PE Maribor.

Kako velika je PE Maribor in katera področja pokriva?

Mariborska enota ŽIP-a ima v svojem sestavu 156 zaposlenih delavcev, od tega jih je 81 invalidov, ki prihajajo iz vrst delavcev Slovenskih železnic, tako da lahko nekako rečemo, da »firma vedno poskrbi za svoje«. Pokrivamo območje od Šentilja do Pragerskega in od Prevalj do Hodoša, to je celotno Štajersko, Koroško in Prlekijo ter Prekmurje, torej celoten severovzhodni del Republike Slovenije. Naša dejavnost se v osnovi dotika servisiranja, to je čiščenja poslovnih prostorov in objektov ter mobilnih sredstev Slovenskih železnic (vlakov) in pa varovanja objektov in naprav. V to zadnje lahko prištejemo še tehnično varovanje, video nadzor in pa varovane prevoze denarja, ki jih za zdaj opravljamo samo za potrebe Slovenskih železnic, v načrtu pa imamo tudi širitev storitev na zunanje uporabnike – zunaj sistema Slovenskih železnic, saj imamo za to dejavnost vsa potrebna dovoljenja in certifikate. Kot zanimivost naj navedem, da so vse rože, ki jih



Marjan Borovnik

Vodja ŽIP PE Maribor

vidite cveteti po železniških postajah, iz našega lastnega rastlinjaka, ki se nahaja v Teznej (Maribor) in se razteza na tisoč kvadratnih metrih površine. Tudi tega urejamo in vodimo povsem sami, saj smo usposobili osebe za to delo.

Se pa ŽIP ukvarja tudi z raznimi drugimi dejavnostmi.

Seveda. Imamo tudi mehanične delavnice, kjer opravljamo avtomehanično dejavnost, v prihajajočem zimskem obdobju bo aktualna predvsem menjava letnih pnevmatik za zimske. Imamo pa tudi obrate za izdelavo nagrobnih sveč, ki jih potem tržimo v lastnih lokalih (primer – fotokopirnica v podhodu železniške postaje Maribor) in trgovinah, in pa obrate za izdelavo vreč za smeti, ki jih imamo za lastno uporabo, torej vreč ne kupujemo drugje. Sočasno pa izdelujemo tudi dišeče programe za gospodinjstvo.

Marca letos smo odprli tudi parkirišče, ki se nahaja ob železniški postaji Maribor. Zemljišče smo vzeli v najem od Mestne občine Maribor. Ponudba oziroma cenik storitev je v sorazmerju z drugimi parkirišči v Mariboru, parkirnih mest je 220, od tega 7 za invalide, v kratkem pa načrtujemo tudi posodobitev (nove parkirne avtomate – podobno kot na parkirišču ŽIP na železniški postaji v Ljubljani).

Odprli smo tudi trafiko na postaji Pragersko, s čimer se je dvignila ponudba potnikom na omenjeni postaji. Leta 2006 pa smo prevzeli še celotno opravljanje prevozov strojnega osebja Slovenskih železnic.

Kakšne pa so konkretne naloge vodje PE?

V par besedah – vodenje, nadziranje, organiziranje ter dogovori s strankami, saj vse naše dejavnosti tržimo. Vsakih štirinajst dni pa sodelujem še na invalidski komisiji, kjer predstavim opise del, da lahko komisija za posameznega delav-

ca določi primerno delovno mesto.

Mestni občini Maribor, Slovenskim železnicam in Zavodu za turizem Maribor ste predstavili zanimivo zamisel o organiziranju vodenih kolesarskih izletov k znamenitostim Maribora.

Ta zamisel se je porodila po prevzemu parkirnega prostora ob železniški postaji Maribor. V bistvu je nastala po povabilu, s katerim sem sodeloval v evropskem projektu o mobilnosti s kolesi. Namenjena naj bi bila predvsem turistom, šolam in pa seveda tudi posameznikom. Vsa zadeva je še v fazi projekta, uresničila naj bi se spomladi, pogovori z županom mesta Maribor in direktorjem Zavoda za turizem pa kažejo, da je bil predlog zelo zanimiv.

In kako bo to videti v praksi?

Na železniški postaji Maribor bo start celotne trase. »Baza« bo na parkirnem prostoru, kjer bomo uredili prostor za okrog 30 koles. Tako velike naj bi bile tudi skupine kolesarjev, saj bi bilo večjo skupino zelo težko varno voditi čez mesto, še posebej ob prometnih konicah. Torej, skupina do 30 oseb bi najela kolesa in se ob vodstvu izkušenih vodnikov podala na raziskovanje mesta Maribor, njegove zgodovinske in kulturne dediščine (Slomškova cerkev, Kalvarija, Akvarij, Trije ribniki, Lent in še bi se lahko našlo), nato pa pot nadaljevala ob reki Dravi, cilj pa bi bil pod Pohorjem, kjer pa se spet odpira obilo možnosti za rekreacijo. Kolesarjenje okrog in pa po Pohorju, kjer so steze lepo urejene, steze za downhill spuste z gorskimi kolesi (pripočam samo zares izkušenim – op. avtorja), odlični adrenalinski park, kjer se boste lahko spočili ali pa dodobra preizkusili svoje živce, in pa seveda fenomenalen Pohorjet – spust s sanmi na tirnicah – samo ne zavirat, pa boste doživeli pravo

stvar – verjemite! Na izhodiščno mesto na postajo pa bi se skupina vrnila s turističnim vlakcem, ki bi spet vozil mimo zanimivosti Maribora.

Moram povedati, da so se na nas že obrnili iz mnogih hotelov v Mariboru, da bi ta produkt ponudili svojim gostom kot dodatno ponudbo. Ker imam priložnost, bi na tem mestu povabil tudi vse bralce revije Nova proga, naj pridejo v Maribor in preizkusijo to ponudbo. Upam si trditi, da jim ne bo žal.

Sedaj pa zaplujva v bolj neformalne vode. S čim se ukvarja vodja PE Maribor v prostem času, ko mu ga uspe ukrasti?

Na tem področju pa se mi dogaja zelo veliko reči, od povsem normalnih pa do »totalno odštekanih«, ki že mejijo na ekstremizem – v normalnem pomenu besede, da se razumemo. Med bolj normalne sodijo bowling in pa obvezni jutranji sprehodi ob reki Dravi – to je del moje relaksacije in priprave na delovni dan, ki na ta način mine veliko bolj mirno in brez pretresov. Ob sobotah pa se sprehajam v družbi svoje psice, in sicer se podava na pot, dolgo tudi do dvajset kilometrov.

Moram povedati, da sem se pred prometno nesrečo ukvarjal z alpinizmom, judom, karatejem in celo s folkloro. Po nesreči se je vse to seveda močno spremenilo, vendar pa se mi je z res močno voljo uspelo vrniti nazaj. Človek po taki hudi in travmatični izkušnji začne razmišljati o sebi, zato mi je v tistem težkem času hobi postala tudi psihologija. S pomočjo te vede lahko sprejmeš dejstvo, da človek ob nesreči nekaj izgubi, obenem pa tudi nekaj pridobi. In to nekaj mora razvijati in negovati, da se bo lažje vrnil nazaj. Željo imam postati tudi stalni sodni izvedenec za analizo prometnih nesreč, saj menim, da bi tako ljudem lahko pomagal, tudi prek svojih izkušenj.

Zelo priljubljen hobi je tudi fizika, kajti v fiziki je razloženo vse naše življenje, kako kaj deluje, kaj nas žene (akcija – reakcija).

Drugače pa sem – športno gledano – adrenalinski odvisnež.

To morate pa malo bolj podrobno opisati – saj v tem trenutku govoriva isti jezik.

Predvsem obožujem vonj po bencinu. Najbolj adrenalinska izkušnja doslej je bila vožnja po letališki stezi v Portorožu, in sicer s Ferrarijem, Lamborginijem, Aston Martinom, Subarujem Imprezo, kar je bilo izvedeno pod pokroviteljstvom enega od slovenskih naftnih podjetij. Vse vožnje so potekale pri hitrostih blizu ali pa celo prek 300 kilometrov na uro.

Druga taka izkušnja je letenje s helikopterjem.

Tretja pa je skok s padalom z višine 4000 metrov s hitrostjo padanja 207 kilometrov na uro, 52 sekund prostega padanja, nato pa še akrobatsko jadranje.

Imam pa še eno veliko željo, ki jo bom zagotovo uresničil – vzpon na Mont Blanc.

Odlično, predvsem pa noro! Ampak človek mora v življenju izkusiti tudi kaj drugačnega, malo norega. Se strinjate, spoštovani bralci? Marjan, povejte nam še kakšno sklepno misel.

Bistvo življenja ni v veliki hiši, dragem avtu ali kupu denarja, temveč v življenju samem oziroma času, ki ga človek živi. Življenje je samo eno, želje so zato, da jih uresničimo, in ne samo sanjarimo o njih.

Natanko tako! Kdor je bil v taki situaciji kot vi, zelo dobro ve, o čem govori-te. Hvala za informacije, za pogovor in za lepo ter spodbudno sklepno misel. Lep dan še naprej! Lep dan tudi tebi in bralcem. Obiščite nas v Mariboru. Ne bo vam žal!



Zaradi finančne krize je preložena delna privatizacija Nemških železnic.

Foto: Ronald Smith

Finančna kriza in trg železniškega prometa

Več kot 30-letno neprekinjeno obdobje finančne rasti, povečevanje plačilne zmožnosti in razpoložljivega dohodka fizičnih oseb je povzročilo večje povpraševanje potrošnikov, ki je posledično ustvarilo večje povpraševanje po prevozu tovora. V istem obdobju je opaziti selitev proizvodnje z Zahoda, kjer so stroški višji, na rastoče trge, zlasti na Kitajsko. Temu je sledilo močno povečanje pretoka blaga po vsem svetu, vključno s prevozi surovin in recikliranih materialov. Ker v Evropi vedno bolj recikliramo papir, plastiko in kovine, se velike količine tovrstnega blaga prevažajo kot surovine nazaj na Kitajsko in v Indijo. Zahod je v istem času šel tudi skozi obdobje opuščanja težke industrije, v katerem so zaprli večino rudnikov premoga, toda številne elektrarne še vedno potrebujejo premog za zagotavljanje čedalje večjega povpraševanja po energiji. Rezultate teh gibanj in politik, vključno z mnogimi nepričakovanimi posledicami, je mogoče videti v velikem povečanju ladijskega prostora in blagu, ki vstopa v EU prek Kopra, Trsta, Hamburga, Rotterdama in drugih luk. Na primer, največja ladja, ki pripelje tovor v luko Rotterdam, Bergstahl, redno vozi med Argentino in Rotterdamom in vsakokrat pripelje 475 tisoč ton premoga za nemške elektrarne. Drugi tovari so korejski avtomobili, zmrznjeni brazilski pomarančni sok, oblačila in obuvala iz Severne Afrike, Bangladeša in Indije – tovor, ki ga je treba dostaviti v zaledju. Zato je prišlo do povečanja obsega železniškega tovornega prometa in drastičnega povečanja prevozov v cestnem prometu, zlasti iz srednjeevropskih držav. Proizvodnja se je tudi preselila na Vzhod, v nove države članice EU, kar je povzročilo blagovne tokove, na primer, avtomobilskih delov in celo ohišij iz Romunije, Češke in Poljske v Nemčijo, Veliko Britanijo in Francijo.

Glavna »dejavnost« v EU je postala finančna panoga in v njenem okviru trg nepremičnin. Visoke cene hiš ljudi silijo, da jemljejo nerazumna posojila pri bankah. Finančna panoga zdaj propada in povzroča gospodarske težave v številnih državah. Posledica tega je, da veliko število potrošnikov zmanjšuje svojo porabo, podjetja pa omejujejo svoje naložbe. Glede na to, da je denar,

družbo Angel Trains družbi Babcock & Brown. Bančna in finančna družba HSBC pa naj bi najela svetovalce za prodajo svojega železniškega podjetja. To pomeni, da bo težje pridobiti sredstva za naložbe v novi železniški vozni park. Ker vlade pretakajo denar v finančni sektor, bodo nekatera druga področja morala potrpeti, tako da je mogoče pričakovati le malo finančne pomoči za financiranje železniškega voznega

dajo pohištva in trajnega blaga. Vse kaže, da je povpraševanje po potrošniških dobrinah nenadoma prenehalo.

Cestni prevozniki se lahko hitreje prilagodijo na takšne razmere, zato lahko železnice pričakujejo, da bodo neizkoriščene zmogljivosti v cestnem prometu kmalu začele napadati železniške prometne tokove. Cene prevozov naj bi se tudi znižale, čeprav veliko cestnih prevoznikov podjetij posluje z minimalnim dobičkom. Železnice so konkurenčne na dolgih razdaljah s kompletnimi vlaki, vendar če se obseg tovora zmanjšuje, lahko to ogrozi poslovanje železnic.

Naraščajoče okoljske zahteve in zakonodajno pogosto navajajo kot spodbudo za prehod na železniški prevoz, vendar se politična dogma, prometna politika in dobra volja le redko prevedejo v konkretno zakonodajno ali finančno pomoč za spodbujanje železniškega prometa. Vlade bodo namreč iskale kratkoročne načine, da prihranijo denar, in ne bodo dajale finančnih spodbud za prehod na železniški prevoz, ki bi bil koristnejši na daljši rok.

Tokovi blaga na dolgih razdaljah se ne bodo ustavili, toda stanja ni mogoče obrniti nazaj, kajti Zahod je za vedno izgubil svojo industrijo. Pričakovati pa je zmanjšanje obsega prometnih tokov. Železnica mora zato še naprej trdo delati, da privleče tovor, in strankam mora ponujati inovativne rešitve, biti prožna ter z obstoječimi sredstvi poslovati čim bolj racionalno, dokler finančno stanje ne bo omogočalo ponovnih naložb v železniška sredstva in dokler naložbe v železniško infrastrukturo, ki so nujno potrebne, ne bodo ponovno na dnevnem redu. Kratkoročni obeti niso dobri, toda železnica ima še vedno neznatno prednost glede učinkovitosti, okoljske sprejemljivosti in sprejemljivosti pri strankah ter bo na daljši rok zmagala.



Postaja Berlin.

Foto: DDB/Wartmann

zlasti posojila, nenadoma težko pridobiti, banke pa so ugotovile, da nimajo več denarja, slabo kaže tudi trgu železniških prevozov.

Ko so v Združenem kraljestvu železnico »privatizirali«, so ves železniški vozni park razdelili med tri družbe. Te so kmalu kupile velike banke, saj so to videli kot priložnost za nakup sredstev po ugodnih cenah in zagotovljene dohodke iz poslovanja družb.

Zdaj, ko se banke soočajo z resničnostjo, pa se dezinvestirajo in prodajajo, kolikor je mogoče, tiste družbe, ki opravljajo obrobne (nebančne) dejavnosti. Bančna družba Abbey, ki je zdaj v lasti španskega Santander Group, je prodala svojo hčerinsko družbo za zakup (lizing) železniških sredstev Porterbrook (s 5.500 vozili) nemški banki Deutsche Bank. Royal Bank of Scotland je prodala železniško

parka. Razpoložljivost kapitala se bo zmanjšala; tudi predlagana delna privatizacija Nemških železnic (DB), ki je bila načrtovana za 27. oktober in pri kateri bi naj zbrali 4,85 milijarde evrov za nemško vlado, je bila preložena na naslednje leto.

Vlade bodo prav tako trpele zaradi zmanjšanih davčnih prihodkov, kajti gospodarstva se ohlajajo, dohodki so manjši in dobički podjetij padajo. Povečanje brezposelnosti ima tudi učinek na potniški promet ter zmanjšuje prihodke in pritiska na potniški del železniških podjetij.

Na potrošniškem trgu prodaja prav tako pada. Kazalci kažejo na nenadno 7-odstotno zmanjšanje prodaje piva; medtem ko diskontne trgovine Lidl in Aldi dosegajo rast prodaje, pa imajo večje trgovine manjšo prodajo zaradi spremenjenih navad potrošnikov. Nenadna zamrzitev gradnje hiš bo vplivala na pro-

Veolia Cargo

Veolia je eden izmed največjih neodvisnih železniških operaterjev v tovrnem prometu v Evropi. S svojimi storitvami pokriva številne odpravne in namembne kraje. Razpolaga tudi z vseevropskim strokovnim znanjem in izkušnjami, ki so potrebni za obvladovanje prevoza tovora na dolgih razdaljah, kjer imajo železnice prednost pred drugimi oblikami prevoza.

Veolia Cargo ima 112 lokomotiv – približno 60 odstotkov je dizelskih lokomotiv, še več lokomotiv pa so naročili pri proizvajalcih – ter 2.270 tovornih vagonov, zaposluje pa več kakor tisoč sodelavcev. Vlaki družbe Veolia prevozijo več kakor 15.000 kilometrov na leto in opravijo 7 milijonov tonskih kilometrov. Družba je tudi lastnica 435 kilometrov železniških prog, njen glavni posel je upravljanje blok vlakov na dolgih razdaljah za potrebe večjih gospodarskih družb (premog, železo in jeklo), kombinirani prevoz, prevoz kemikalij, nafte, gnojil, papirja, prevozi za veleblagovnice, avtomobilsko industrijo, gradbeništvo ter prevoz odpadkov in recikliranih materialov.

Veolia tvorno sodeluje s Švicarskimi zveznimi železnicami SBB Cargo. Te pripeljejo intermodalne vlake na postajo Köln v Nemčiji, od koder Veolia izvede dostavo tovora na Nizozemskem in v Nemčiji. Nato vlake pripelje v Köln, kjer jih SBB Cargo sprejme in odpravi nazaj v Švico in Italijo.

Veolia Cargo upravlja lastne vlake, ki vozijo v prometu s pristanišči



Dunkerque, Le Havre, Vlissingen, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Lübeck in Rostock. Prevozne storitve opravlja v dežele Beneluksa, Francijo, Nemčijo, na Dunaj, v Budimpešto, Brescia (Italija), Marseille, Perpignan in Szczecin. Veolia namerava uporabljati tudi storitve Betuweroute med Rotterdamom in Nemčijo, kar bo prihranilo čas in energijo.

Eno izmed nasprotij med idealom EU po odprtem dostopu in svobodno konkurenco je v tem, da nihče od novih operaterjev nima omrežja, ki bi zajemalo celotno EU

in bi zagotavljalo zadostni obseg odpravno-namembnih krajev za potrebe strank. Posledica tega je, da morajo operaterji, ki poslujejo v odprtem dostopu, zaradi nujne sodelovati z drugimi operaterji. Veolia sodeluje s partnerskimi zasebnimi operaterji in tako zagotavlja storitve na trgih v Španiji, Avstriji, na Poljskem, Madžarskem in v Romuniji.

Veolia je del večje skupine Veolia Group in sodi v podskupino Veolia Environment (prihodki 32,6 milijarde evrov leta 2007), ki vključuje Veolia Transport (5,6 milijarde evrov leta 2007), ki izvaja številne dejavnosti prevoza potnikov po vsej Evropi.

Veolia Cargo (prihodek 122 milijonov evrov leta 2007) je francoska družba in ima več odvisnih podjetij, vključno z Veolia Cargo Deutschland, BCB (Bayerische Cargo Bahn) DE (Dortmunder Eisenbahn), FVE (Farge Vegesacker Eisenbahn), HTB (Horseltbahn), IGB (Industriebahn Gesellschaft Berlin), R4C (Rail 4 Chem, vključno z R4C Švica in R4C Poljska), RBB (Regiobahn Bitterfeld Berlin) in

TWEBB (TWE Bahn Betriebs).

Podrejene družbe so postale del skupine zaradi različnih prevzemov v preteklih letih ter zagotavljajo družbi Veolia lokalno prisotnost v številnih deželah in krajih. Lokalni stik, ki omogoča navzočnost pri odjemalcu in lažje razumevanje njegovih potreb, medtem ko je družba še vedno del mednarodne skupine, je glavna prednost, ki je podjetju omogočila rast. Veolia ima drzne načrte za širitev. Naložbe v nove lokomotive v naslednjem letu oziroma pozneje dokazujejo, da se je družba zavezala, da bo širila storitve železniškega tovrnega prometa.

Načelo liberalizacije, za katero se zavzema EU, ne odraža dejstva, da ima železnica manjšinski delež v tovrnem prometu. Da bi železnica uspela, si mora postaviti za cilj, da s svojimi storitvami pokriva območje celotne EU. To pa je mogoče doseči le z ekonomično obsega, kar bodo uresničljivo takrat, ko bo na trgu samo nekaj velikih operaterjev. Veolia je v pravem položaju, da postane eden glavnih evropskih akterjev.





Jesen v soteski Save

Slovenija je lepa, ena najlepših dežel v Evropi – to nam priznavajo vsi. Še posebej lepa je, ko se odene v čudovite jesenske barve in ko gozdovi in hribi zažarijo v vseh odtenkih rumene, rdeče in zelene barve. To je tudi najboljši čas za slikanje železnice, le da žal ne traja dolgo – dva, tri tedne največ, pa še to lahko dež močno skrajša. Poleg tega so tu še služba in drugi zadržki in hitro nam ostane le nekaj dni, da s fotoaparatom ujamemo to lepoto, še preden zadnji listi porjavijo in odpadejo.

Če je že tako, da je časa malo, pa ni zadrege s pokrajino – na razpolago je vse, kar ti srce poželi, saj proge Slovenskih železnic potekajo skozi vse najlepše predele Slovenije, od alpske Gorenjske in kraške Primorske, preko hribovitih Koroške in Štajerske ter gričevnate Dolenjske do ravninskih Prlekije in Prekmurja.

Vseeno pa so tri proge oziroma predeli, ki še posebej izstopajo v svoji lepoti. To so Bohinjska proga, še posebej v gornjem delu, Koprška proga, predvsem med Prešnico in Hrastovljami, ter stara »Južna železnica« v soteski Save, od Renk do Zidanega Mostu. Za letos sem se odločil, da se bom posvetil tej zadnji, in pričujoči posnetki so majhen del letošnje bere.





Finalna tekma lige v športnem ribolovu

Neizprosno dejstvo je, da je vsega lepega enkrat konec, tako se je končala tudi naša letošnja sezona lige v športnem ribolovu. Finalna oziroma osma tekma lige je bila 11. oktobra v Račah. Pričakalo nas je čudovito, a hladno jutro, vso tekmo pa smo se kopali v toplem soncu. Že pred zadnjo tekmo je bilo prvo mesto v ligi oddano, zato tudi pri zmagovalcu ni bilo posebnega tekmovalnega navdiha. Kazen je sledila po tekmoivanju, saj je izgubil prvo mesto v točkovanju Rače.

Poglavitni podatki (finalna tekma)

- temperatura zraka: 9°C,
- temperatura vode na globini 0,5 metra: 11°C,
- temperatura vode na globini 1,5 metra: 10°C,
- jasno.

Po razglasitvi rezultatov smo tekmovalce nagradili s praktičnimi nagradami, za katere se moram zahvaliti ribiškim trgovinam: Som Lenart, Big fish Spodnja Gorica, Lovec Celje, Petar šport Brežice in Trofeja Maribor.



Branko Korez

Poglejmo si še našega zmagovalca. **Branko Korez** je rojen 30. junija 1964. Na železnici je zaposlen od leta 1984, na delovnem mestu strojevodje. Na tekmi je uporabil traper.

Več o ligi, njenih pravilih, rezultatih in drugem na:

www.szs-sindikati.si,
<http://www.som.si/> in <http://www.bigfish-slo.com/>

Dober prijem!



Rezultati 8. tekme

1. Branko Korez	SSSLO Maribor	8.150 točk
2. Boštjan Petek	SSSLO Maribor	6.340 točk
3. Branko Kacijan	SVŽVSS Ptuj	6.040 točk
4. Dragutin Đekić	SŽS Tezno	5.640 točk
5. Dejan Golež	SŽPS Celje	5.330 točk
6. Miran Vlašič	SSSLO Maribor	4.890 točk
6. Stojan Berčič	SŽS VOKŠ	4.800 točk
8. Branko Balajc	SVPS Maribor	4.310 točk
9. Franc Lobenwein	SSSLO Maribor	4.250 točk
10. Roman Kač	SŽS Sevnica	3.730 točk

Končna uvrstitev v ligi 2008

1. Avgust Skrbiš	SVPS Maribor	26 točk
2. Boštjan Petek	SSSLO Maribor	28 točk
3. Branko Zorko	SŽS Sevnica	33 točk
4. Branko Korez	SSSLO Maribor	55 točk
5. Zlatko Pupaher	SVŽVSS CD Maribor	62 točk
6. Miran Trantura	SVSZ	62,5 točke
7. Rafael Babšek	SVŽVSS CD Maribor	66 točk
8. Miran Vlašič	SSSLO Maribor	75 točk
9. Dejan Golež	SŽPS Celje	76 točk
10. Zoran Podlesnik	SŽTS Zidni Most	80 točk

V izračunu uvrstitve je že odstet najslabši rezultat, tako je pri vsakem tekmovalcu upoštevanih sedem tekem. Če je število točk isto, se upošteva boljša uvrstitev na nočnem maratonu.

Končna uvrstitev v točkovanju Rače

1. Boštjan Petek	SSSLO Maribor	15 točk
2. Avgust Skrbiš	SVPS Maribor	18 točk
3. Franc Lobenwein	SSSLO Maribor	34 točk
4. Dragutin Đekić	SŽS Tezno	34 točk
5. Miran Trantura	SVSZ	39 točk
6. Miran Vlašič	SSSLO Maribor	39 točk
6. Stojan Berčič	SŽS VOKŠ	42 točk
8. Daniel Nahberger	SVŽVSS Ptuj	49 točk
9. Rafael Babšek	SVŽVSS CD Maribor	55 točk
10. Branko Zorko	SŽS Sevnica	56 točk

Končna uvrstitev v točkovanju Radeče

1. Zoran Podlesnik	SŽTS Zidni Most	6 točk
2. Branko Zorko	SŽS Sevnica	10 točk
3. Avgust Skrbiš	SVPS Maribor	11 točk
4. Branko Korez	SSSLO Maribor	17 točk
5. Zlatko Pupaher	SVŽVSS CD Maribor	18 točk
6. Rafael Babšek	SVŽVSS CD Maribor	24 točk
7. Dejan Golež	SŽPS Celje	30 točk
8. Zlatko Kaiser	SVPS Maribor	31 točk
9. Miran Trantura	SVSZ	35 točk
10. Roman Kač	SŽS Sevnica	25,5 točk



ŠAH

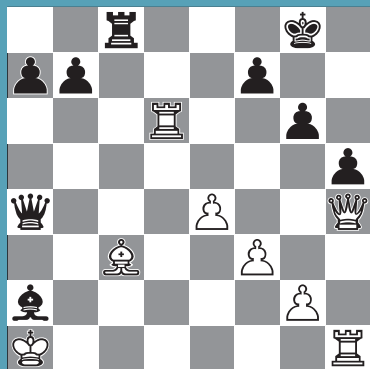
Ureja: Oskar Orel



Primer 15:

Makov – Vazenjin
(Novosibirsk, 1976)

Črni na potezi bi zanesljivo matiral nasprotnika: 1...Lb3+ 2.Kb1 Da2+ 3.Kc1 Dc2#. Ali ima beli na potezi možnost za podobno realizacijo?



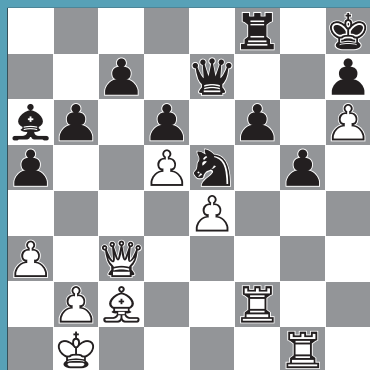
Rešitev:

1.Dd8+! Kh7! [1...Txd8 2.Txd8+ Kh7 3.Th8#] 2.Txh5+! gxh5 3.Th6+! Kxh6 4.Df6+ Kh7 5.Dg7# 1-0

Primer 16:

Akobian – Onischuk
(Philadelphia, 2002)

Črni je postavil na videz neprebojno kmečko obrambo, ki jo vodi skakač na polju e5. Beli je našel imenitno žrtev, po kateri je moral črni položiti orožje. Zanimivo je, da je bila pozicija na šahovnici nastala v hitropotezni partiji!



Rešitev:

1.Txg5!! fxg5 2.Dxc7 Sd7 [2...Txf2 3.Dxe7 Tf1+ 4.Ka2 Lc4+ 5.b3+-] 3.Dxd7! Dxd7 4.Txf8# 1-0

Osmi šahovski turnir

Osemnajstega oktobra se je na osmem turnirju cikla za pokal Slovenskih železnic zbralo 54 igralcev in igralk. Dobili smo še četrtega zmagovalca, Boštjana Jerana, ki se je kot peti nosilec z dobrimi igrami prebil na prvo mesto. V močni konkurenci dveh mojstrov Fide, mojstrice Fide in desetih mojstrskih kandidatov je po sedmih kolih z remijem v zadnjem kolu proti prvemu nosilcu Oskarju Orlu osvojil šest točk in ostal neporažen. Prav tako sta neporažena ostala drugouvrščeni Jože Skok in tretjevrščeni Oskar Orel, kar priča o veliki izenačenosti med vodilnimi igralci. Najnižje postavljeni igralec med prvo deseterico je Šačir Ahmetaj, ki se je kot devetnajsti nosilec uvrstil na deveto mesto. Da šah ni domena samo

moških, je z desetim mestom kot štirinajsta nosilka pokazala mojstrica Fide Simona Orel, ki tudi v skupnem seštevku zaseda deseto mesto. Najboljši železničar je bil ponovno Orel. Kot drugi najboljši se je izkazal Mihaljo Vojin, ki se je kot 37. nosilec uvrstil na 17. mesto, na tretje mesto med domačimi pa se je z 21. mestom uvrstil Andrija Petrovič.

Po osmih odigranih turnirjih (za končno uvrstitev šteje najboljših sedem) je v konkurenci 124-ih igralcev na prvem mestu še vedno mednarodni mojster Leon Mazi. Na drugem mestu je Zlatko Jeraj, na tretje pa se je prebil zmagovalec zadnjega turnirja Boštjan Jeran. V naslednjih dveh turnirjih pričakujemo hud boj za prvo mesto in nagrado v vre-

dnosti več kakor tisoč evrov. Na zaključnem turnirju bodo vsi nastopajoči prejeli nagrade, za kar gre zahvala sponzorjem cikla, ki so prispevali nagrade v skupni vrednosti več kakor sedem tisoč evrov.

V skupnem seštevku se kot najboljši železničar na četrtem mestu nahaja Oskar Orel, ki ob dobrih igrah na zadnjih dveh turnirjih lahko poseže tudi še po najvišjem mestu. Na petnajstem oziroma šestnajstem mestu sta kot drugi oziroma tretji najboljši železničar Nenad Djekanovič in Zvonko Mesojedec.

Vlastimir Đurđević

Vrstni red 8. turnirja

1. Boštjan Jeran, 6 točk, 2. Jože Skok, 3. Oskar Orel, 4. Damjan Plesec, 5. Dušan Zorko, 6. Boris Skok, vsi 5,5 točke, 7. Boštjan Rebernik, 8. Zlatko Jeraj, 9. Šačir Ahmetaj, vsi 5 točk, 10. Simona Orel 4,5 točke.

Skupni vrstni red

1. Leon Mazi 573 točk, 2. Zlatko Jeraj 562, 3. Boštjan Jeran 553, 4. Oskar Orel 552, 5. Dušan Zorko 547, 6. Marko Ribičič 509, 7. Jože Skok 472, 8. Marko Kodela 442, 9. Vitomir Janjič 428, 10. Simona Orel 421.



Z leve: Jože Skok, Boštjan Jeran in Oskar Orel.

Janez Medja se je odločil, da bo železničarski pripravnik upokojenec



V začetku septembra je Janez Medja obvestil svoje sodelavce železničarje, da se je odločil preizkusiti se še kot železničarski pripravnik upokojenec. Želimo in prepričani smo, da mu bo tudi to uspelo, kot mnogo zahtevnih nalog, ki jih je opravljal kot aktivni železničar. Svojo pot na železnici je začel kot prometnik na postaji Lesce Bled, nato kot šef postaje Jesenice, pozneje šef sekcije in šef vozlišča Jesenice. Ker je prometnik s srcem in dušo, se ni ustrašil vodenja celotne prometne operative, v katero je vnesel določene spremembe, ki so bile uspešne in so še danes aktualne, prav tako kot šef sekcije za promet Ljubljana ni pozabil pripadnosti, da je železničar. Na koncu kariere pa je s svojim bogatim znanjem in izkušnjami sodeloval pri sestavi in oblikovanju novih predpisov. Največji pečat na železnici pa je njegovo uspešno vodenje prometa med osamosvojitveno vojno za Slovenijo. V sodelovanju s takratno teritorialno obrambo je bil namreč glavni organizator poteka prometa skozi železniški karavanski predor, ki je bil hkrati edini prehod, ki je deloval in bil povezovalni stik med Slovenijo in svetom. Kaj železniški pripravniki upokojenci počnejo in kakšne naloge imajo, pa naj, vam bralcem, ostane malo za razmišljanje in vzbujanje domišljije. Morda pa se kdaj kakšen opogumi in razkrije to skrivnost ter nam jo tukaj opiše.

Prijatelji železničarji

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 in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si



Tako imenovana Nova Jugoslavija je po drugi svetovni vojni nujno potrebovala energijo. Rudnik črnega premoga v Raši je bil povezan s separacijo v Štalijah z ozkotirno železnico, tam pa ga je bilo treba preložiti na ladje. Zamuden in drag transport! Zato je bila zgraditev normalnotirnega priključka na istrsko železnico eden prvih železniških projektov po vojni. Skoraj 53 kilometrov dolga proga je povezala Štalije z Lupoglavom leta 1951, marca 1952 je stekel tovorni promet, za javni promet pa je bila proga odprta leta 1959. Omogočila je tudi aktiviranje luke Bršica v zalivu Raše za pretovor živine in tropskega lesa. Z razpadom Jugoslavije in izločitvijo istrskih prog iz gospodarskega telesa Slovenskih železnic je proga izgubila pomen in vlaki po njej vozijo le še po napovedi.