

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Poslovanje Slovenskih železnic
v prvem četrtletju

Konferenca CER-UIC: Železnice za
izboljšanje konkurenčnih pogojev

Potniški promet

Prevozi navijačev z vlakom med
evropskim nogometnim prvenstvom

Reportaža

Mallorca: Skoraj stoletje otoške železnice

Tovorni promet

Skupščina UIRR: Transport je del
globalne ekonomije

Razvoj

Virusna ideja in virusno trženje

SŽ so ljudje

Damjana Nučič: Delo s strankami
mi je pisano na kožo



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: Schwarz d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

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



Uvodnik Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1



Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Poslovanje Slovenskih železnic v prvem četrtletju

Predstavitve poslovnih rezultatov je bila na novinarski konferenci 5. junija.

2



Aktualno

Konferenca CER-UIC: Železnice za izboljšanje konkurenčnih pogojev

Osrednja tema srečanja direktorjev evropskih železniških podjetij za prevoz potnikov je bil razvoj vzdržne mobilnosti v okviru okoljskih ciljev Evropske unije.

4



Potniški promet

Prevozi navijačev z vlakom med evropskim nogometnim prvenstvom

V primeru EURA 2008 se je še enkrat pokazala konkurenčnost železnice pri prevozih potnikov.

10



Tovorni promet

Skupščina UIRR: Transport je del globalne ekonomije

Mednarodni kombinirani promet se povečuje.

14



Reportaža

Mallorca: Skoraj stoletje otoške železnice

Mallorca je presenetljivo mogoče spoznavati celo z vlakom.

16



Razvoj

Virusna ideja in virusno trženje

Kako lahko z virusno idejo predstavimo naše storitve.

22



SŽ so ljudje

Damjana Nučič: Delo s strankami mi je pisano na kožo

Vodja delovne enote za tovorni promet Jesenice.

26

Poslovanje Slovenskih železnic v prvem četrtletju je na novinarski konferenci predstavil generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara. Četrletni poslovni prihodki družbe Slovenske železnice, d.o.o., znašajo 97.111 tisoč evrov, kar je 1,2 odstotka nad načrtovanimi in 6,5 odstotka več kot v enakem obdobju lani.

V obdobju januar-marec 2008 je prepeljanih 4.700 tisoč ton blaga in opravljenih 949 mio. netotonskih kilometrov, kar je za 2,3 odstotka oziroma 4,9 odstotka manj od načrta in za 1,5 odstotka oziroma za 5,1 odstotka manj kot v primerljivem lanskem obdobju. Negativna gibanja so zlasti v kopenskem tranzitu zaradi zmanjšanja prevozov predvsem na trgih Italije in Madžarske.

Poslovna enota Potniški promet je v obdobju januar-marec 2008 ustvarila 19.129 tisoč evrov poslovnih prihodkov, ki presegajo načrtovane za 0,9 odstotka, za 4,6 odstotka pa so večji od ustvarjenih poslovnih prihodkov v primerljivem lanskem obdobju.

Infrastruktura, ki opravlja gospodarsko javno službo vzdrževanja javne železniške infrastrukture in vodenja prometa, je v obdobju januar-marec ustvarila 31.553 tisoč evrov poslovnih prihodkov in 28.957 tisoč evrov poslovnih odhodkov.

Na mednarodnem področju je bil junij izredno dejaven mesec. V Ljubljani se je 6. junija v organizaciji Skupnosti evropskih železnic (CER) sestalo 50 direktorjev evropskih železniških podjetij za prevoz potnikov. Osrednja tema sestanka je bil razvoj vzdržne mobilnosti v okviru okoljskih ciljev Evropske unije. V Evropi se bo po ocenah do leta 2020 potniški promet povečal za 35 odstotkov, tovorni promet za 50 odstotkov (glede na leto 2000), emisije toplogrednih plinov za 30 odstotkov (glede na leto 1990). Največji delež potniškega prometa se odvija v lokalnem okolju, vendar je njegove negativne posledice čutiti na globalni ravni.

Na generalni skupščini združenja UIRR so članice obravnavale razvoj prometa in strategijo UIRR v prihodnjih letih. Istega dne je potekala tudi generalna skupščina Interunit-a, združenja železniških podjetij članic Skupine UIC za kombinirani transport, GTC/UIC in operaterjev UIRR. Obe srečanji sta zaključili s kongresom na temo »Za bolj zeleno mobilnost v jugovzhodni Evropi«. Na kongresu se je zbralo več kot 250 udeležencev iz celotne panoge. Udeležence je pozdravil predsednik Republike Slovenije dr. Danilo Türk, ki je dejal, da je transport v tem delu Evrope danes del globalizirane ekonomije, zato je o njegovi strategiji treba razmišljati globalno.

Med evropskim nogometnim prvenstvom v Avstriji in Švici, ki je potekalo od 7. do 29. junija, so Slovenske železnice po pričakovanjih prepeljale večje število potnikov – navijačev na vlakih s Hrvaške v Avstrijo in nazaj. Da bi prevoz navijačev potekal karseda brez težav in varno, so na in rednih vlakih ter na postajah veljali preventivni varnostni ukrepi, pripravljeni v sodelovanju s policijo in drugimi železniškimi podjetji ter varnostnimi organizacijami. V primeru EURA 2008 se je še enkrat pokazala konkurenčnost železnice pri prevozih potnikov. Železniške postaje so zanimivo prizorišče za snemanje filmov. Junija sta na ljubljanski železniški postaji kar dvakrat snemali ekipi RTV Slovenija, in sicer za dokumentarni film Javni spomenik in igrani film Nevidni orkester. Filma bosta kmalu na sporedu. Lepote Slovenije pa je na Bohinjski progi odkrivala televizijska ekipa iz Nemčije, ki že vrsto let pripravlja oddaje železnicah po svetu. Če te posamejno mojstri z SWR, imaš resnično srečo, kajti posneti film se bo vrtel skoraj po vsem svetu.

Železničarji iz cele Slovenije smo se 31. maja zbrali na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani in obeležili Dan železničarjev. V Republiki Sloveniji praznujemo dan železničarjev, 2. junij, v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje leta 1846. Slovesnosti se je udeležilo več kot 4600 železničarjev in družinskih članov.

Strategija Slovenskih železnic je v zaključni fazi sprejemanja. Kako bo nova strategija usmerjala poslovanje Slovenskih železnic in katere cilje bo zasledovala bomo obširneje predstavili v naslednji številki Nove proge.

Poslovanje Slovenskih železnic v prvem četrletju

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je na novinarski konferenci 5. junija v Ljubljani predstavil poslovne rezultate v prvem letošnjem četrletju. Četrletni poslovni prihodki družbe Slovenske železnice, d.o.o., znašajo 97.111 tisoč evrov, kar je 1,2 odstotka nad načrtovanimi in 6,5 odstotka več kot v enakem obdobju lani.

Med poslovnimi prihodki je 46.682 tisoč evrov čistih prihodkov od prodaje, 39.972 tisoč evrov prihodkov po pogodbi z Direkcijo RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo za opravljanje gospodarskih javnih služb in za upravljanje in vzdrževanje postaj in postajališč ter 10.457 tisoč evrov drugih poslovnih prihodkov.

Čiste prihodke od prodaje sestavljajo z 90-odstotnim deležem transportni prihodki. Načrtovani transportni prihodki so v potniškem prometu preseženi za 1,4 odstotka, v tovornem prometu pa so za 0,7 odstotka manjši. V strukturi doseženih transportnih prihodkov predstavljajo transportni prihodki tovornega prometa 80,6 odstotka. Doseženi transportni prihodki so v primerjavi z istim lanskim obdobjem večji za 5,9 odstotka.

Pomemben del poslovnih prihodkov so sredstva za opravljanje gospodarskih javnih služb in za upravljanje in vzdrževanje postaj in postajališč na podlagi pogodbe z Direkcijo RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Načrtovane presegajo za 10,5 odstotka, v primerjavi z istim lanskim obdobjem pa so večji za 43,3 odstotka. Večji v primerjavi z istim lanskim obdo-

bjem je obseg rednih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na JŽI. Na odmike od načrtovanih vrednosti prihodkov in stroškov gospodarskih javnih služb vzdrževanje infrastrukture in vodenje prometa, vpliva spremenjen način obračuna DDV v skladu z mnenjem davčnega urada.

Slovenske železnice, d.o.o., so pri poslovanju v obdobju januar-marec 2008 izkazale 85.671 tisoč evrov poslovnih odhodkov, ki presegajo načrtovane za 2,3 odstotka, v primerjavi z istim lanskim obdobjem pa so večji za 18,5 odstotka, predvsem zaradi večjega obsega in storitev vzdrževanja JŽI.

Tovorni promet

V obdobju januar-marec 2008 je prepeljanih 4.700 tisoč ton blaga in opravljenih 949 mio. netotonskih kilometrov, kar je za 2,3 odstotka oziroma 4,9 odstotka manj od načrta in za 1,5 odstotka oziroma za 5,1 odstotka manj kot v primerljivem lanskem obdobju. Negativna gibanja so zlasti v kopenskem tranzitu zaradi zmanjšanja prevozov predvsem na trgih Italije in Madžarske.

Poslovna enota Tovorni promet je v obdobju januar-marec 2008 ustvarila 37.544 tisoč evrov poslovnih prihodkov, ki so za 5,3 odstotka večji od doseženih v primerljivem lanskem obdobju in za 0,7 odstotka manjši od načrtovanih. Transportni prihodki v višini 33.884 tisoč evrov pomenijo 90,2 odstotka poslovnih prihodkov in so za 5,5 odstotka večji od lanskih. Večina jih je doseženih v mednarodnem prometu, največ

v luškem in kopenskem tranzitu ter uvozu.

Doseženi poslovni odhodki v višini 38.390 tisoč evrov so za 1,1 odstotka večji od načrtovanih. Poslovanje tovornega prometa v prvem kvartalu je slabše od načrta, zato je pripravljen akcijski načrt za pridobitev novih tovorov.

Potniški promet

Prepeljanih je bilo za 4,3 odstotka več potnikov in opravljenih za 1,5 odstotka več potniških kilometrov kot je bilo načrtovano, za 2,5 odstotka je krajša povprečna pot prepeljanega potnika, ki je v obravnavanem obdobju znašala 46,4 km. Obseg dela je tudi v primerjavi z istim lanskim obdobjem večji: pri prepeljanih potnikih za 4,3 odstotka, pri opravljenih potniških kilometrih pa za 1,5 odstotka.

Poslovna enota Potniški promet je v obdobju januar-marec 2008 ustvarila 19.129 tisoč evrov poslovnih prihodkov, ki presegajo načrtovane za 0,9 odstotka, za 4,6 odstotka pa so večji od ustvarjenih poslovnih prihodkov v primerljivem lanskem obdobju. Transportni prihodki so ustvarjeni v višini 8.141 tisoč evrov, od tega večji del v notranjem prometu. Glede na načrtovane so večji za 1,4 odstotka, v primerjavi z istim lanskim obdobjem pa večji za 7,4 odstotka.

Doseženi poslovni odhodki v višini 19.500 tisoč evrov so za 3,7 odstotka manjši od načrtovanih. Načrtovana je čista izguba na letni ravni 9.070 tisoč EUR, za prvi kvartal pa v višini 2.863 tisoč EUR. Poslovanje je sicer boljše od načrta, vendar pričakujemo, da

te izgube do konca leta samo z realiziranimi transportnimi prihodki ne bo mogoče pokriti.

Infrastruktura

Infrastruktura, ki opravlja gospodarsko javno službo vzdrževanja javne železniške infrastrukture in vodenja prometa, je v obdobju januar-marec ustvarila 31.553 tisoč evrov poslovnih prihodkov in 28.957 tisoč evrov poslovnih odhodkov.

V obdobju januar-marec 2008 je poslovna enota Vzdrževanje infrastrukture ustvarila 19.383 tisoč evrov poslovnih prihodkov (17.829 tisoč evrov kot obvezna gospodarska javna služba), ki so za 9,7 odstotka večji od načrtovanih. Ustvarjenih je 19.347 tisoč evrov poslovnih odhodkov (17.896 tisoč evrov kot obvezna gospodarska javna služba), ki so za 14 odstotkov večji od načrtovanih. Realiziran je večji obseg vzdrževalnih del v javno korist od načrtovanega (remont proge Ponikva-Dolga Gora), ostala vzdrževalna dela so se izvajala v okviru načrtovanih. Ustrezno temu so večji tudi prihodki po pogodbi z Direkcijo RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo.

Vodenje prometa je ustvarilo 12.170 tisoč evrov poslovnih prihodkov in 9.610 tisoč evrov poslovnih odhodkov. Na odmike od načrtovanih vrednosti prihodkov in stroškov gospodarske javne službe vodenje prometa (deloma tudi vzdrževanje infrastrukture) v prvem kvartalu vpliva spremenjen način obračuna DDV.

Podpis pogodbe o vzdrževanju slovenskih lokomotiv Taurus

Šestega maja so SŽ – Centralne Tehnične storitve podpisale skih lokomotiv Taurus. Obseg delavnice in družba ÖBB – pogodbo o vzdrževanju slovenskih lokomotiv Taurus. Obseg naročila znaša 12 milijonov



Pogodbo o vzdrževanju slovenskih lokomotiv Taurus sta podpisala direktor Centralnih delavnic Dušan Žičkar (levo) in poslovodja ÖBB-TS Franz Seiser.

evrov. Družba ÖBB-Tehnične storitve (ÖBB-TS) prevzema pri zadnjih dvanajstih lokomotivah montažo, vključno z lakiranjem vagonkega okvira, ter izdelavo in montažo komponent vozil. Izdelava lokomotiv se bo pričela letos in bo zaključena naslednje leto. Z montažo lokomotiv Taurus je družba ÖBB-TS razvila edinstveno znanje za vzdrževanje ter vzpostavila obsežen pool nadomestnih delov, ki se uspešno trži izven meja Avstrije. Tako se lahko koristijo številne sinergije pri logistiki, oskrbi z materialom (zlasti velikih, dragih delov) in pri tehničnem znanju tudi pri manjših lokomotivskih parkih. Pogodba bo trajala najmanj sedem let, obseg naročila pa bo znašal več kot dvanajst milijonov evrov. Družba ÖBB-TS bo dala na razpolago nadomestne dele, komponente, logistiko, inženiring in znanje, lokomotive pa bo vzdrževalo osebje Centralnih delavnic v Sloveniji.

Stoletnica proge v Naklem

V Naklem so 5. julija slovesno proslavili stoletnico železniške proge Kranj-Naklo-Tržič. Spomin na progo so proslavili z uradnim krstom obnovljene lokomotive, prikazom prevoznitva po starih običajih pred prihodom muzejskega vlaka, predstavitvijo knjige o nekdanji železniški progi in kulturnim programom. Ob stoletnici so izdali tudi zbornik Železnica skozi Naklo. Proga je bila uradno ukinjena 18. decembra 1965, zadnji vlak pa je iz Tržiča odpeljal 15. januarja 1966.

»Železnica, ki so jo takrat pri vladi na Dunaju izprosil industrialci, je prinesla številne spremembe, predvsem veliko dobrega, čeprav so se ljudje vlaka sprva bali,« je v slavnostnem govoru povedal predstavnik Slovenskih železnic Igor Hribar.

Na nekdanjo železniško postajo je iz Ljubljane pripeljal muzejski vlak z več kot tristo potniki. Vožnja v eno smer je trajala dobre četrte ure, stara lokomotiva in vagoni pa so navdušili številne otroke in odrasle. V spomin na nekdanjega »tržičana«, kakor

so ljudje imenovali vlak, ki je vozil do januarja 1966, v središču Naklega odslej stoji obnovljena muzejska lokomotiva z oznako 53-019, ki je pred desetletji vlekla vagonce po stoletni progi. Na pobudo občine Naklo so jo obnovili v delavnih železniškega muzeja v Ljubljani. Skupaj sta jo krstila baronica Elizabeta Ortner Bom, ki je v šali omenila, da je stara že kot železniška proga, in župan Štular, ki je prepričan, da bo lokomotiva kot muzej na prostem nakelska turistična znamenitost.

S konference CER-UIC v Ljubljani

Železnice za izboljšanje konkurenčnih pogojev



Direktorji evropskih železniških podjetij za prevoz potnikov.

V Ljubljani so se 6. junija v organizaciji Skupnosti evropskih železnic (CER) sestali direktorji evropskih železniških podjetij za prevoz potnikov. Osrednja tema sestanka je bil razvoj vzdržne mobilnosti v okviru okoljskih ciljev Evropske unije. Gostiteljica sestanka so bile Slovenske železnice.

Državni sekretar na Ministrstvu za promet dr. Peter Verlič je navzoče seznanil s stanjem na

področju javnega prevoza ter nalogami in cilji prometne politike v Republiki Sloveniji. Poudaril je, da bo v prihodnje področje železnic posebej izpostavljeno, zlasti v luči evropskih prizadevanj za varovanje okolja, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje učinkovitosti porabe energije v prometu in povečanja deleža energije iz obnovljivih virov v Skupnosti.



Johannes Ludewig, dr. Peter Verlič in Tomaž Schara.

»V starih članicah EU sistem, ko države ali regionalne oblasti, ki naročijo železniški potniški promet na nerentabilnih progah potem pokrijejo vse stroške in zagotovijo razumen dobiček, deluje, v novih pa ne,« je na konferenci za novinarje povedal izvršni direktor Skupnosti evropskih železnic in upraviteljev železniške infrastrukture (CER) Johannes Ludewig. Opozoril je tudi, da so pogodbe med železniškimi operaterji in državami preveč kratkotrajne. »Železnica je dolgotrajen posel, kjer je treba gledati vsaj štiri, pet let v prihodnost. To je čas, v katerem lahko potem železničarji prilagajajo svoje zmogljivosti, ne pa da iz leta v leto ne vedo, kaj bodo delali. Treba je obnavljati infrastrukturo in vozna sredstva, to pa ni kratkotrajno opravilo,« je še povedal Ludewig.

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je povedal, da imajo slovenski železničarji v potniškem prometu rezerve bolj ali manj samo v ceni dela. »Profitabilnosti tudi ni mogoče doseči čez noč in je z odpuščanjem na Slovenskih železnicah tudi ne bomo poskušali doseči. V železnice je treba investirati, da bodo potem lahko ustvarjale dobiček,« je še povedal Schara.

V Evropi se bo po ocenah do leta 2020 potniški promet povečal za 35 odstotkov, tovorni promet za 50 odstotkov (glede na leto 2000), emisije toplogrednih plinov za 30 odstotkov (glede na leto 1990). Največji delež potniškega prometa se odvija v lokalnem okolju, vendar je njegove negativne posledice čutiti na globalni ravni. Mestni in primestni promet povzroča velik delež oko-

lju škodljivih plinov, tu tudi prihaja do največjega števila prometnih nesreč. V Evropi je najmanj tretjina prebivalstva izpostavljena hrupu, ki ga povzroča promet, cestni promet povzroča zastoje, ki ustvarjajo izgubo v vrednosti 1,1 odstotka bruto družbenega proizvoda ter prevozna dejavnost je odvisna predvsem od nafte; 97 odstotkov vseh prevozov se opravi z vozili s pogonom na fosilna goriva.

Države Evropske unije so se zavezale, da bodo do leta 2020 zmanjšale emisije toplogrednih plinov za dvajset odstotkov, prav toliko tudi porabo energije ter za dvajset odstotkov povečale delež uporabe energije iz obnovljivih virov. Direktorji železniških podjetij za prevoz potnikov so razpravljali o zavezi držav Evropske unije za manjšo obremenitev okolja ter ugotovili, da je v nekaterih državah že mogoče opaziti večjo osveščenost pri izbiri oblik prevoza, ki so do okolja prijaznejše. Uporabniki prevoznih storitev so naklonjeni prijaznim oblikam prevoza in se pogosteje odločajo za uporabo javnih prevoznih sredstev. Kaj lahko železnice naredijo za uporabnike in okolje so pokazale izkušnje angleškega prevoznika Eurostar, Nizozemskih železnic in Japonskih železnic. Z ukrepi za zmanjšanje onesnaževanja in porabe energije so dosigli izredno pozitivne rezultate in povečali število potnikov.

Eden izmed najbolj pomembnih razlogov za manjši delež železniškega prometa v kopenskem prometu v Evropi je neenakost konkurenčnih pogojev v primerjavi s cestnim prometom. Za železniški promet, ne pa za cestni promet, veljavni načeli v EU sta:

Načelo plačevanja pristojbin za dostop na javno železniško infrastrukturo. Medtem ko morajo železniški operaterji plačevati sorazmerno pristojbino za uporabo železniške proge, plačajo uporabniki cest le cestnino na določenih avtocestah. V številnih primerih znesek, ki ga je treba plačati, nikakor ni v sorazmerju z razsežnostjo uporabe vinjet.

Načelo, da plača tisti, ki je večji onesnaževalec, je še bolj neugoden. Medtem ko zunanji (eksterni) stroški (onesnaževanje, hrup, nesreče, zastoji, klimatske spremembe) železnice predstavljajo le 20 odstotkov stroškov v primerjavi s cestnim prometom (po študiji IMPACT, ki naj bi izšla julija 2008), so železnice del trgovske sheme emisij EU, in uporabniki cest pokrivajo okoli 35 odstotkov njenih precej velikih eksternih stroškov preko davkov na gorivo.

Evropski parlament obravnava vprašanje trajnostnega transporta v svoji pobudi **Zeleni transport.** Medtem ko so se stoplogredne emisije v EU med

leti 1990 do 2005 zmanjšale za 8 odstotkov, so se emisije, ki jih povzročata transport povečale za 26 odstotkov. Če upoštevamo svetovno problematiko klimatskih sprememb in obvezo Evrope, da zmanjša toplogredne emisije, bo treba vzeti pod drobnogled transportno panogo. Na primer, samo mestni promet je povzročitelj 40 odstotkov vseh emisij CO₂ in 70 odstotkov emisij v celotni strukturi odpade na cestni promet.

Del paketa Zeleni transport je predlog Evropske komisije za dopolnitev direktive **Eurovignette** (dopolnitev Direktive 1999/62/2006/38), ki danes državam članicam preperečuje uvesti za uporabnike cest tak režim, ki bi uporabnike obvezal, da nadomestijo povzročene eksterne stroške.

V skladu z novim predlogom bi države članice, ki obračunavajo pristojbine za tovorna vozila z nosilnostjo preko 3,5 ton, pristojbine lahko **postopoma povečale ne glede na to, ali so v sorazmerju s stroški infrastrukture, da bi tako pokrile**

vsaj del eksternih stroškov, ki jih povzročata cestni promet.

V anketi EU iz decembra 2007, je več kot **70% državljanov EU izrazilo svoje soglasje** s takšno spremembo.

Druga pobuda Evropske unije poziva k oblikovanju trajnostnega **mestnega transportnega sistema v vseh večjih Evropskih mestih.** S tem namerava ustvariti okvir, ki bi podpiral preusmeritev prometa na okolju bolj prijazne oblike – z izboljšano koordinacijo uporabe nacionalnih, lokalnih in skladov EU. Le z integriranim pristopom trajnostne politike na področju okolja in energije, lahko posledično izboljšamo kakovost življenja evropskih prebivalcev v mestih.

Pristop, ki je osredotočen na proizvodnjo avtomobilov in gradnjo cest, bi se moral preusmeriti na oblikovanje **mest, ki bi nudila boljše kakovost življenja za svoje državljane.**

Obenem bi bilo treba uvesti bolj uravnotežen fiskalni sistem, ki spodbuja uporabo javnega prometa in podpreti intermodalnosti med različnimi oblikami javnega prometa, kot tudi individualnimi oblikami transporta.

Železniški sektor poziva k uporabi različnih tržnih instrumentov, kot tudi k izboljšani koordinaciji med različnimi razvojnimi agencijami, s ciljem oblikovanja sodobnega transportnega sistema za Evropo 21. stoletja.

Vlak je okolju najbolj prijazen in energetsko najbolj varčen način potovanja. V potniškem prometu povzročata železniški prevoz v primerjavi s cestnim prometom 8,3-krat manj emisij okolju škodljivih plinov in porabi 3,5-krat manj energije na enoto dela. V primerjavi z letalskim prometom pa železniški potniški promet desetkrat manj onesnažuje oziroma porabi energije. Prednosti železnice se bodo izkazale zlasti v mestnem in primestnem prevozu.

Evropska prometna perspektiva za države Zahodnega Balkana

Junija so prometni ministri držav članic EU na zasedanju Sveta ministrov EU za energijo, promet in telekomunikacije razpravljali o prometni pogodbi za Zahodni Balkan, železniških pogodbah, čistih in energetsko učinkovitih vozilih ter letalstvu.

Ministri za promet so pooblastili Komisijo za začetek pogajanj o Pogodbi o prometni skupnosti med EU in državami Zahodnega Balkana. Predsednik Sveta EU za promet slovenski prometni minister mag. Radovan Žerjav je povedal, da je »za slovensko predsedstvo glede na zemljepisno lego Slovenije pričetek pogajanj in kasneje sklenitev Pogodbe o prometni skupnosti z regijo

Zahodnega Balkana izjemnega pomena«. S podelitvijo mandata je EU državam Zahodnega Balkana dala močno sporočilo o dejanski evropski perspektivi na področju prometa.

Ministri so sprejeli tudi sklepe glede večletnih pogodb o kakovosti železniške infrastrukture. Glavno priporočilo je, da naj se med lastniki infrastrukture, ki so večinoma države članice, in upravljavci infrastrukture sklepa večletne pogodbe, zato da bi se zagotavljala potrebna finančna sredstva za železniško infrastrukturo. To je za države članice spodbuda, da bodo v prihodnje razmislile o prednostih večletnega financiranja za vzdrževanje

železniške infrastrukture.

Svet ministrov je opravil tudi razpravo in sprejel splošni pristop o prvem t.i. zelenem predlogu, ki se nanaša na spodbujanje čistih in energetsko učinkovitejših vozil za cestni prevoz. Predlog direktive od javnih organov in ponudnikov javnega potniškega prometa zahteva, da pri nabavi vozil upoštevajo življenjske stroške pri porabi energije, emisije CO₂ in druga onesnaževala. Predlog temelji na zavezah Evropskega sveta, sprejetih marca 2007, o spodbujanju trga in industrije z uvedbo zelenih in energetsko učinkovitih vozil. Direktiva bo predvsem pomagala pri osveščanju glede zunanjih stroškov

v zvezi z nabavo vozil za javni cestni prevoz. Na ta način je Svet ministrov dal vzgled državljanom za uporabo čistih in energetsko učinkovitih vozil, industriji pa signal za spodbudo tehnološkemu razvoju in proizvodnji okolju bolj prijaznih prevoznih sredstev. Svet ministrov je Komisiji EU podelil tudi pooblastilo za začetek pogajanj z Avstralijo in Novo Zelandijo o sklenitvi celovitih sporazumov v zračnem prometu. Podeljeni mandat prvič v zgodovini vključuje tudi močnejšo zavezanost panoge okoljevarstvenim vprašanjem in vzpostavlja okrepljeno sodelovanje EU in tretjih držav na področju emisij toplogrednih plinov.

Srečanje ob dnevu železničarjev

Železničarji iz cele Slovenije smo se 31. maja zbrali na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani in obeležili Dan železničarjev. V Republiki Sloveniji praznujemo dan železničarjev, 2. junij, v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje leta 1846. Slovesnosti se je udeležilo več kot 4600 železničarjev in družinskih članov. Slovenske železnice so organizirale osrednjo slovesnost in srečanje vseh zaposlenih skupi-

ne Slovenskih železnic in njihovih ožjih družinskih članov v soboto, 31. maja. Slovesnost se je začela ob 14. uri in trajala do 20. ure, potekla pa je v treh dvoranah Gospodarskega razstavišča. V vsaki od treh dvoran je bilo mesta za približno 1.500 do 2.000 ljudi. Železničarje in družinske člane so pozdravili generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara, državni sekretar na ministrstvu za promet dr. Peter Verlič, predsednik sveta

delavcev Silvo Berdajs ter direktorica direktorata za železnice in žičnice Jelka Šinkovec Funduk. Slavnostni govornik je bil minister za promet mag. Radovan Žerjav.

Za glasbeni program oziroma za dobro voljo, so skrbeli Mambo kings, Brigita Šuler in ansambel Pogum. Manjkala pa ni niti odlična Godba Slovenskih železnic.



Železničarji v plesnem elementu (foto: Miško Kranjec).



Za hrano in pijačo je bilo izdatno poskrbljeno (foto: Miško Kranjec).



Foto: Miško Kranjec.



Z leve: Dr. Peter Verlič, mag. Radovan Žerjav, Jelka Šinkovec Funduk, Albert Pavlič, Tomaž Schara (foto: Miško Kranjec).



Železničarska godba iz Zidanega Mosta (foto: Miško Kranjec).



Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara (foto: Miško Kranjec).



Minister za promet mag. Radovan Žerjav (foto: Miško Kranjec).



Tudi najmlajši so se v družbi železničarjev dobro počutili (foto: Miško Kranjec).



Foto: Miško Kranjec.



Dobra volja je najbolja ... (foto: Miško Kranjec)



Dobra volja tudi med vodstvenimi delavci (foto: Miško Kranjec).



Brigita Šular je s svojim nastopom razmigala otroke ... in odrasle (foto: Miško Kranjec).

Razstava likovnih in literarnih del mladih umetnikov

V razstavnem prostoru Slovenskih železnic na Kolodvorski 11 v Ljubljani smo 2. junija odprli razstavo nagrajenih likovnih in literarnih del s tradicionalnega, letos že 38. mladinskega natečaja. Visoka številka brez dvoma izpričuje lepo tradicijo, pomeni pa zgledno in uspešno sodelovanje med Slovenskimi železnicami in učenci ter njihovimi mentorji. Razstavo si bo mogoče vse do konca oktobra ogledati vsak dan od 8. do 16. ure.

Letošnji literarni in likovni natečaj smo pomenovali Najlepše je potovati z vlakom. Mladi umetniki s svojimi izbranimi in domi-

selnimi deli vsako leto znova dokazujejo, da se o železnici lahko veliko napiše, nariše, naslika. Tema je skorajda neizčrpna! Iskreno smo veseli, da mladi ob igri in ob resnem umetniškem ustvarjanju na tako prijazen način spoznavajo pravi pomen in bistvo železne ceste.

Na letošnji natečaj se je odzvalo 190 osnovnih šol oziroma njihovih podružnic iz vse Slovenije. Prejeli smo kar 3643 likovnih izdelkov in 1275 literarnih del. Treba je priznati, da sta številki resnično vredni občudovanja. Naloga, izbrati zares najboljše med njimi,

je bila za obe strokovni komisiji, literarno in likovno, prav trd oreh.

Najboljši posamezniki in posameznice prejmejo knjižne nagrade, za najboljša kolektivna dela pa nagrajeni razredi odpotujejo na izlet z vlakom. Rezultati letošnjega razpisa so objavljeni na spletni strani Slovenskih železnic.

Otvoritev razstave so obogatili s svojim nastopom mladi likovniki – učenci Osnovne šole Toneta Čufarja iz Ljubljane, eni letošnjih prejemnikov kolektivnih nagrad z mentorico Mojco Pengov.



Mladi likovniki so otvoritev razstave obogatili z zanimivim umetniškim programom.



Glasbeni nastop mladih likovnic.



Mlade likovnike je pozdravil generalni direktor Tomaž Schara.

Načrti za mladinski hotel na postaji Jesenice

Na Jesenicah načrtujejo ureditev mladinskega hotela na železniški postaji. Spodbuda za razmišljanje o novih vsebinah na štirih gorenjskih železniških postajah je nastala na podlagi mednarodnega projekta Revita.

Mladinski hotel naj bi pridobili še postaji Bohinjska Bistrica in Lesce-Bled.

»Na postaji Jesenice je ogromno neizkoriščenega prostora, po drugi strani pa na Jesenicah turizmu namenamo premalo

pozornosti. V tem trenutku smo se osredotočili na mladinski turizem, za katerega imamo tudi zasebnega investitorja.«je razložil Stevo Ščavničar, direktor Razvojne agencije za Zgornjo Gorenjsko.

Znana trasa proge Trst–Divača

Medvladna slovensko-italijanska komisija za izgradnjo železnice Trst–Divača je 30. junija sprejela študijo upravičenosti in potrdila potek 35,6 kilometrov dolge trase. Graditi naj bi jo začeli med letoma 2011 in 2013. Proga, bistvena za razvoj dveh sosednjih pristanišč, naj bi se iz Trsta počasi povzpela na breg. Pri Dragi bi vstopila v Slovenijo, nato naj bi zavila v dolino Glinščice proti Beki in naredila skoraj cel krog, v katerem bi se približala Socerbu, Ospu in na večji nadmorski višini spet Beki. Pri tej vasi bi se proga Trst–Divača združila s progo Koper–Divača, potem bi znova prečkala Glinščico in se usmerila čez Kras proti Divači. Med Socerbom in Petrinjami je predvidena gradnja še enega povezovalnega dela med progama Koper–Divača in Trst–Divača, ki bo omogočil tudi vožnjo na relaciji Koper–Trst. Državni sekretar na ministrstvu za promet dr. Peter Verlič je povedal, da je zdaj izpolnjen eden ključnih pogojev za koriščenje sredstev evropskih skladov, za nadaljevanje projektiranja in za uresničitev projekta. Povedal je še, da so proge projektirane za hitrost do 160 kilometrov na uro oz. na 200 kilome-

trov na uro za nagibne vlake, z naklonom sedemnajst promilov, s čimer se uvrščajo med najsodobnejše visoko zmogljive evropske proge.

Stroški gradnje so ocenjeni na 2,4 milijarde evrov, od tega 1,33 milijarde na italijanski in 1,06 milijarde na slovenski strani, iz evropskega proračuna pa bodo zanj prispevali 30-odstotni delež. Preostali delež bosta nosili državi z javno-zasebnim partnerstvom ali zasebnim kapitalom. Gradbeno dovoljenje naj bi pridobili konec leta 2012. Dr. Verlič je napovedal, da naj bi bila nova povezava zgrajena leta 2015. »Po tem letu bodo proge v zaledju zasičene in Luka Koper ne bo mogla več normalno opravljati svoje funkcije. Kar smo zamudili, bo treba nadoknaditi.«, je še povedal dr. Verlič.

Progi bosta omogočili povečanje kapacitete in hitrosti vlakov, skrajšanje voznega časa poti med Kopro in Trstom in Ljubljano za pol ure ter izboljšanje učinkovitosti tovornih vlakov na progi Koper–Divača zaradi zmanjšanja naklona s 26 na 17 promilov.

Skupaj z Italijo bo Slovenija gradila še progo Trst–Koper, ki je po novem tudi vključena v

projekt. »Trasa Trst–Koper ni bila nikoli izločena iz projekta, o tem govori tudi odločba Evropskega parlamenta, zato je vedno bila del proučevanj,« je povedal državni sekretar na ministrstvu za promet dr. Peter Verlič. »Danes se je pokazalo, da je proga dodana vrednost.« Sklep medvladne komisije, ki torej vključuje izgradnjo vseh treh železniških odsekov, pa je zavezujoč tudi za italijansko in slovensko vlado.

Prenovljeni park pred ž. p. Divača

V Divači so v začetku julija odprli prenovljeni park pred železniško postajo. Postavili so novo fontano, klopi, tlak in javno razsvetlavo in uredili meteorno kanalizacijo. Prenova je stala 30 tisoč evrov, večino denarja za to pa so zagotovile Slovenske železnice.

Pogovori o železnici med avstrijsko Radgono in Murško Soboto

Na Mestni občini Murška Sobota so se 4. julija na vabilo župana Antona Štihca sestali predstavniki avstrijske iniciative za izgradnjo železniške povezave med mestoma Bad Radkersburg in Murška Sobota. Minister za promet magister Radovan Žerjav je pozdravil pobudo, vendar je izpostavil problem financiranja regionalnih povezav saj je trenutna prioriteta modernizacija obstoječih prog v Sloveniji. Župana MO MS in občine Tišina sta prav tako podprla pobudo in poudarila pomen povezave Slovenije, Avstrije in Madžarske, hkrati pa menita, da je treba upoštevati želje in interese lokalnega prebivalstva in gospodarstva.

Postaja Ljubljana kot prizorišče filmov



S snemanja filma Javni spomenik (foto: Jolanda Gosak).

Tišina - snemanje – akcija – se je oglasila režiserka Alma Lapajne. Na eni strani bogati podjetnik v preiskovalnem zaporu, ki ga sumijo pranja denarja, utaje denarja, gospodarskega kriminala... na drugi strani kipar in študentka umetnostne zgodovine, ki pripravlja diplomu na temo javnih spomenikov... Se sprašujete – le kaj imajo ti trije glavni igralci z železniško postajo Ljubljana in z vlaki Slovenskih železnic? Odgovor boste dobili pri ogledu dokumentarnega filma **Javni spomenik**, ki ga bo predstavila Televizija Slovenije, Kulturni in umetniški programi.



Orkester je zaigral na postaji Ljubljana (foto: Mišo Čadež).

Osrednja protagonistka v filmu RTV Slovenija **Nevidni orkester** sta pevka Mia Žnidarič in njen partner, komponist in pianist Steve Klink. V filmu izvemo o uspešni življenjski poti pevke, ki je nekoč delala kot delavka v tovarni in nje-nega partnerja, ki je Američan, a živi v Sloveniji in nastopa v Nemčiji. In kaj imata skupnega z Slovenskimi železnicami? Naj vam odkrijem delček zgodbe. Steve Klink prihaja s potniškim vlakom v Ljubljano, na peronu ga pričaka klavir... (Jolanda Gosak).

Največji rekreativni kolesarski dogodek v Sloveniji. Kolesarimo z okusom.

6. poli[®] maraton

www.polimaraton.si



Letališče Moškanjci pri Ptuj

6. september 2008



Poli žur
z Atomik Harmonik

Kje in kdaj se lahko prijavim?

- na spletni strani www.polimaraton.si do vključno 1.9. 2008
- v prostorih Poslovnega centra Perutnine Ptuj na Ptuj 2., 3., 4. med 17. in 19. uro (velja za skupine)
- na mestu dogodka v Moškanjcih na dan prireditve od 8. ure dalje

Kaj dobim?

- kolesarsko majico
- osvežilne napitke med kolesarjenjem
- kulinarične dobrote po zaključku kolesarjenja
- knjižica Vse o perutnini
- brezplačen vstop v zunanje bazene v Termah Ptuj 4., 5. in 6. septembra 2008

Kaj pa prijavnina?

- odrasli: 20 EUR
- otroci od 7 do 14 let: 12 EUR
- predšolski otroci (do vključno 6 let) brezplačno
- imelniki olimpijske kartice in skupine nad 10 oseb 18 EUR
- predprijava s plačilom (na www.polimaraton.si do vključno 1.septembra in predprijava do vključno 4.septembra): odrasli 18 EUR, otroci 10 EUR
- člani Kluba Polet: 15,5 EUR

Kako bo potekalo dogajanje?

8:00 - 10:45
zbiranje prijav na prireditvenem prostoru
11:00
start maxi Poli maratona
11:20
start mini Poli maratona
11:40
start lahkega Poli maratona
13:00 - 15:00
cilj maratonov
14:00
Poli žur z Atomik Harmonik in podelitev nagrad

Podarili bomo še:

- pokal za najštevilčnejšo družino (3x)
- pokal za najštevilčnejšo ekipo (3x)
- pokal za najmlajšega udeleženca in najmlajšo udeleženko (2x)
- pokal za najstarejšega udeleženca in najstarejšo udeleženko (2x)
- pokal za posebne dosežke (1x)
- nagrade v izdelkih Perutnine Ptuj za predprijavljene preko interneta (15x)
- kolo za naključno izžrebane udeležence (10x)



Odpelji svojega Mercedes!
več na www.polimaraton.si

Poli vlak Na Poli maraton se lahko pripeljete tudi z vlakom Slovenskih železnic.

Lahki Poli maraton (18 km)

- Priporočamo družinam z majhnimi otroki in kolesarjem z manjšo kondicijsko pripravljenostjo.

Mini Poli maraton (30 km)

- Priporočamo priložnostnim kolesarjem, zelo mladim in starejšim udeležencem.

Maxi Poli maraton (55 km)

- Priporočamo kolesarjem z boljšo telesno kondicijo in brez zdravstvenih omejitev.



Avstrijska lokomotiva v hrvaških barvah
(foto: Miro Marolt).



Hrvaški navijači (foto: Miro Marolt).

Prevozi navijačev z vlakom med evropskim nogometnim prvenstvom

Med evropskim nogometnim prvenstvom v Avstriji in Švici, ki je potekalo od 7. do 29. junija, so Slovenske železnice po pričakovanih prepeljale večje število potnikov – navijačev, med katere štejemo potnike z navijaškimi rekviziti (dresi, šali, zastave, transparenti ...) in potnike, ki so bili navijaško razporejeni na vlakih s Hrvaške v Avstrijo in nazaj, zlasti v dneh, ko je tekmovala reprezentanca Hrvaške. Ta je igrala v predtekmovalju v skupini B (8. junija na Dunaju, 12. junija in 16. junija v Celovcu) in v četrtfinalu 20. junija na Dunaju.

Zaradi manjše kapacitete stadionov je Hrvaška kot udeleženka prejela za tri tekme v predtekmovalju skupaj le 21.800 vstopnic, za četrtfinalno tekmo pa 6.000 vstopnic, vendar so prav zaradi omejenega števila gledalcev bili ob stadionih organizirani ogledi tekem tudi na velikih zaslonih in dodatne prireditve, zato je bilo pričakovati množični obisk EURA 2008.

Logistika prevoza navijačev s Hrvaške v Avstrijo je v pripravah temeljila na uvedbi izrednih vlakov. Te so naročile Hrvaške železnice in agencije s Hrvaške, navijači pa so se vozili tudi z rednimi vlaki. Na vsako od treh

tekem hrvaške reprezentance v predtekmovalju sta vozila po dva izredna vlaka, na četrtfinalno tekmo pa so navijači šli samo z rednimi vlaki. V Avstrijo se je s Hrvaške z vlakom peljalo na prvo tekmo 1.610, na drugo tekmo 1.330, na tretjo 680 in na četrto tekmo 910 hrvaških navijačev. Skupaj je z vlakom potovalo v Avstrijo 4.530 navijačev, od tega 1.360 z agencijskimi vlaki in 3.170 z rednimi vlaki, prav toliko nazaj na Hrvaško. Zanimivo je, da je več kot 30 odstotkov navijačev potovalo v Avstrijo na posamezno tekmo že dan pred tekmo, po številu navijačev pa je rekordni vlak št. 297 v povratku z druge tekme 13. junija s kar 850 navijači.

Da bi prevoz navijačev potekal karseda brez težav in varno, so na izrednih in rednih vlakih ter na postajah veljali preventivni varnostni ukrepi, pripravljeni v sodelovanju s policijo in drugimi železniškimi podjetji ter varnostnimi organizacijami. V dneh, ko je igrala hrvaška reprezentanca in dan po tekmi so rednim vlakom bili dodani vagoni in poskrbljeno je bilo za varnost. Na vseh vlakih, s katerimi bi se lahko peljali navijači, so bili prisotni policisti in varnostniki, na večjih postajah,

na katerih ustavljajo redni vlaki, je za varnost prav tako skrbela policija.

Republika Avstrija je na svojih mejah izvajala schengenski nadzor. Nadzor se je izvajal tudi na vlakih v sodelovanju med slovensko in avstrijsko policijo, tako da ni bilo potrebe po nadzoru na obeh mejah. Slovenska policija je izvajala okrepljen nadzor in temeljito mejno kontrolo državljanov tretjih držav, ki niso članice schengna. Državljanke tretjih držav, ki za vstop v schengensko območje potrebujejo vizum, so preverjali tudi, ali imajo posebni vizum z oznako EURO 2008, ki sta ga za obisk evropskega nogometnega prvenstva podeljevali Avstrija in Švica. Policija je že na meji s Hrvaško zavračala hrvaške državljanke, ki se so bili namenjeni v Avstrijo in Švico, vendar se niso identificirali s potnim listom. Policija je posebej pozorno preverjala predmete in rekvizite navijačev. O prevozi navijačev na Slovenskih železnicah smo obveščali v skladu z navodili UIC oziroma Mednarodnega združenja varnostnih služb železnic in policij COLPOFER ter obveščali operativne službe sosednjih uprav.

Redni vlaki so kljub temeljiti

mejni kontroli podaljšali postanke samo za nekaj minut, največ vlak s kar 650 navijači, ki je podaljšal voznoredni postanek le za 36 minut. Vse vlake, ki smo jih opredelili kot potencialno kritične z vidika zagotavljanja varnosti in javnega reda in miru, so spremljali pripadniki posebnih policijskih enot, policija pa je varovala tudi varovala določene postaje. Za prevoze na tekme lahko z veseljem ugotovimo, da so minili brez kakršnihkoli izgredov in posebnosti zahvaljujoč varnostnim ukrepom in korektnemu obnašanju navijačev.

V primeru EURA 2008 se je še enkrat pokazala konkurenčnost železnice pri prevozi potnikov. V primerjavi s prevozi po cestah, kjer se je za hrvaške državljanke schengenski nadzor opravljal dvakrat, so bili potniki z vlaki prepeljani brez zastojev in neposredno na prizorišča.

Potnikom iz Slovenije, ki so potovali z istimi rednimi vlaki kot navijači, so Slovenske železnice priporočile pravočasno rezervacijo sedežev. Do četrtfinala smo v tranzitu iz Hrvaške za Avstrijo in obratno iz naslova EURA 2008 prepeljali kar devet tisoč dodatnih potnikov glede na povprečno frekvenco potnikov v tranzitu.



Parna lokomotiva 25.026 na viaduktu Grahovo zgodaj zjutraj 1. junija. Muzejski vlak vozi iz Gorice na Bled (Foto: David Anthony Collier).

Snemanje na Bohinjski progi

Po mnogih letih dogovarjanja in načrtovanja je v Slovenijo končno prišla snemalna televizijska ekipa Nemške televizije, oddajnika SWR (Südwestrundfunk) z željo, da posname Bohinjsko železnico in življenje na njej. Informacija o tem se zdi nepopolna vse do trenutka, ko boste izvedeli, kdo stoji za tem projektom! Na SWR ob nedeljah popoldne že 18 let predvajajo priljubljeno oddajo Železniška romantika.

Njeni snemalci so že nekajkrat obkrožili svet in posneli večino najbolj zanimivih železnic in tir-

nih vozil na vseh kontinentih. V Sloveniji so bili ob proslavi 150-letnice Slovenskih železnic v Celju leta 1997. Oddaje o železnicah televizijske hiše SWR so v Evropi zelo priljubljene in jih predvajajo skorajda povsod. Televizijske hiše jih prevedejo v lokalne jezike. Če te torej posnamejo mojstri z SWR, imaš resnično srečo, kajti posneti film se bo vrtel skoraj po vsem svetu.

Film smo snemali tako, da smo poleg železnice in njene zgodovine prikazali tudi naravne lepote Slovenije na Bohinjski progi,

ostanke Soške fronte, Lipicance, slap Savico, Bohinj in Bled! Lepota krajev in narave ter prijaznost naših ljudi je vse očarala. Člani snemalne ekipe so si bili ob koncu snemanja enotni: »Ob prvi priliki pridemo v Slovenijo na dopust!«

Za konec ne smemo pozabiti železničarjev, upravo Slovenskih železnic in tiste, s katerimi smo sodelovali med snemanjem na progi. Vsi kot eden so nam pri našem delu zavzeto pomagali, svetovali in sodelovali. Boljšega sodelovanja si v takem projektu

sploh ni mogoče zamisliti, saj je teklo vse kot namazano brez enega samega spodrsljaja ali težave. Kot organizator snemanja se v svojem imenu, v imenu režiserja Alexandra Schweitzerja in snemalne ekipe SWR iskreno zahvaljujem za vso pomoč in sodelovanje vsem, ki so nam ob tem projektu stali ob strani! Hvala vam!

Sedaj pa vas vse že muči še zadnje vprašanje! Kdaj bo film o Bohinjski železnici na sporedu? Film bodo na SWR predvajali predvidoma konec septembra.

Staranje delovne sile – nov izziv za posameznika, podjetje in državo

V maju sta bili organizirani dve konferenci in okrogla miza na temo zaposlovanja starejših in odnosa podjetij do starejših delavcev. Prvo konferenco je pripravila Univerza za tretje življenjsko obdobje ob podpori Urada vlade za komuniciranje, drugo Združenje delodajalcev Slovenije, ki je sodelovalo pri projektu in izvedbi raziskave o staranju delovne sile skupaj s šestimi državami srednje Evrope, okroglo mizo pa Kapitalna družba. Posebno mesto vseh treh dogodkov je bilo namenjeno vprašanju: »Kako se spoprijeti z izzivom demografskih sprememb staranja prebivalstva, ki je še zlasti izrazito v novih državah članicah Unije?«

Staranje prebivalstva je civilizacijski dosežek

Staranje družb je po mnenju **prof. dr. Ane Krajnc**, predsednice mreže slovenskih univerz za tretje življenjsko obdobje, pomemben dosežek razvoja in pozitiven pojav, ki lahko v prihodnje omogoča vsem generacijam novo kvaliteto življenja. Da pa bi bilo to mogoče, se moramo na ta dosežek razvoja ustrezno pripraviti.

Tranzijsko obdobje iz industrijske v novo informacijsko dobo in programi prestrukturiranja v podjetjih, zlasti po letu 1991, so s predčasnim upokojevanjem pri nas poskrbeli za upokožitev četrtine odvečne, predvsem nekvalificirane delovne sile, pogosto mlajše od 55 let.

V Sloveniji imamo najnižjo upokojitveno starost izmed vseh

držav članic Unije. Dejstvo je, da bo pri nas leta 2020 kar 20 odstotkov ljudi starejših od 65 let. Zavedamo se problemov in izzivov, ki jih prinaša staranje prebivalstva, manj pa smo uspešni pri iskanju ustreznih odgovorov in rešitev. Z upokojitvijo delavcev pa izgublamo dragocen v družbi oblikovan in razvit človeški kapital znanja.

Stopnja rodnosti je v Evropski uniji pod pragom za obnavljanje števila prebivalstva, kar se še posebno pozna pri delovni populaciji. Prizadevanja gredo v smeri večje vključenosti pri zaposlovanju starejših prebivalcev od 55 let. V Nemčiji npr. že od 70. leta dalje umre več ljudi, kot se jih rodi. Raziskave kažejo, da bo do leta 2015 povprečna starost zaposlenega pri njih 49 let, pri čemer Slovenija ne bo izjema. Vse to prinaša nova vprašanja in probleme.

Lizbonski cilj, ki se nanaša na starejše zaposlene je, da bi imeli do leta 2010 približno 50 odstotkov zaposlenih v starosti med 55 in 64 let. V Sloveniji je trenutno zaposlena le slaba tretjina starejših od 55 let, zato bo ta cilj pri nas do takrat težko doseči.

Odnos podjetij do zaposlovanja starejših

V Sloveniji se samo 40 odstotkov podjetij zaveda pomena starejših zaposlenih pri njih in le dobra polovica teh izvaja tudi ustrezne ukrepe. Prednosti starejših delavcev so predvsem: pripadnost, odgovornost, zanesljivost, so nepogrešljivi zaradi specifičnih

znanj, imajo več delovnih izkušenj, poznajo bližnjice do rešitev. Prednosti mlajših pa naj bi bile zlasti znanje tujih jezikov, računalniška znanja in večja prilagodljivost.

Ovire oziroma razlogi, zaradi katerih delodajalci ne bi zaposlili starejših delavcev so predvsem v industrijskih stereotipih o starejših, kot tistih, ki so manj mobilni, večkrat bolni ter strah pred starostjo in drugačnostjo starejše generacije.

Postavilo se je vprašanje, kaj, kdo in predvsem na kakšen način lahko kaj naredi, da bodo starejši delavci želeli čim dlje ostati zaposleni?

Če izhajamo iz dejstva, da je največji kapital v glavah zaposlenih, lahko rečemo, da delodajalci z upokojitvijo starejših delavcev izgubljajo dragocen kapital. Morda se delodajalci ne zavedajo dovolj, da je prenos znanj in izkušenj na mlajše delavce, ki bi ta znanja s pridom uporabili dragocen in skorajda nujen v vsakem delovnem okolju. Za to pa je potrebno medgeneracijsko sožitje in sodelovanje med vsemi generacijami.

Ob tem se je postavilo vprašanje odgovornosti pri iskanju rešitev, ki se nanašajo na problematiko zaposlovanja starejših, izhajajoč iz dejstva, da se delovna sila stara! Ali je ta odgovornost na strani države, delodajalca ali posameznika? Rešitev je najverjetneje v sodelovanju vseh. Države kot regulatorja zakonodaje in partnerja, delodajalca z izvajanjem regulativ in posameznika z

lastnim osveščanjem in aktivnim vključevanjem v družbene, socialne in gospodarske spremembe. Kot pomembno se je izkazalo spoznanje, da mladim, sposobnim managerjem primanjkuje znanja o tem, kako voditi starejše. Rešitev je v integraciji znanja starejših delavcev in mladih managerjev in s tem ponovno v sožitju generacij. Če medgeneracijskega sožitja ne bo, lahko pride do medgeneracijskega konflikta.

Nacionalne strategije zaposlovanja starejših

Vsaka država ima svoje specifične in zakonitosti. Finski model uspešnega zaposlovanja starejših, ki ga je predstavila **doc. dr. Dušana Findeisen**, predsednica Univerze za tretje življenjsko obdobje in izvedenka evropske nevladne organizacije za vprašanja starejših (Age), daje poudarek humanosti delovnega mesta, pri čemer je delo najboljša oblika socialnega varstva. Vendar ta model ne more biti kar tako prenosljiv v neko drugo državo. Verjetno pa lahko ob finskem modelu razmišljamo in poskušamo izoblikovati svojo nacionalno strategijo uspešnega zaposlovanja starejših ter kvalitetnega staranja.

Predavatelji na konferencah in okrogli mizi so razmišljali o uvažanju fleksibilnih oblik dela za starejše in o družbeni odgovornosti delodajalcev za ustvarjanje ustreznih pogojev dela. Poudarili so pomen in dostopnost do vseživljenjskega učenja, ki delavcem omogoča da ostajajo konkurenč-

ni na trgu dela. Vrednost in pomen vseživljenjskega učenja je tudi v ohranjanju aktivnosti po upokojitvi, kjer starejši ostaja z vključevanjem v socialno mrežo še naprej dejaven in s tem pri boljšem zdravju. Aktivna vključenost v delovne procese pa nena zadnje posamezniku zagotavlja tudi ekonomsko blaginjo. Seveda je treba pri tem poudariti, da ne gre za zaposlovanje starejših oz. podaljševanje starostne meje za upokojevanje za vsako ceno. Poudarek je na omogočanju dela tistim posameznikom, ki zmorejo delovne napore in želijo ostati zaposleni, morda s prilagodljivimi pogoji dela.

Stereotipni pogledi na starost in staranje

Mnogi še vedno razumejo starost kot obdobje življenja, ki prinaša breme in težave. Vsestranski razvoj družbe in znanosti, zlasti medicine in farmacevtske industrije, je znatno pripomogel k daljšemu, zlasti pa kvalitetnejšemu življenju. Aktivno staranje je nasprotje starosti kot pasivnem in odvisnem obdobju življenja. Zato se je treba osredotočiti na 30 – 40 let vitalnega življenja starejših, v čas po upokojitvi. Da pa bi lahko kar se da dejavno in kvalitetno preživeli starost, se je za prehod v upokojitev smiselno usposabljanje. Tečaj za kakovostno upokojitev je lahko naterialna oblika odpravnine vsakega podjetja. To je reklama za podjetje, dober spomin na čas aktivne zaposlenosti, kar je poudaril **prof. dr. Jože Ramovš**

iz Inštituta Antona Trstenjaka. Usposabljanje vseh delavcev o staranju je po njegovem mnenju enako pomembno, kot je znanje o požarni varnosti ali varstvu pri delu. Požara lahko nikoli ne doživimo, staramo pa se vsak dan. Napačna in negativna stališča do staranja in starejših poglobljajo medgeneracijski konflikt. Cilj starosti je kakovostno življenje – neprekinjeno udeleževanje na socialnem, kulturnem in civilnem področju – v sodelovanju vseh generacij. Sožitje vseh generacij pa lahko gradimo le na novih paradigmah informacijske družbe.

Prevrednotenje stereotipnega pogleda na starost in staranje

Večina predavateljev je poudarila potrebo po *redefiniciji* pojma staranja in starejših. Kdo je na trgu dela pravzaprav star? Stari na trgu dela v Italiji so npr. že pri 35. letih. Zaradi izobraževanja se podaljšuje starost delavcev, ki prvič vstopijo v zaposlitev. Po *ekonomski definiciji* je star tisti, ki je na polovici svoje poklicne kariere. Za druge so starejši med 55. in 64. leti. Še posebno zanimiva se je zdela *andragoška definicija starosti*, po kateri je lahko star vsakdo, ki se nenehno glede na potrebe dela in delovnega mesta ne izobražuje (starejši delavec nima novih znanj in spretnosti). Po *psihološki definiciji* pa je npr. star tisti, ki se počuti starega. Ob besedah starost in starejši nemalokrat najprej pomislimo na pasivno obdobje bolezni, onemoglost in odvisnost. Ob tem pa

spreglekamo pomembno največkrat nekaj deset let dolgo vitalno obdobje življenja po upokojitvi, ki je obdobje dejavne starosti in pravice do enakopravne vključenosti starejših v družbo. To obdobje ne pomeni imeti službe kot službe, temveč imeti možnost vključevanja v različne oblike dejavnosti, ki ohranjajo posameznika aktivnega in dejavnega v družbi na različne načine. Bodisi da se udeležuje v kulturnem in političnem življenju, bodisi v prostovoljnih dejavnostih ipd., pri čemer se povezuje z vsemi generacijami. Skratka gre za dejavno preživljanje starosti, ki ima strukturo in vsebino tako kot vsako drugo življenjsko obdobje.

Prevzemanje lastne odgovornosti za finančno neodvisno starost

Vse omenjene razprave pa so pripeljale še do ene pomembne ugotovitve. Pokojninsko obdobje se povečuje za 70 odstotkov, kar obremenjuje pokojninski in zdravstveni sistem. Praznjenje pokojninske blagajne iz *obveznega zavarovanja* (prvi pokojninski steber) opozarja na nujnost iskanja dodatnih finančnih virov, ki bodo posamezniku zagotavljali dostojno in kakovostno preživljanje starosti. Pričakovati je, da bo pokojnina iz obveznega zavarovanja v prihodnje zagotavljala le minimum za preživetje. Iz tega izhaja dejstvo, da si mora vsak posameznik sam zagotoviti »nadstandard« in varčevati za *dodatno pokojnino* s prostovoljnimi dodatnimi pokojninskimi

zavarovanjem (drugi pokojninski steber). Kakor je skrb za lastno zdravje v veliki meri odvisna od nas samih, tako je že in bo v prihodnje tudi finančna preskrbljenost v veliki meri odvisna od nas samih. Gre torej za osveščanje in prevzemanje lastne odgovornosti za finančno neodvisno starost.

Če želimo varno starost, tudi v smislu finančne stabilnosti, je treba v času aktivne dobe razmišljati in varčevati za dodatno pokojnino. Minimalna pokojnina najverjetneje ne bo zadoščala. Po raziskavi, ki je bila izvedena na pobudo Kapitalske družbe o osveščanju Slovencev o pomenu prevzemanja lastne odgovornosti za finančno neodvisno starost, je bilo kar 84 odstotkov vprašanih mnenja, da bodo morali sami poskrbeti za svojo finančno neodvisno starost, pri čemer pa le majhen delež teh namensko dolgoročno varčuje za svojo starost. Verjetno je vzrok za to tudi slabo razumevanje pokojninskega sistema.

Slovenske železnice so z zbiranjem premij dodatnega pokojninskega zavarovanja kolektivno vključene v obliko varčevanja, ki je hkrati tudi dohodninska olajšava. Kljub skrbi države in podjetja pa še vedno ostaja najpomembnejši steber kakovostnega staranja v rokah enega človeka – to je samega sebe.



S skupščine združenja UIRR v Portorožu

Transport je del globalne ekonomije

Na generalni skupščini združenja, ki je potekala 5. junija v Portorožu, so članice obravnale tako razvoj prometa kot strategijo UIRR v prihodnjih letih. Istega dne je potekala tudi generalna skupščina Interunit-a, združenja železniških podjetij članic Skupine UIC za kombinirani transport, GTC/UIC in operaterjev UIRR. Obe srečanja sta se 6. junija zaključili s kongresom na temo »Za bolj zeleno mobilnost v jugovzhodni Evropi«.

Na kongresu, ki ga je vodil gospod Rudy Colle, se je zbralo več kot 250 udeležencev iz celotne panoge. Udeležence je pozdravil predsednik Republike Slovenije dr. Danilo Türk. V uvodnem nagovoru je dejal, da je transport v tem delu Evrope danes del globalizirane ekonomije, zato je o njegovi strategiji treba razmišljati globalno. Poudaril je pomembno vlogo družb članic UIRR pri razvoju trajnostne mobilnosti.

Minister za promet mag. Radovan Žerjav je izpostavil kombinirani promet kot priložnost in izziv, saj zasnova kombiniranega prometa združuje pozitivne strani cestnega in železniškega prevoza.

Predsednik družbe Adria Kombi Janez Sušnik je med težavami, ki zavirajo nadaljnji razvoj železniškega, še posebej pa kombiniranega prometa v regiji, izpostavil predvsem zastarelo infrastrukturo ter pomanjkanje lokomotiv in vagonov. Velika vlaganja v cestno infrastrukturo in zamenjanje železniške, po njegovi oceni, povečuje nekonkurenčnost železniškega prometa. Meni, da mora zmanjševanje obremenitev okolja v najkrajšem času pripeljati do intenzivne obnove železniškega omrežja v regiji ter da morajo ukrepi prometne politike spodbuditi cestne prevoznike in špediterje, da začnejo intenzivneje uporabljati kombinirani promet.

Predsednik UIRR Eugenio Muzio je poudaril, da so družbe članice razvile številne iniciative za širjenje storitev kombiniranega prometa proti vzhodu in jugovzhodni Evropi. Direktor DG TREN Enrico Grillo-Pasquarelli je predstavil pobude za nadaljnji razvoj in posodobitev železniškega tovornega prometa.

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je poudaril, da se Slovenske železnice soočamo z vse večjo rastjo intermodalnega prometa. Ob zaključku kongresa je predsednik Luke Koper Robert Časar opozoril na prečudovito prepletanje morja in kopnega.

Promet družb članic UIRR, se je lani povečal za devet odstotkov. Mednarodni kombinirani promet se je v primerjavi z letom 2006 povečal za deset odstotkov, predvsem zaradi prometa preko Alp, razvoja storitev vzhod-zahod in povečanja obsega pomorskega kontejnerskega prometa. Domači

nespremljani kombinirani promet je po zavetrju v preteklih letih, leta 2006 zabeležil 9-odstotno rast, medtem ko spremljani promet beleži 2-odstotno rast. Dobrim rezultatom so botrovali različni dejavniki: liberalizacija železniškega tovornega prometa, prednost kombiniranega prometa na dolgih razdaljah (več kot 400 km), profesionalnost operaterjev ter rast cen dizelskega goriva. Družbe članice UIRR obvladujejo več kot dve tretjini kombiniranega prometa v Evropi.

Kongresna dokumentacija je dostopna na spletni strani www.uirr.com. Letno poročilo je na razpolago v francoskem, angleškem in nemškem jeziku in je dostopno tudi v papirnati različici v pisarni v Bruslju ali pri družbah članicah UIRR.

Železniški avtoprevoz Maribor dočakal srečanje z Abrahamom

Točno pred 50 leti je bil ustanovljen železniški avtoprevoz (ŽAP) v Mariboru, eden prvih ŽAP-ov na slovenskih železnicah. Zato v Sekciji za tovorni promet Maribor častitljivo obletnico s ponosom praznujemo. S prvimi nabavami tovornih vozil se je železnica intenzivno zoperstavila cestni konkurenci in uvedla storitev klasičnega kombiniranega transporta oziroma dostavo blaga na dom uporabnika. Številni posli, od katerih je vsak zahteval maksimalno angažiranje in strokovnost so delavcem ŽAP-a dali številne izkušnje. Te so se prenašale iz generacije v

generacijo. Žapovcem, kot jim pravimo, ni težko preložiti kakršen koli tovor, če je preteža ali vagon nepravilno naložen, ni jim težko preložiti in dostaviti še tako zahtevne veze pločevine. Dostava aluminija je že tradicija. Ni se še zgodilo, da bi kdo od žapovcev negodoval zaradi slabega vremena ali prekoračenega delovnega časa. Težek je pogled na voznike v zimskem času, ko skušajo vozila, stara preko 28 let, spraviti v pogon in opraviti svoje delo vestno in kvalitetno, kot vedno.

Ta kader tudi danes, kot v preteklosti, strokovno lahko prevzame

kateri koli tovor, prevoze opravi brezhibno, tako da lahko brez slabe vesti zapišemo, da delavci ŽAP-a ves čas svojega obstoja pozitivno prispevajo k pridobivanju tovora na tire in dobremu imenu Slovenskih železnic.

Žal se storitev skozi celo obdobje sooča s številnimi težavami, pretežno vezanimi na neustrezen vozni park, slabim prikazovanjem pokrivanja stroškov in dinamiko prevozov, ki je ni mogoče predvideti v naprej. In žal tako je tudi danes. V letu 2008 bo treba kasirati kar devet povsem dotrajanih cestnih enot (vozila TAM, vlačilec Raba, polpriklopnike in

avtodvigalo), poslov pa je vedno več. Pred dnevi je bil ŽAP pred velikim izzivom, kako v enem dnevu dostaviti kar 20 vagonov. Stekla je akcija, pomoč vozil iz Celja, dobra organizacija in delo je bilo do noči opravljeno.

V poslovni enoti tovorni promet se trudimo nuditi ustrezno strokovno, tržno in moralno podporo ŽAP-u, pa vendar bo brez novih vozil težko parirati zahtevam trga in zakonodaji.

Vse najboljše ŽAP-u še nadaljnjih 50 let!



Rt Formentor se končuje s slikovitim svetilnikom na razgledni točki.

Skoraj stoletje otoške železnice

Mallorca, največji Balearski otok je že desetletja priljubljen cilj turistov, a je kljub razvoju množičnega turizma še vedno privlačen. Največ gostov se zgrinja v turistična središča, ki se razprostirajo v okolici otoške prestolnice Palma de Mallorca. Tu nedaleč stran od obale vabi na desetine lokalov, restavracij, diskotek in trgovin. Zabave in lokalov za vsakršen okus tod res ni težko najti. Žal je še najtežje tistim nostalgikom, ki bi radi doživeli srečanje s tradicionalno Španijo. Diskoteke in lokali so naravnani na okus turistov, med katerimi prevladujejo Nemci, Angleži in Skandinavci.

Mirnejša notranjost

Mallorca letno obišče več kot šest milijonov obiskovalcev. Temu

primerno se je treba za osamljene koticke ob obali malo potruditi. Najlažje je lastnikom različnih plovil, ki so še posebno primerna za težko dostopno zahodno obalo. Ob njej se prek gorovja Sierra de Tramontana vije ovinkasta, a nadvse slikovita cesta, s katere pa se je le na redkih mestih mogoče spustiti do majhnih zalivov. Eden prijetnejših in najlažje dostopnih je ob vasi Sant Elm, v katero radi zahajajo ljubitelji miru. Tu obiskovalce namesto hotelskih gigantov in živahnega nočnega življenja pričakujejo zgolj majhni bungalovi in opustele kamnite obale ter čisto morje. Od tod se cesta dvigne nekaj sto metrov nad obalo in do številnih zalivčkov je mogoče priti le še po kozjih stezicah. Vseeno je vožnja prek gorske

verige zanimiva, saj se vsake toliko odpre pogled na razpenjene obale ali pa na slikovite vasi, ki so ugnedene sredi strmih bregov. Na terasastih poljih, ki jih otočani obdelujejo že celo tisočletje, uspeva raznovrstno sadje in zelenjava. Eden najbolj slikovitih koncev tega dela otoka je rt Formentor. Tukaj se prepadna obala dviguje najvišje, skopa zemlja pod nazobčanimi vrhovi pa nudi zatočišče gostim borovim gozdom pod katerim leži nekaj najprivlačnejših peščenih zalivkov na otoku.

Z vlakom po otoku

Mallorca je presenetljivo mogoče spoznavati celo z vlakom. Že davnega leta 1912 so odprli progo med otoško prestolnico Palma in mestom Soller. Soller se

je začel razvijati v začetku preteklega stoletja kot majhno industrijsko mesto in pridelovalno središče pomaranč. Zaradi slabe povezave z otoško prestolnico preko hribovite notranjosti so si omislili 27 kilometrov dolgo železnico. Dotlej je namreč ves promet potekal s konjsko vprego. Leta 1903 so izmed večih predlaganih možnosti izbrali traso bodoče železniške proge, štiri leta kasneje pa so začeli z deli. Najtežji del je predstavljal predor pod gorovjem Alfabia. Za izkop 2856 metrov dolgega predora so potrebovali kar štiri leta. 16. aprila 1912 je končno stekel promet s prvima lokomotivama, ki so ju imenovali kar po mestih Soller in Palma. Lokomotivi in lesene vagoni so izdelali v Angliji. Kasneje so naročili še več lokomotiv, vse pa



Starim hišam dajejo pečat značilni leseni balkoni.



Tramvaj vozi po tirih že skoraj celo stoletje.



V Valldemossi je ustvarjal Frideric Chopin.

so od leta 1929 delovale na električno. Prvotni vagoni in lokomotive so se ohranili do današnjih dni in so še vedno v uporabi. In to zelo uspešno, saj leseni vagoni z bleščečimi medeninastimi deli vsako leto prepeljejo približno milijon potnikov! S svojo starinsko pojavo so že dolgo turistična atrakcija, priljubljeni pa so tudi med domačini, ki se z vlakom lahko izognejo gneči na cestah okoli Palme de Mallorci. Pa čeprav vožnja s starim vlakom traja precej več časa.

Z majhne železniške postaje na robu trga Placa d'Espanya v Palmi vsak dan krene na pot pet vlakov. Dopoldanski naj bi bil namenjen turistom, kar pa se kaže predvsem v višji ceni, ki jo je treba plačati. In to le zaradi petnajstminutnega postanka na razgledni točki Mirador Pujol, ki je namenjen fotografiranju in občudovanju hribovite okolice. Proga je speljana skozi trinajst predorov, vlak pa jo prevozi v dobri uri. Ustavi se na desetih postajah. Med njimi je ena izmed najbolj priljubljenih Bunyola. Tu se lahko odločite za obisk destilarne zeliščnih likerjev, ki se imenuje Tunel, ker ravno tam proga izginja v najdaljšem predoru. Tudi na etikatah njihovih alkoholnih pijač je upodobljen vlak, ki prihaja iz predora. Tu se vlak vzpenja skozi dobre tri kilometre dolg predor, potem pa se v več zavojih spusti proti obali do mesta Soller. Od tod naprej do bližnjega pristanišča vodi še

ena železničarska posebnost. Po le leto dni starejši progi vozijo slikoviti odprti tramvaji. Imenujejo se Orange Express – po značilni barvi lesenih vagonov. Tramvaj prevozi dobrih pet kilometrov dolgo progo, delno speljano ob morju, v dvajsetih minutah. Vožnja je prav sproščujoča, saj imajo vagoni velika okna z vedno spuščeni stekli, ena stran pa je v celoti odprta.

Turisti se običajno odločijo le za enosmerno vožnjo s starim vlakom in tramvajem. Mnogi se v drugo smer raje peljejo z avtobusom. Predvsem zato, da spotoma obišejo še katerega izmed zanimivih krajev v notranjosti. Postanka sta vredna predvsem slikovita hribovska vas Deia in mestece Valldemossa. Slednja je znana po tem, da je v tamkajšnjem samostanu med bivanjem na otoku najel sobo sloviti skladatelj Frideric Chopin. Prav v slikovitem mestu je napisal nekaj svojih cenjenih del. Med spoznavanjem tega dela otoka si velja ogledati tudi otoško prestolnico, kjer potniki začnejo ali končajo potovanje z vlakom. Mesto Palma je polno zgodovine, prijetnih lokalov in trgovin ter sproščenega mediteranskega vzdušja, ki ga pričarajo sonce, morje in palme. Nad velikim pristaniščem se dviguje najbolj znana mestna zgradba katedrala La Seu. Ob njej stoji palača Palau de Almudaina, ki danes služi kot rezidenca španskega kralja Juana Carlosa, kadar obiše otok.

Po tirih na tržnico

Na Mallorci presenetljivo vozi še en vlak. Ta je sicer modernejši in se ne postavlja s tako slikovito progo, zato pa je vsaj med domačini zelo priljubljen, saj predstavlja poceni in hitro konkurenco avtobusom in osebnim avtomobilom. Proga je speljana iz Palme do mesta Inca, ki leži trideset kilometrov stran, v ravninskem delu notranjosti otoka. Industrijsko mesto je znano predvsem po tržnici, ki oživi enkrat tedensko. Na pot do mesta se je ta dan treba podati v zgodnjih dopoldanskih urah, saj začne življenje med stojnicami po 13. uri hitro zamirati. Človeška reka se steka med labirint kričečih prodajalcev, radovednežev ter tisoč in več skušnjav za turiste žepe. Pravzaprav se ponudba ne razlikuje od tiste v trgovinah v turističnih krajih, toda prodajalci so tu veliko bolj goreči in predvsem pripravljeni barantati. Slednje turistom vedno daje lažno upanje, da so nekaj kupili poceni, če jim le uspe zbiti zač-

tno cene vsaj za nekaj odstotkov. Čipke, usnjeni izdelki, obleke, bižuterija, ure, zlatnina, otoški biseri, raznovrstni spominki in še kaj se ponuja množici radovednih oči. Pravi čar tržnice z živahnimi domačini iz okoliških krajev pa je mogoče doživeti na predelu namenjenemu prodaji živil. Tu postopajo kmetje, se pomenjujejo o vsakdanjih rečeh in se ravnodušno pustijo fotografirati redkim zablodelim turistom. Medtem se kupcem nasmiha debelušne fige, ravno prav dozorelo grozdje, sramežljivo obarvani jajčevci, svareče rdeči feferoni in galerije oliv različnih odtenkov.

Iz Ince je mogoče nadaljevati spoznavanje otoka z avtobusom. Na sever do letoviškega mesta Alcudia ali v hribovje Tramuntana, sredi katerega stoji mogočen samostan Lluc. Proga so že večkrat nameravali podaljšati do severnih obal otoka, toda zaenkrat še ne kaže, da bi se dragega projekta kmalu lotili.

Jutranja podoba obal najbolj turističnih krajev.



Katedrala La Seu je ena izmed najmogočnejših zgradb v Palmi.

Tam, kjer teče bistra Zilja
Slovenska narodna (Jože Katnik)

Tam, kjer teče bistra Zilja,
se po dolinah mi izliva,
tam kjer mi zibka tekla je,
tega kraja jaz pozabim ne.

Razled s Krniških skal proti vzhodu –
od leve proti desni so: Dobrač (2.166 m)
v Ziljskih Alpah in Ziljska dolina pod meglo;
Planja-Kresnica (1.720 m), Ojstrnik (2.052 m)
in Poludnik (1.999 m) v Karnijskih Alpah ter
Julijske Alpe.

Z vlakom po dolini Zilje



Mokrine



Mokrine

Prelaz Mokrine, vojaška kapela iz 1. svetovne vojne in
Krniške skale (Gartnerkofel, 2195 m).

Reka Zilja (narečno: Zila, nemško: Gail) je dolga 125 km in izvira pod Kartiškim sedlom (Kartitscher Sattel, 1.525 m) v današnji avstrijski zvezni deželi Vzhodna Tirolska ter teče skoraj premočrtno proti vzhodu, kjer se izliva v reko Dravo pri Beljaku (Villach) na Koroškem kot njen desni pritok. Ziljsko dolino na jugu obdajajo Karnijske Alpe, na severu pa Ziljske Alpe, ki proti zahodu preidejo v Linške Dolomite. Zgornji tok reke Zilje od izvira do kraja Kočane (Kötschach) se imenuje Leška dolina (Lesachtal) po stari slovenski besedi »les«, s katero so poimenovali gozd. Leška dolina je ozka in globoka, Ziljska dolina pa se proti vzhodu razširi celo do 3 km, je močvirnata in poplavna. Dolino je oblikoval Ziljski ledenik. Ob sotočju Zilje z levim pritokom, potokom Gosrinja (Gössering Bach), leži

upravno in gospodarsko središče doline, (od leta 1930) mesto Šmohor (Hermagor), izvorno slovensko poimenovano Trg. Ziljska dolina je bila do 13. stoletja še v celoti slovenska, današnji deželi Vzhodna Tirolska in Koroška pa sestavni del Karantanije, ki je bila do 9. stoletja samostojna slovenska država, med leti 952 in 1180 pa kot nadvojvodina »Velika Karantanija« del frankovskega cesarstva. V spomin na tiste čase še na današnjih pohodniških kartah v bližini izvira Zilje najdemo Slovensko dolino (Windischthal), nad katero se dviga razgledni Golec (Golzentipp, 2.317 m), ki pa ga ne smemo zamenjati z Golcem (Golz, 2.004 m) nad Šmohorjem. Do prve svetovne vojne je bila Ziljska dolina vzhodno od Šmohorja še večinsko slovenska, med 60 in 90 odstotki prebivalcev je govorilo slovensko,

imeli so celo dvojezične krajevne napise. Po uradnem štetju je leta 1991 v Ziljski dolini od 26.598 naštetih prebivalcev še 849 domačinov govorilo slovensko, v Šmohorju pa 81 od 1.580 prebivalcev. Med Šmohorjem in Podkloštrom (Arnoldstein) Ziljani v narečju »ž'barijo« (govorijo), nižje ob Zilji pa »marvnajo« ali »marnjajo«. Več o Ziljanih in o njihovih običajih, kot je na primer »Ziljsko štehanje«, lahko preberemo v slovenščini na spletni strani Društva slovensko-avstrijskega prijateljstva <http://www.dsap.si/aktivnosti-2004/o-Ziljanih.php>. Leta 1894 je bila odprta železniška proga od Podkloštra do Šmohorja, ki so jo med prvo svetovno vojno za potrebe fronte, ki je potekala po grebenu Karnijskih Alp, podaljšali do današnje končne postaje Kočane-Muta (Kötschach-

Mauthen): <http://de.wikipedia.org/wiki/Gailtalbahn>.

Do koroškega mesta Beljak se pripeljemo iz Slovenije z vlaki InterCity ali EuroCity, v Beljaku pa presedemo na lokalni vlak, ki vozi po dolini reke Zilje. Vozne rede v tiskani obliki dobimo brezplačno na glavni železniški postaji v Beljaku, kjer si v kiosku v podhodu poiščimo primerno pohodniško karto in planinski vodnik. **Vsaka železniška postaja v Ziljski dolini je izhodišče za zanimive sprehode v okolici in za gorske ture po Karnijskih in Ziljskih Alpah.** Že skozi okno vlaka in s peronov železniških postaj so razgledi lepi, zato se pred izletom opremimo s fotoaparatom s teleobjektivom. Z železniške postaje Čajna (Nötsch) se lahko povzpemo na vrh razglednega Dobrača, kjer stojita dve najvišji cerkvi v Evropi:



Akumulacijsko jezero na Mokrinah in Mali vršič (Monte Malvueric, 1.899 m).



Sedežnica pod Krnjskimi skalami. V ozadju so Zahodne Julijske Alpe z najvišjim vrhom Špikom nad Policami (Montaž).



Vrh Krnjskih skal (Gartnerkofel, 2.195 m). V ozadju sta Veliki Koritnik (Troglkofel ali Creta di Aip, 2.279 m) in Visoki Vrh (Hochwipfel, 2.195 m).



Pogled od gornje postaje sedežnice izpod Krnjskih skal proti zahodu. Levo zadaj je Konjski špič (2239 m), na sredini so Modriče (1919 metrov), desno zadaj pa je Veliki Koritnik (2279 m).



Na poti pod vrhom Krnjskih skal.



Vačička planina (Watschiger Alm) pod Krnjskimi skalami (Gartnerkofel, 2195 m) na Mokrinah.

»Slovenska cerkev« (Windische Kirche) iz leta 1690 in »Nemška cerkev« (Deutsche Kirche) iz leta 1692. S postaje Štefan-Blače (St. Stefan – Vorderberg) se sprehodimo do slovenske božjepotne cerkve – Marija v Grabnu, od tam pa se povzpemo na razgledni Ojstrnik (2.052 m). Preseško jezero (Presseger See) je najtoplejše koroško jezero. Poleti se voda segreje celo do 28 stopinj Celzija, zato je zelo primerno za kopanje in je množično obiskano. Istoimensko železniško postajališče je od jezera oddaljeno samo za streljaj. Jezero in trenutne vremenske razmere ob njem si lahko ogledamo s pomočjo spletnih kamer: <http://service.it-wms.com/pressegersee/>. Končno izstopimo z vlaka na postajališču Dobro polje ali Dropolje (Tröpolach), do koder traja vožnja iz Beljaka slabo uro

in pol. Mokrine (nemško: Nassfeld, italijansko: Passo di Pramollo) so 1.530 metrov visok močvirnat gorski prelaz v Karnijskih Alpah, ki z asfaltirano cesto povezuje Šmohor v Ziljski dolini na severu in Tabljo (Pontebba) v Kanalski dolini na jugu. Kanalska dolina je do razpada monarhije spadala pod Avstro-Ogrsko vojvodino Koroško, danes pa meja med Avstrijo in Italijo poteka po grebenu Karnijskih Alp preko Mokrin. Slovensko se govori le še do Brda (Egg) pri Šmohorju, kjer je dvojezična osnovna šola in do Lipalje vasi (Laglesie) pri Tablji. Pri nas so Mokrine znane predvsem kot največje koroško smučišče in kot izhodišče za gorniške ture v njihovi okolici. Številne uporabne informacije o Mokrinah za poletno in zimsko turistično sezono dobimo v slovenščini na spletni

strani <http://www.nassfeld.at/sl/>, kjer si s pomočjo spletnih kamer lahko ogledamo trenutne vremenske razmere na smučiščih in na okoliških gorah. Od postajališča Dropolje do spodnje postaje sodobne gondolske žičnice Millennium Express je 15 minut hoje. S šestimi kilometri dolžine je to najdaljša žičnica v Alpah, ki nas v 20-ih minutah pripelje v središče smučišča Mokrine na 1.919 metrov visoki vrh Modriče (nemško Madritchen, italijansko Monte Madrizze). Od tam lahko odsmučamo navzdol na prelaz Mokrine ali pa nazaj v Dropolje v Ziljski dolini. Poleti so Modriče izhodišče za vzpon na Konjski špič (Rosskofel ali Monte Cavallo, 2.239 m) in na Veliki Koritnik (Troglkofel ali Creta di Aip, 2.279 m), prelaz Mokrine pa za vzpon na Krnjske skale (Gartnerkofel, 2.195 m). Z Mokrin na Krnjske

skale je 2,5 ure hoje. V sezoni se lahko pripeljemo s sedežnico z Mokrin na vrh smučišča (1.902 m) pod Krnjskimi skalami (s tem si skrajšamo čas vzpona na eno uro), z drugo sedežnico pa na Modriče. Poleti vlaki po Ziljski dolini prevažajo kolesa, s katerimi se lahko po 12 km dolgi asfaltirani cesti pripejemo na Mokrine. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije v merilu 1 : 270.000, še boljša pa je dvojezična karta Koroške, ki jo je izdala Mohorjeva družba iz Celovca in je objavljena tudi na internetni strani <http://www.nsk.at/viewkarta.html>. Vozni red vlakov v Beljak in cenik vozovnic s predstavitevijo popustov je na spletni strani Slovenskih železnic:

Prijetno potovanje!

Pogled iz kabine – LOK 541 vs. LOK 363



Upravljalni pult lokomotive 363

Pri svojem delu in tudi v privatnem življenju večkrat naletim na vprašanja v stilu: »A hitri vlak tudi voziš? ... Pa nove lokomotive tudi? ... Pa tistega ta rdečega? ... Pa onega..., bla, bla...« in tako naprej. In ko odgovorim na vsa ta vprašanja, se seveda pojavljajo vedno nova, kar prosto

po Murphyevem zakonu obvezno pripelje do usodnega – »ultramativnega« vprašanja. In kakšna je razlika med novimi in starimi lokomotivami?

Če bolje pomislim, je to izjemno zanimivo vprašanje, katerega sem si kot strojevodja postavil tudi sam. Zato sem oba paradna

konja elektrovleke Slovenskih železnic, ELOK 363 »Brižito« in pa ELOK 541 »Živo« oziroma pogovorno »Helgo«, »Angelco« in še deset podobnih imen, vzel pod drobnogled ter ju kot neposredni upravljavec na podlagi svojih lastnih izkušenj primerjal med seboj. Za primerjavo sem

vzel čisto življenjske kriterije, kot so udobje v kabini, obnašanje lokomotive med vožnjo, pristop k odpravljanju motenj in podobno, izognil pa sem se samim tehničnim podatkom, saj menim, da je bilo o tem napisanega že ogromno. Pa začnimo!

ELOK 363 »Brižita«	ELOK 541 »Živa«
<p>Pogovorno ime - izvor ELOK 363 prihaja iz Francije, zato je ime dobila po slavni francoski filmski igralki Brigitte Bardot.</p>	<p>ELOK 541 je ime menda dobila po slovenski misici Živi Vadnov, »Angelca« po nemški kanclerki Angeli Merkl, ime »Helga« pa..., no ja, kdor je bil kdaj na Oktoberfestu, mu je verjetno vse jasno...</p>
<p>Vstop na lokomotivo in prehod skozi hodnik 363 ima na vsaki strani po ena vrata, vstop v hodnik oz. prostor visoke napetosti pa poteka skozi preveč ozek prehod, kjer je ELOK – logično! – vedno zelo »zglancana«, saj ne glede na to, kako vitek si, z obleko vedno počistiš obe steni. Da o močnejših strojevodjih ne govorim...</p>	<p>541 – vstop v lokomotivo je eleganten skozi dvoje vrat v vsaki kabini, prehod skozi hodnik je širok, dobro osvetljen, morda malo prenizek (če ima človek več kot 185 cm, mora biti malo pazljiv), čeprav so na kritičnih mestih nameščeni ščitniki iz pene, ki so dobro označeni.</p>
<p>Kabina 363 – kabina je relativno velika (odvisno kako gledaš), ne preveč dobro osvetljena, klimatizirana, elementi upravljalnega pulta so dobro razporejeni, morda bi nekateri mali odklopniki (avtomatske varovalke) lahko bili nameščeni v kabini in ne v hodniku. Vendar pozor (!) – upravljalni pult skriva v sebi past, ki jo opazi malokdo. Med vožnjo je lokomotiva (logično) odvrta, ročica direktnega zaviralnika pa v sprednjem položaju. Če bi se nenadoma pojavila (v primeru nevarnosti) potreba po aktiviranju »jurčka« t.j. tipke zasilne zavore, bi strojevodja pri aktiviranju le-te istočasno s podlahtnico z vso silo zadel naravnost na vrh ročice direktnega zaviralnika, kar bi imelo za posledico zlom leve roke (tipka je na levi strani).</p>	<p>541 – kabina je prostorna, odlično osvetljena, klimatizirana, upravljalni elementi so natanko tam, kjer sodijo. Zamera gre morda samo stikalu za vklop tempomata, ki je iz neznanega razloga nameščeno nekje »tam spodaj«. Dogajanje v kabini poživijo glasovna opozorila v obliki (slovenska verzija) nežnega ženskega glasu, razen v nemški verziji, kjer bi človek podzavestno vstal in salutiral: »Jawohl, Frau karkoli že...!« (bog ve, kje so jo našli...) Nasprotno pa je glas v madžarski verziji prav čaroben in po glavi ti gre znana Predinova pesem o črnolasi Levinji, ki leži na brisači... Zelo praktična rešitev je tudi pomožni upravljalni pult na levi strani kabine, ki je zelo dober pripomoček pri premiku in pa seveda stranska ogledala. Skratka – kabina je fenomenalna!</p>
<p>Odprava motenj na lokomotivi Vse motnje se odpravljajo v hodniku lokomotive in zunaj, ob strani lokomotive (centrifugalno stikalo Q90), kar seveda obvezno zahteva ustavitve vlaka. To pa zna biti nadležna reč, še posebej, če voziš iz Hrastovelj proti Črnotičam (25 promilov vzpona).</p>	<p>Večina motenj se odpravi preko monitorja v kabini, pri motnjah zračnega dela pa je treba pristopiti v hodnik lokomotive, dela zunaj lokomotive je malo. Rahlo so zakomplicirali le popolni izklop avto-stop naprave (v primeru priprege), saj je treba ELOK skoraj v celoti izklopiti.</p>
<p>Vožnja, zmogljivost 363 je močna in robustna lokomotiva, ki te v vzponu le redko pusti na cedilu – mora biti res cel vremenski hudič, da se ustavi, drugače pa gre svojih 50 km/h, in grize, grize... Ima pa slabo lastnost – medtem, ko »grize« v vzpon, je hrup (v veliki večini lokomotiv 363) zelo močan, saj je lokomotiva skoraj v resonanci. Ampak, ustavi se pa ne, ustavi... (šest osi je pač šest osi, kar je res je res. Kdor je kdaj vozil v koprski vzpon ve, o čem govorim).</p>	<p>541 je zelo, zelo močan stroj, in to dejstvo ji dostikrat povzroči težave pri vleki – drsanje kolesnih dvojic – ki je seveda računalniško nadzirano in tudi vodeno, t.i. »kosmatenje« koles, ki ga ELOK izvaja povsem samostojno. V suhem vremenu je ni sile, ki bi ustavila našo lepoticco (no, razen če zmanjka elektrike), moram pa povedati, da je v slabem vremenu slika malo drugačna. Ustavi se sicer ne, ampak vožnja v vzpon s par kilometri na uro pa tudi ni ravno ideal, h kateremu bi stremeli. Ustavi se pa ne – in to je bistvo.</p>



Upravljalni pult lokomotive 541

ELOK 363 »Brižita«	ELOK 541 »Živa«
Udobje med vožnjo	
Klimatska naprava, pnevmatski stol – pogojno, če deluje tako, kot se spodobi, ..., potem pa se žal počasi neha. 363 je izrazito delovni konj – za ta namen je bila narejena in tega ji ne gre zameriti.	Klimatska naprava, odličen in vsestransko nastavljiv strojevodski stol (hrbtenica nam je hvaležna – vendarle!), hrupa praktično ni, »plavanja« po kabini tudi ne. Zdaj pa moram nehati, da ne bo kdo rekel, da me plačuje Siemens. Skratka – v primerjavi s tem, kar smo imeli prej, smo prestopili iz srednjega veka v daljno prihodnost (za naše razumevanje).
Najpogostejše motnje	
Težjih okvar je relativno malo – preboji motorjev, kar pa spet ni kritično, če pomislimo, kaj vse in koliko tovora zvožijo te lokomotive, nadalje preboji kontaktorjev, okvara upora REMA (izpad motor – generatorja) in pa manjše motnje. Lahko mirno rečemo, da je ELOK 363 zanesljiv stroj. Res pa je, da ni nobena stvar narejena za večno.	Težjih okvar je malo – več ali manj so rešljive preko monitorja, lokomotiva sama izklopi okvarjeno napravo iz delovanja in določi omejitve pri vožnji. Pojavljale so se težave pri zagonu (koda A60 – blokada glavnega stikala), ki pa so z namestitvijo nove programske opreme v glavnem izginile. Tudi ELOK 541 je, lahko mirno rečemo, zanesljiv stroj.
Skupno mnenje – končna ocena	
ELOK 363 je že častitljiva dama, pa še vedno »hara« in »nori« po sceni. Nekatere stvari so pač večne – dokler ne kupimo drugih. Plačuje davek starosti, saj je njeno upravljanje (kontaktorji) že zelo zastarelo – ampak, kdor se ne da, se pač ne da! Z nami bo še dolgo. Če seštejemo vse skupaj, je več ali manj jasno – kot sem že dejal – 363 je delovni konj, tu ni prostora za finost, narejena je za golo silo, in če jo znamo izkoristiti na pravi način, iz nje dobimo ogromno. Ocena – zelo dobra lokomotiva!	ELOK 541 predstavlja popoln tehnološki preskok v našem podjetju. O njej bi lahko nekaj ur govoril samo v superlativih. Ima tudi svoje omejitve, so pa v splošnem vtisu nepomembne (moje osebno mnenje – nekdo bo morda povedal drugače). Zanj velja isto kot za ELOK 363 – če boš z njo ravnal z občutkom, boš imel od nje ogromno. Ocena – odlična lokomotiva!

Tako – primerjava, podana skozi moje oči je pred vami. Tako jih pač vidim jaz. Med njima so razlike, imata pa tudi eno zelo veliko skupno točko – sta vožni sredstvi, s katerimi naše podjetje opravlja svojo dejavnost na

trgu, zato razlike med njima niso pomembne, saj obe sodelujeta pri glavnem cilju našega podjetja – prepeljati čim več tovora. In pri tem sta nepogrešljivi. Bravo punce!



Ohrid – izlet z vlakom

Ohrid je gotovo najlepše makedonsko mesto in biser Balkana. S svojo tradicionalno arhitekturo je na Unescovem seznamu kulturne in naravne dediščine. Ponaša se z imenitno zgodovino. Mesto je zaradi jezera in ugodnega podnebja tudi priljubljeno letovišče.

Ohridsko jezero je predvsem naravna znamenitost. Njegovo starost ocenjujejo na milijone let. Nekatere v jezeru živeče vrste vodnih rastlin in živali živijo samo v tem jezeru in na njegovih nabrežjih, saj so se milijone let razvijale ločeno od preostalega sveta.

Program izleta (9 do 13. september 2008)

- 1. dan:** Zbor udeležencev ob 8.00 pred Info centrom na postaji Ljubljana. Vožnja z vlakom do Beograda, kjer nas čaka zgodnja večerja na najlepšem delu Beograda – Skadarliji. Sledi vodeni nočni ogled Beograda; ob 22. uri nadaljujemo potovanje v Skopje (vagon z ležalniki).
- 2. dan:** Prihod v Skopje okrog 9. ure, nato vodeni avtobusni ogled mesta: trdnjava Kale, cerkev Sv. Spasa, Mustafa Pašina džamija, reka Vardar in stari del mesta. Po kosilu nadaljujemo pot z avtobusom preko Tetova, Gostivarja in Kičeva proti Ohridu. Po prihodu v hotel Makpetrol (približno 5 km od Struge) sprejem z dobrodošlico, prosto popoldne, večerja v starogradski restavraciji, nočitev.
- 3. dan:** Po zajtrku odhod avtobusa proti Ohridu, kjer se bomo vkrcali na ladjo, s katero se bomo popeljali na Sv. Naum. Ogled starodavnega samostana na meji z Albanijo, nato kosilo – piknik v bližnjem parku ob izviru Črnega Drima. Vrnitev z ladjico v Ohrid, prosto za spre-

hode ter vrnitev v hotel. Svečana večerja z glasbo, zabava.

4. dan: Po zajtrku sledi vožnja do Struge in kratek ogled starega letoviškega mesteca ob izlivu Črnega Drima, v vasi Kališta pa še znamenite jamske cerkvice Svete družine. Nadaljevanje poti proti Ohridu, sledi ogled mestnih kulturno-zgodovinskih znamenitosti: cerkev Sv. Sofije, Sv. Jovan Kaneo, Sv. Kliment, Klimentova univerza, Samuelova trdnjava... Po ogledu prosto za nakupe, vrnitev v hotel, nato vožnja proti Skopju, kjer nadaljujemo pot proti Beogradu.

5. dan: Po prihodu v Beograd v jutranjih urah nadaljevanje poti proti Ljubljani z dnevnim vlakom, prihod v popoldanskih urah.

Cena izleta

- za železničarje (brezplačen FIP): 279 evrov
- za družinske člane: 302,60 evra
- za neželezničarje: 354,50 evra

V ceno so všteti: dva polpenzionara v hotelu s štirimi zvezdicami, kosilo pri Sv. Naumu, vožnja z ladjico, ogledi po programu, avtobusni transferji, vodenje, zabavni program, organizacija izleta, kosilo v Skopju, večerja in vodeni ogled po Beogradu, vožnja z ležalnikom.

Plačilo: na dva obroka (prvi obrok ob prijavi, drugi najpozneje 1. septembra 2008).

Najmanjše število prijav: 43 (v nasprotnem primeru se izlet odpove oziroma se zviša cena aranžmaja).

Prijave in informacije

Info center Ljubljana
Tel. 01/29 13 391
E-pošta: potnik.info@slo-zeleznice.si
Rok prijave: 28. julij 2008



Slovenske železnice

Virusna ideja in virusno trženje

VIRUSNO TRŽENJE (Viral marketing)

Sprožite epidemijo s svojimi idejami, tako da vzpodbudite svoje stranke, da opravljajo trženje namesto vas !!!



Ob besedi »virus« najprej pomislimo na virus v biologiji, nato pa na računalniški virus. Obe vrsti sta škodljivi in nalezljivi ter lahko povzročita epidemijo okužb. Obstaja pa tudi koristen virus, ki se tudi prenaša »z okužbo« na ljudi (stranke) in lahko prav tako povzroči pravo »epidemijo« (pospešeno prodajo proizvodov in storitev). Gre za virusno idejo.

V 21. stoletju postaja življenje čedalje bolj zahtevno, naporno in stresno, tako v službi kot v domačem okolju. Večina ljudi komaj čaka na začetek vikenda, praznikov in krajšega dopusta. Takrat si želijo vsaj za en dan spremeniti okolje in oditi na zani-

miv izlet v še nepoznane kraje, da bi tako s popolno spremembo okolja čim hitreje pozabili na vsakdanje težave in si »napolnili baterije« za nov delovni teden. Pri tem pa se pojavi dilema, kam oditi. Ljudje so namreč obiskali že skoraj vse najbolj poznane in popularne kraje, kamor gredo običajno izletniki, pohodniki, gorniki, kolesarji, smučarji in romarji. Navaden turist, ki ni ravno popotovalni navdušenec tudi nima ne časa in ne volje, da bi proučeval številno potniško in drugo literaturo in iskal nove izvirne cilje izletov. Poleg tega se marsikdo želi ob kavici s kolegi, prijatelji in sorodniki tudi malo pohvaliti z izletom v zanimiv

kraj, ki ga je obiskal prvi in edini izmed njih.

Takšnim mnenjskim voditeljem pravijo v žargonu virusnega trženja »kahači«, saj s svojimi idejami »okužujejo« okolico in razširjajo svoje »virusne ideje«. Tu pa nastopi priložnost za Slovenske železnice, da izkoristijo obstoječe socialne mreže med ljudmi in svojim potnikom ponudijo poleg vozovnic in popustov tudi izvirne ideje za izlete ter jih s tem razbremenijo napornega zbiranja in izbiranja informacij. Ponudijo jim opise izletov z vlakom, ki s svojimi živobarvnimi in ostrimi fotografijami pritegnejo obstoječega ali potencialnega potnika tako kot pritegne živopisana embalaža izdelka kupca v trgovini.

Z množično uporabo interneta, elektronske pošte in mobilnih telefonov so ljudje danes bolj povezani med seboj kot kdaj koli prej in imajo zato veliko več prijateljev in prijateljevih prijateljev, s katerimi lahko hitro, enostavno in skoraj zastoj vzpostavijo stike. Splošno uveljavilo se je tudi razširjanje informacij za javnost v elektronski obliki: prospekte, publikacije in letake se objavijo v formatu Adobe (PDF) na spletni strani podjetja. Obiskovalec internetne strani si publikacijo lahko ogleda, jo prekopi na svoj računalnik, jo

na domačem tiskalniku tiska na papir ter jo morda celo razpošlje naprej svojim znancem, če meni, da bi jih njena vsebina lahko zanimala.

V raziskavi ameriškega podjetja Yoyodyne so ugotovili, da kar dvajset odstotkov ljudi po prebiranju nečesa s privlačno vsebino, to posreduje naprej! Za takšne namene pa so najprimernejši internet, elektronska pošta in format PDF, saj razširjanje informacij skoraj nič ne stane, poleg tega pa je mogoče publikacijo zaščititi z avtorsko oznako podjetja ter onemogočiti njeno nepooblaščenno spreminjanje ali pa prisvajanje njene vsebine! Za pridobitev prospekta na klasičen način je potrebno na primer obiskati Potniški center Slovenskih železnic ali pa si publikacijo fotokopirati od prijatelja.

Vsaka publikacija PDF je namreč potencialna »virusna ideja«, vprašanje je samo, kako močan je tak »virus«. Če sta vsebina in oblika publikacije izvirni in zanimivi, se bo »virusna ideja« hitro »prijela« in razširila ter morda celo povzročila »epidemijo« med strankami. Vsaka »virusna ideja« ima seveda svoj življenjski cikel, zato jo je potrebno nenehno posodabljanje in izboljševanje, da bo ostala čim dlje aktualna. Največja prednost virusnega trženja je, da potencialne stranke ne nadlegujemo z dostavljanjem neželenih ponudb v njihove domače poštno nabiralnike ali pa da jih vznemirjamo po telefonu. S takim zastarelim načinom vsiljivega trženja običajno dosežemo ravno nasproten učinek od zaželenega! Zadoščalo bo, če potencialne potnike opozorimo na spletno stran Slovenskih železnic z atraktivnimi barvnimi plakati na javnih mestih in na vlakih. Nato pa jih prepustimo njihovim lastnim izbiram in odločitvam.

Nova pridobitev – revija za potnike na vlakih



Naslovnica prve številke revije Sopotnik.

Slovenske železnice so julija izdale revijo za potnike na vlakih. Revija Sopotnik je namenjena potnikom, ki potujejo z vlaki Slovenskih železnic. Z revijo želimo potnike in obiskovalce spletnih strani Slovenskih železnic obveščati o možnostih potovanja z vlakom, ugodnostih in drugih dogodkih, ki so povezani s potovanjem z vlakom. Prva številka revije Sopotnik je izšla 10. julija. V prihodnje bo revija potnike pričakala z novimi vsebinami na določenih vlakih vsake tri mesece.

V reviji seznanjamo potnike tudi z možnostmi potovanja z vlakom na prireditve v Sloveniji in tujini v določenem letnem času. Potniki si lahko ob prebiranju člankov v reviji izdelajo načrt potovanja ali izleta v slovenska mesta in evropske prestolnice. Upamo, da bo revija spremljala in kratkočasila potnike na potovanju z vlakom.

Revijo si je mogoče ogledati v formatu pdf na strani: http://www.slo-zeleznice.si/sl/o_nas/revija_sopotnik/

Uspešna predstavitev Slovenskih železnic na prireditvi o inovativnosti



Bojan Dremelj je predstavil dejavnosti za zmanjšanje porabe električne energije na Slovenskih železnicah.

Slovenske železnice so se uspešno predstavile na prireditvi Inovativnost - izzivi gospodarskega razvoja, ki je v organizaciji ljubljanske Gospodarske zbornice in v sodelovanju s predstavništvom evropske komisije v Sloveniji potekala 5. in 6. junija na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani. Slovenske železnice je

na razstavnem prostoru predstavila Sekcija za male pošiljke s storitvijo pod blagovno znamko SŽ Express.

Prireditve je bila posvečena inovativnosti v gospodarstvu, njemu spodbujanju in oceni inovativnih gospodarskih rezultatov v regiji za leto 2007. Poleg slovenskih so gostili tudi inovatorje in



Prireditve je potekala na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.

podjetnike iz petih držav EU. Na konferenčnem delu prireditve so Slovenske železnice predstavile dejavnosti, ki imajo za cilj večjo mobilnost prebivalstva, okolju prijazen prevoz blaga, zmanjšanje porabe energije in varovanje okolja. Bojan Dremelj iz Poslovne enote vleka je predstavil dejavnosti za zmanjšanje porabe ele-

ktrične energije in evropski program Trainer za učinkovito rabo energije v železniškem prometu, na podlagi katerega so Slovenske železnice zmanjšale porabo v letu 2007 za okoli 6 odstotkov ter zmanjšale emisije CO₂ v ozračje za 5 tisoč ton na leto.

Spomeniško obeležje na ž.p. Sežana

Kdor pozna železniško postajo Sežana, ve, da se na peronu med vrati v čakalnico in vrati prometne pisarne nahaja kamnita plošča v spomin mladinskih brigad. Te so pomagale graditi progo na odseku Kreplje-Sežana. Na njej je zapisano:

VLETU 1947 JE 2798 BRIGADIRJEV MLADINSKIH DELOVNIH BRIGAD DOKONČALO GRADNJO PROGE SEŽANA-DUTOVLJE. VELIKA OBLJUBA LUDSKE MLADINE JE BILA IZPOLNJENA. V ZNAK PRIZNANJA OB 10. OBLETNICI MDB DIREKCIJA ŽELEZNIC

In kje tiči problem? V podatkih na plošči. Obeležje je ta trenutek v takem stanju, da je komaj opazno, saj črk na tabli skoraj ni več opaziti, ker niso več pobarvane oziroma barva iz njih počasi izginja. Podatek, da je bila proga bila zgrajena v letu 1947 ne drži. Letos mi je Ivan Rončel, rojen 20. junija 1932, iz Dutovelj povedal, da je bilo 1. aprila letos natanko 60 let, ko so začeli graditi progo. Sam je bil pri gradnji tudi prisoten, star komaj 16 let. Torej progo so začeli graditi leta 1948. Ivan pove tudi, da je skupaj še z dvema vaščanoma, Mirom Kobalom in Mirom Gomezeljem, pomagal že 11. februarja 1948,

ko so opravljali meritve na trasi. Novembra istega leta pa je bila proga že narejena vključno s 356 metrov dolgim predorom v Sežani. Tu bi rad moje sodelavce železničarje spomnil na zgodovinski dogodek. Po drugi svetovni vojni je bil namreč sklenjen Pariški mirovni sporazum med Italijo in zmagovalci. Sporazum, podpisan 10. februarja 1947, je začel veljati 15. septembra 1947, zaradi česar državljani in državljanke Republike Slovenije danes praznujemo praznik priložnostne Primorske k matični domovini. Datumi jasno dokazujejo, da nismo mogli nikakor dograditi proge v letu 1947, ko

pa je bila na tem ozemlju današnje proge takrat tako imenovana Cona. Progo, dolgo dobrih 6 kilometrov, so zgradile mladinske delovne brigade skupaj z železniškim gradbenim podjetjem v osmih mesecih, kar je bilo za tisti čas nedvomno velik časovni dosežek.

Zato apeliram na pristojne službe na Slovenskih železnicah, da ko bomo zbrali dovolj moči in sredstev, da obeležje popravimo tako zgodovinsko, geografsko in lepотно. Menim, da si ti ljudje, ki so bivšim, sedanjim in bodočim generacijam zgradili to progo, zaslužijo to čast.

Robert Živec

Petdeset let od železniške nesreče v predoru Dol

Osmega junija je bilo natančno 50 let, ko se je na odseku proge Kreplje –Repentabor, pod Prelovcem v predoru Dol dolgim 455 metrov, zgodila železniška nesreča, vaščanom okoliških vasi znana tudi po lešnikih.

Moj sogovornik in udeleženec nesreče Viktor Gomezel je bil nekdanji vaščan, ki danes stanuje v svoji rodni Kranji vasi, kjer si je pred leti z ženo Olgo in sinom Lučotom zgradil novo hišo. Viktor se je rodil 2. avgusta 1928 mami Srečki in očetu Jožetu. Kasneje so se rodili še bratje Stano, Jože in Roman. Kmalu po II. svetovni vojni, 17. septembra 1947, je Viktor začel svojo železniško pot v Mariboru kot kurjač parnih lokomotiv. Septembra 1948 je moral po ukazu v JNA, tako da mu je to preprečilo nadaljnje šolanje za strojevodjo. Leta 1951 se je vrnil iz JNA in ostal doma v pomoč mami in mlajšemu bratu Romanu, brata sta bila ta čas v JNA. Do leta 1953 se je preživljal s priložnostnimi deli, nato je istega leta odšel spet v službo na železnico kot kurjač parnih lokomotiv v kurilnico Nova Gorica. Takole se spominja tiste sončne nedelje, 8. junija 1958, kmalu po 17. uri. S strojevodjem Rencom Rogelja sta vozila direktni vlak št. 948 iz Nove Gorice proti

Opčinam. Peljala sta mimo cepišča Kreplje in zelo dobro se spominja, da je bil ta dan v Krepljah vlakovni odpravnik Berto Grmek iz Dutovelj. Mimo Krepelj sta peljala kot že mnogokrat in bilo je vse normalno. Pred predorom Dol, kjer še danes stoji predsignalni postaje Repentabor, je ta kazal signalni znak »Pričakuj prosto«. Zapeljala sta v predor in ko sta bila z lokomotivo serije 028-036 že v temi, je počilo. S postaje Repentabor je utekla skupina vagonov, ki so v predoru naleteli na lokomotivo, katere prednji del je zabilo do stropa predora. Pri tem jo je prav Viktor najslabše odnesel, zaradi česar čuti posledice še danes. Ob naletu ga je v kabini lokomotive stisnilo v hrbet in trebuh, toda k sreči je v istem trenutku tudi spustilo. Takoj se je po ročajih iz kabine spustil iz lokomotive na gramozno gredo. Takrat je opazil, da ga noge več ne ubogajo. Po štirih se je plazil iz predora, ves moker (ob trku je namreč voda iz tenderja zalila kabino lokomotive), svetlobi naproti, ko mu je v pomoč prišel zavirač, ki je bil za lokomotivo v službenem vagonu in ga na hrbtu odnesel ven iz predora. Spominja se Berta Grmeka, ta je z motorjem prišel iz Krepelj pogledat, kaj se je zgodilo, ker je

po telefonu zvedel, da so vagoni utekli iz Repentabra, vendar prepozno, da bi vlak ustavil v Krepljah, saj sta Viktor in Renco takrat peljala že mimo.

Po Viktorja je prišel Stanko Lavrenčič iz Koprive z reševalnim vozilom Škoda. Reševalec, ki ga vsi kraševci dobro poznamo, saj je bil šofer na reševalni postaji nekaj manj kot 30 let se dobro spominja, da je Viktorja najprej odpeljal v Zdravstveni dom Sežana, nato pa v bolnišnico v Šempeter. Viktor v hecu pove, da se medicinsko osebje ni moglo načuditi, kako je bil ves črn po obrazu in telesu (saj vsi vemo kako težko in umazano je bilo delo kurjača parnih lokomotiv). Doktor Perčič je odredil, da mora Viktor v šok sobo, zaradi suma poškodbe vretenc. Med 18 dnevi, ki jih je preživel v bolnišnici Šempeter, je bil poslan na slikanje v Vipavo in po 16-ih dneh je dobil mavec zaradi poškodbe vretenc.

Že istega leta se je vrnil nazaj na delo v kurilnico, sicer nekaj časa

v skladišče, potem pa v statistiko približno eno leto in pol. Leta 1961 pa je odšel za pomočnika strojevodij elektrovlečnih vozil na glavno progo. Ta poklic je opravljal na več serijah lokomotiv in se tako 12. februarja 1984 upokojil in se poslovil od legendarnih gomulk.

Kraševci, prebivalci okoliških vasi se nesreče spominjajo tudi po lešnikih. V enem izmed vagonov, ki so naleteli iz Repentabra na lokomotivo so bili naloženi lešniki, ki so se ob trku raztresli po gramozni gredi. Marsikdo se je do lešnikov dokopal z ene ali druge strani predora, na tak ali drugačen način. V letu 1958 so lešniki v marsikateri družini pomenili drugačno veselje kot danes, povedo domačini.

Viktor v letošnjem letu pričakuje 80. rojstni dan. Domačini, prijatelji, predvsem pa železničarji, mu ob tem čestitamo.

Robert Živec in drugo strojno osebje



Viktor Gomezel pred svojo štirno v Kranji vasi. Posnetek je nastal maja 2008.



Predor Dol (maj 2008). Viktor in Renco pred predorom še nista vedela, da jim nesreča leži na poti.

Ohranjanje tehniške in kulturne dediščine naroda je predpogoj za ohranitev naroda

VSŽ Centralne delavnice Ljubljana smo prišli do zamisli, da zapolnimo vrzel pri kontrolnih pregledih in revizijah parnih lokomotiv. Organizirala se je skupina mladih zanesenjakov in delavcev, ki so to delo že opravljali in ustanovili smo delovno skupino, ki bo skrbelo za ohranjanje teh prečudovitih vozil.

Čaka nas še veliko dela, med drugim tudi pregled s strani AŽP. Prvi korak je bil vendarle storjen 26. in 27. junija, ko smo uspešno opravili prvo pranje lokomotivskega kotla in tlačni preizkus na parni lokomotivi ser. 25-026. V skupini smo Marko Hvale, Darko Štojs, Momčilo Kezmič, Robert Lemut, Šimo Barukčič in Stipo Barukčič. Avtor tega članka je med drugim izdelal tudi repliko prve parne kočije na slovenskem in sicer repliko parne kočije bratov Stanley iz leta 1898, minia-

turno parno lokomotivo in parno lokomobile, vse delujoče na paro. Prostor za delovišče nam je prijazno odstopil Železniški muzej v Ljubljani na Parmovi 35, z ravnateljem muzeja Mladenom Bogičem.

Pri tem ne smemo pozabiti omeniti direktorja SŽ CD, d.o.o., Dušana Žičkarja, pomočnika direktorja za tehnično področje Bojana Jurančič in šefa Proizvodnje Ljubljana mag. Slavka Hočevarja za vso pomoč in podporo, ki nam jo nudijo in brez katerih tega projekta zagotovo ne bi bilo. Kot strokovna sodelavca z obilo prakse in znanja pri pregledih parnih lokomotiv pa je potrebno omeniti še predstavnika Slovenskih železnic Draga Jejčiča in Uroša Filipliča iz Železniškega muzeja.

Marko Hvale



Kipca za preglede in popravilo parnih lokomotiv: Momčilo Kezmič, Darko Štojs, ing. Marko Hvale, Šimo Barukčič in Robert Lemut.



Prva parna kočija na Slovenskem, model Stanley II iz leta 1898. Repliko je izdelal ing. Marko Hvale.

Veterani parne vleke

V prejšnji številki Nove proge (april-maj) so moji sodelavci poročali o preselitvi lokomotive 33-110 iz kurilnice Nova Gorica na postajo Štanjel. Ob tej priložnosti sem zbral nekaj strojnega osebja s Krasa. Fotografiranju so se odzvale tudi kraške legende parne vleke Viktor Gomezel in Alojz Gec iz Krajne vasi ter Uhelj Edo iz Štanjela. Vsi trije so bili kurjači na parnih lokomotivah v Novi Gorici.

Po fotografiranju je sledilo prijetno druženje z njimi. Povedali so nam, kako težko je bilo delo kurjačev, imajo pa veliko lepih spominov iz časov parne vleke. Vsi trije se približujejo osemdesetim letom. Kljub zdravstvenim

težavam, ki jih občasno spremljajo, zberejo v družbi mlajših železničarjev toliko moči, da se počutijo mlajši.

Ta dan sta se nam pridružila tudi odlični poznavalec parne vleke – upokojeni železničar Karel Rustja (na lokomotivi v zgornji vrsti desno), ki je svojo železniško pot je začel na parni vleki, upokojil pa se je z delovnega mesta v železniškem arhivu v Ljubljani ter Mahnič Milan – dolgoletni brzojavec na več železniških postajah po Sloveniji, na zadnje na postaji Sežana. Tudi Mahnič se za svojih 87 let odlično drži (na fotografiji je v spodnji vrsti tretji z desne).

Robert Živec



Legende parne vleke z mlajšimi železničarji. V ozadju je Štanjelski grad.



Z leve: Edo Uhelj, Viktor Gomezel in Alojz Gec pri lokomotivi 33-110 na postaji Štanjel.

Delo s strankami mi je pisano na kožo



Damjana Nučič

Gospa Nučič, nam zapate, kako ste se odločili za poklicno pot na železnici. Družinska tradicija, morda?

Če sem čisto iskrena, sem pred 21 leti »pristala« na železnici bolj po naključju. Prvotno sem »proizvod« usmerjenega izobraževanja in sicer zdravstveni tehnik. V moji stroki po zaključenem pripravništvu ni bilo mogoče takoj dobiti zaposlitve na Jesenicah, zato sem bila cela dva meseca brez zaposlitve, kar pa je bilo več kot dovolj za mojega očeta, ki se je odločil, da je punca dovolj »lenarila« in da je treba delat. Ja, oče je upokojeni železničar, tudi brat dela na železnici in če hočete je tu nekaj tradicije. Oče je povprašal, če je kaj dela na železnici še zame in ravno v tistem času so potrebovali na Jesenicah transportne komercialiste. Takoj sem odšla na polletni tečaj v Ljubljano, čeprav, priznam se mi ni niti sanjalo, kaj naj bi transportni komercialist sploh počel...Kmalu mi je bilo jasno s čim imam opravka in priznati moram, da mi do danes še ni žal, da sem se tako odločila, oz. se je oče tako odločil namesto mene, ha,ha...

Kaj počne vodje delovne enote v tovornem prometu na Jesenicah?

Delovno mesto vodje DE je nastalo z reorganizacijo podjetja konec leta 2000. Strogo gledano so moje naloge načrtovanje, organiziranje, koordiniranje, nadzor in odločanje v DE Jesenice na področju tovornega prometa. Poleg tega je moje delo tudi sodelovanje z večjimi uporabniki naših storitev na lokaciji DE in izobraževanje zaposlenih. Delo je dinamično, kar mi odvarja, saj dan ni enak drugemu,

in seveda tudi odgovorno. Tu bi rada poudarila, da sem pristaš timskega dela in da brez odličnih ožjih sodelavcev, strokovnjakov na svojih področjih – bivših pomočnikov vodij OE, vodij TKS, sedanjih strokovnih sodelavcev – moje delo ne bi bilo tako kot je. Delo bi bilo težje tudi brez dobrega sodelovanja in podpore s strani Sekcije za tovorni promet Ljubljana, katere del smo.

Prav pa je, da povem, da brez vseh zaposlenih v DE – od transportnega delavca, premikača, vodja premika, popisnega vlakovodja, vagonskega odpravnika, transportnega skladiščnika, transportnega komercialista – za katere sem prepričana, da se trudijo po svojih najboljših močeh, da svoje delo opravijo dobro, delovna enota ne bi delovala tako kot deluje, sploh v zadnjem času, ko so se zgodile predvsem za postajo Jesenice velike spremembe.

Učne ure na železnici. So vas navdihovali uspehi ali morda tudi kakšni neuspehi?

Začela sem kot transportni komercialist in to na mejni postaji Jesenice še v času bivše države. Prometa je bilo ogromno, vsak dan smo se srečevali s celimi kupi tovornih listov, ki jih je bilo treba še ročno obračunavati. Kasneje smo se srečali s prvimi vnosi pošiljk v računalniški sistem. Treba je bilo veliko izobraževanja, predvsem na področju informacijskih sistemov, saj je bilo to vse novo za nas. Skupaj s sodelavci smo se trudili, da je bilo napak čim manj, bile pa so.

Nov izziv zame je bilo delo zunanjega prodajnega predstavnika, ki sem ga opravljala na območju Zgornje Gorenjske. To delo sem opravljala z velikim veseljem in

ugotovila sem, da mi je delo s strankami pisano na kožo, kot se temu reče. V tem času sem se ogromno naučila, tudi o delu drugih služb na Slovenskih železnicah, saj je za nudenje kvalitetne storitve stranki nujno treba poznati delovanje sistema v celoti in ne samo komercialnega dela. Brez pomoči sodelavcev, bivših šefov postaj, ki so dobro poznali krajevne razmere na postajah, na katere so stranke locirale, bi mi bilo pri tem delu veliko težje. Če se malo pošalim, lahko rečem, da je tu prišla do izraza moja komunikativnost.

Konec leta 2000 pa je bilo prelomno obdobje zame. Reorganizacija podjetja je prinesla delovne enote in sprejela sem izziv vodje DE Jesenice za tovorni promet in to delo opravljam še danes.

V vseh teh letih sem se udeležila veliko internih izobraževalnih tečajev, ravno v tem času pa sem zaključila z izobraževanjem na strokovni višji šoli in pridobila naziv tehnolog prometa.

Kako so spremembe v zadnjih letih vplivale na procese dela vaše delovne enote?

Territorialno je DE zelo velika in sicer je to območje od postaje Bohinjska Bistrica preko postaje Jesenice do postaje Vičmarje. Večji postaji na našem območju sta Jesenice in Kranj. Omenila sem že spremembe v zadnjih letih, ki so močno vplivale na naše procese dela. Vsem je znano delo obmejnih postaj v časih, ko Slovenija še ni bila članica EU. Na postaji Jesenice so se opravljali komercialni in tehnični prevzem vlakov od železnic ÖBB, vse inšpekcijske kontrole so se vršile na postaji, prav tako vsi carinski postopki. Razmeram primerno je bilo tudi število zaposlenih ljudi. Z vstopom Slovenije v EU pa so se nekateri postopki poenostavili, odpadla je mejna kontrola inšpekcijskih služb in carine.

Še večje spremembe za postajo Jesenice pa so nastopile 1. junija 2007, ko je stopil v veljavo Sporazum o splošnih določilih za interoperabilne vlake (IV). Za take vlake načeloma na mejni postaji ni predviden noben postanek po voznem redu oziroma nobena dejavnost. Na splošno bi lahko rekli, da gre za področje »brezmejnega« železniškega transporta, kjer vlaki ene železniške uprave lahko neovirano vozijo po železniškem omrežju druge.

Procesi dela na mejni postaji Jesenice so danes zelo poenostavljeni. Nič več ne opravljamo komercialnih pregledov vlakov – niti ne na terenu, niti ne preverjamo dokumentacije, saj tovarni listi ostanejo na lokomotivi vlaka. Skenirane tovarne liste dobimo preko interneta iz odpravnih postaj, tako da podatke vnašamo v naš informacijski sistem na zalogo – to pomeni, še preden so vagoni dejansko na Jesenicah.

Vse te spremembe so prinesle tudi tako nepriljubljeno zmanjšanje potreb po delavcih. Občutljiva zadeva, ki smo se je lotili skupaj s kadrovske službo in po mojem osebnem mnenju zadovoljivo rešili. Nekaj delavcev smo prerazporedili, nekaj upokojili, nekateri delavci pa so se odločili za odpoved pogodbe o zaposlitvi iz poslovnega razloga. Bistveno je, da nihče ni ostal brez dela.

Kakšno je sodelovanje na mejnem območju (z Avstrijci)?

S sosedi Avstrijci smo vedno dobro sodelovali. Na Jesenicah se nahaja njihovo predstavništvo oziroma zastopstvo. Iz že omenjenih razlogov šteje danes le še enega člana – vlakovni odpravnik, ki je – po domače »deklica za vse«. Vse morebitne težave urejamo preko njega in tudi direktno preko postaje Villach (Beljak). V pomoč nam je tudi naš predstavnik v Avstriji.

Ali smo primerljivi s severnimi sosedi (Avstrijci)?

Prepričana sem, da se in v kako-vosti in v obsegu dela lahko brez sramu primerjamo s severnimi sosedi.

Kakšna je perspektiva tovarnega prometa na območju postaje Jesenice?

Postaja Jesenice je z uvedbo interoperabilnih vlakov izgubila funkcijo mejne postaje in vsa ta opravila so se prenesla na končne postaje vlakov v notranjosti Slovenije. V našem primeru je to za večino vlakov postaja Ljubljana Zalog. Še vedno pa smo ohranili dela in naloge na postajah v DE, ki jih opravljamo za potrebe slovenskega gospodarstva, in tu vidimo našo perspektivo.

Kakšna so pričakovanja strank na vašem območju in ali so stranke z našimi storitvami zadovoljne?

Večje stranke na našem področju so Acroni d.o.o. Jesenice, Merkur Kranj, Knauff Škofja Loka - bivši Termo, GG Bled, LIP Bled.... Te stranke imajo tudi industrijski tir, kar je velika prednost pred konkurenco. Stranke pričakujejo kvalitetno storitev, ki so jo tudi pripravljene plačati. S strankami imamo sklenjene pogodbe, v katerih so natančno določene obojestranske obveznosti – način dostave, naročanje vagonov, nakladalno-razkladalni roki, vagnske zamudnine – in tega se je treba držati.

Ne rečem, da ne pride do težav, vendar se v glavnem dogovorimo – vsak dan sproti poskušamo reševati morebitne težave. Z naše strani gre največkrat za pomanjkanje vagonov. Konkurenca cestnih prevoznikov je huda in večkrat od strank slišim, da so cenejši, čeprav to ni glavni faktor, da se odločijo za kamion, pač pa to, da so takoj dosegljivi in hitri – predvsem za prevoze po Sloveniji, kar je pomembno za podjetja, ki so zmanjšala zaloge

na minimum. Mi se trudimo, da izpolnujemo določila pogodb in še več. Da smo stranki na razpolago v primeru težav, ki jih skušamo reševati v obojestransko korist.

Kako sodelujete z drugimi službami in delovnimi enotami v tovarnem prometu?

Naj najprej povem, da na vseh postajah v DE izredno dobro sodelujemo z ostalimi sodelavci drugih služb. Posebej sem zadovoljna s sodelovanjem z vodenjem prometa, saj se zavedamo, da brez dobrih odnosov med zaposlenimi različnih služb na postajah ne bi šlo. Zavedamo se, da smo vsi železničarji in da imamo vsi enak skupni cilj – delati čim bolje za dobrobit nas vseh.

V tovarnem prometu preko Sekcije za tovorni promet, katere del smo, sodelujemo z različnimi službami – službo za logistiko, prodajno službo – po mojem mnenju dokaj uspešno. Izpostavila bi vsakodnevno sodelovanje s CSC (Centralni servisi center), ki našim zaposlenim pomeni ogromno. S to službo smo pridobili servis, ki nam je na razpolago v vsakem trenutku, podnevi in ponoči, za pomoč pri morebitnih težavah pri vnosih v naš informacijski sistem in drugem komercialnem delu.

Vas delo izpopolnjuje? S čim se ukvarjate izven delovnega časa?

Veste, dokler zjutraj vstanem in grem z veseljem na delo, še ni čas za spremembe. Priznam pa, da nisem ena izmed tistih, ki non-stop mislijo na službo in se ne znajo »izklopiti«. Življenje ni samo delo in še kratko je povrh, zato ga želim čimbolj izkoristiti. Rada berem, hodim v hribe, na izlete in koncerte, obiskujem fitness in tudi kakšen dober žur s prijatelji se prileže.



Zadnje potovanje 53-019

Pred kratkim je po gorenjski progi zapeljala neobičajna sestava dveh lokomotiv: Španka 664-004 je vlekla muzejsko tendrovko 53-019 na njenem zadnjem potovanju po progi, kjer je sama nekoč prevažala potniške in lokalne tovarne vlake. Seveda to ni bil pogreb, pač pa je 53-019 dobila svoj novi dom na nekdanji postaji Naklo na bivši progi v Trzič. Razlog za to je 100-letnica proge, ki je bila ukinjena v znani ihti ukinjanja lokalnih prog leta 1966, lokomotiva 53-019 pa je bila tista, ki je po njej popeljala poslednji vlak.

Potem, ko je nekaj žalostnih let preživela kot spomenik na postaji Lesce-Bled, so jo v Železniškem muzeju v Šiški ponovno kozmetično obnovili. Tu je bila nekaj časa razstavljena v zbirki ostalih lokomotiv, nato pa je na pobudo posameznikov prišlo do dogovora z občino Naklo, ki je ponudila, da bo poskrbela za njeno postavitv in ustrezno zaščito ter tako mladim rodovom omogočila spoznati, kdo je nekoč veliko prispeval k razvoju njihovega kraja.





POTEPANJE PO AVSTRIJI

Mladi do 20. leta: **samo 19 evrov**

Mladi do 26. leta: **samo 49 evrov**

V sodelovanju z Avstrijskimi železnicami smo za mlade iz Slovenije pripravili posebno ugodno ponudbo za letošnje poletje. Za samo 19 oziroma 49 evrov bodo lahko poleteli potovali po Avstriji po dolgem in počez.

Vozovnica ÖBB - Sommerticket:

- velja za potovanja v 2. razredu;
- velja za potovanja po progah Avstrijskih železnic z vsemi vrstami vlakov, razen s posebnimi;
- z njo lahko mladi ob sobotah, nedeljah in praznikih potujejo brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure naprej (ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje);
- velja od 1. julija do 31. avgusta 2008;
- pred nakupom mora potnik predložiti potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika ima pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku;
- kupiti jo bo mogoče na potniških blagajnah PIC in Info Centrov na postajah Ljubljana, Maribor, Celje in Koper.

Z vozovnico ÖBB - Sommerticket boste imeli od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta.

Za nakup vozovnice ÖBB - Sommerticket potrebujete mladinsko kartico EURO<26.



Pri obnovi v drugi svetovni vojni porušene domovine so priskočile na pomoč mladinske delovne brigade, tudi pri gradnji železniških prog. Tako so MDB že prvo leto po vojni zgradile 89 kilometrov dolgo progo Brčko – Banoviči, leta 1947 pa kar 239 kilometrov dolgo progo Šamac – Sarajevo. Najbolj prizadevni mladinci so bili proglašeni za udarnike in odlikovani s takšno značko.