

# Nova proga

Revija Slovenskih železnic

## Aktualno

Nova vodilna v Tovornem prometu in Infrastrukturi  
Strokovni posvet o razvoju elektrovleke v Sloveniji  
Poletna muzejska noč v Železniškem muzeju

## Fotoreportaža

Zvezda dneva

## Reportaža

Z vlakom na Osoje

## Tujina

Ko v mesto pride cirkus

## Tujina

Švicarski vlaki za norveške železnice





**Prevozi malih pošilk po vsej Sloveniji,  
od vrat do vrat, v 24 urah!**

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko  
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,  
lahko tudi v sosednjih državah,  
in jo po ugodni ceni pripeljemo na zeleni naslov.**

**Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!**

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

tel. 01/29 12 551

E-pošta: [szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si](mailto:szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si)

[www.szexpress.si](http://www.szexpress.si)



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.793 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. julija 2012.



Vlak ICS na železniški postaji v Kopru  
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



## Aktualno

Nova vodilna v Tovornem prometu in Infrastrukturi

2



## Aktualno

Strokovni posvet o razvoju elektrovleke v Sloveniji

3



## Aktualno

Poletna muzejska noč v Železniškem muzeju

4



## Fotoreportaža

Zvezda dneva

14



## Reportaža

Z vlakom na Osoje

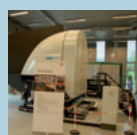
16



## Tujina

Ko v mesto pride cirkus

20



## Tujina

Švicarski vlaki za norveške železnice

22



1

## Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Mesec, v katerem smo v uredništvu ustvarjali Novo progo, je že bil zaznamovan s poletnimi oddihi in dopusti. Ko se bliža poletje, se marsikdo spomni, da bi bilo dobro malo poskrbeti zase, za svoje zdravje in se znebiti stresorjev vsakdanjega življenja. Dr. Lavrič nas v svojem prispevku spomni, da naj pri poletni osvežitvi poleg telesa osvežimo tudi duha. Vsak od nas relaksacijo dojema na svoj način in si oddih na svoj način tudi organizira, zato smo se o načrtih za dopuste pogovorili tudi z nekaj zaposlenimi na SŽ.

Zanimivost, ki morda nakazuje na večje spremembe v odnosu delodajalcev do zdravja zaposlenih, je Zakon o varnosti in zdravju pri delu, ki je prinesel novost za delodajalca, da mora načrtovati in izvajati promocijo zdravja na delovnem mestu.

Odgovornost zakon nalaga tako delodajalcu, ki mora poskrbeti za varno delovno okolje, osveščanje in izobraževanje delavcev za bolj varno delo, kot tudi delavcu, ki naj skrbi za lastno zdravje z zdravim življenjskim slogom.

Naj v začetku vsem, ki ste že na dopustu ali se odpravljate na pot, želim zanimive in sproščujoče proste dni.

Ko se poleti v družbi dosti pogovarjamo o dopustih in prostem času, pa se večkrat spomnim, da ne glede na vse, vlaki še vedno vozijo. Železniška operativa je vedno pripravljena, ne glede na čas in razmere, kar daje železnici še bolj edinstveni pečat.

Junija smo praznovali 21-letnico samostojne Slovenije. V osamosvojitveni vojni je pomembno vlogo igrala tudi železnica oziroma bolj rečeno železničarji. V arhivu Nove proge sem poiskal, kaj je bilo objavljeno reviji v poletnih mesecih pred dobrima dvema desetletjema. Kljub množici fotografij v raketnih napadih poškodovanih vagonov, prestreljenih vrat na železniških postajah in na nivojskih prehodih prevrnjenih vagonov so bile zgodbe, ki dopolnjujejo fotografije, precej bolj spodbudne. Na Koroškem so železničarji skupaj s pripadniki teritorialne obrambe postavili več barikad, prav tako pri mejnem prehodu Fernetiči, kljub marsikje močno poškodovani progi so železničarji proge zelo hitro usposobili vsaj za počasno vožnjo ... Med vojno je, zanimivo, kljub vsemu peljal in prispel na cilj tudi muzejski vlak. Zgodb je ogromno, skupna pa jim je vztrajnost in neustrašnost železničarjev, ki so skrbeli za delovanje sistema tudi ob tako viharnih dneh.

Kdor si je ob koncu tedna, natančno sredi junija, vzela čas, je lahko v železniškem muzeju sodeloval pri čudovitih dejavnostih. Železniški muzej je bil tretjo junijsko soboto odprt od petih popoldne do poznih nočnih ur. V okviru Poletne muzejske noči, ki je v muzeju potekala že deseto leto, se je v zbrala množica obiskovalcev, ki so si želeli preizkusiti vožnjo z miniaturno železnico in se sprehoditi ob lokomotivah ter si ogledati zbirko muzeja v dokaj nevsakdanjih okoliščinah.

V obeh poletnih izdajah bomo v Novi progi izpustili intervjuja, ki sta navadno na začetku revije, in bomo zanimive sogovornike ter nove sveže ideje prihranili za pozno poletni čas. V prvi polovici leta smo opravili sedem intervjujev, od tega z dvema sogovornikoma iz tujine. Najbolj v spominu pa sta mi ostali dve izjavi, prva generalnega direktorja Dušana Mesa, s katerim smo za Novo progo govorili februarja, ki je poudaril: »Slovenske železnice imajo ogromen potencial, zaposleni pa imajo veliko znanja in izkušenj.« in vsekakor izjava članice posloводства Jelke Šinkovec Funduk v prejšnji izdaji, ko pravi: »Vem, da znamo in zmoremo.«

Smo torej na dobri polovici leta, pred nami je še vse poletje in dovolj časa in energije, da ustvarimo vse, kar smo si zadali v letošnjem letu.

Spoštovani bralci, pred vami je Nova proga številka šest!  
Prijetno branje!

## Nova vodilna v Tovornem prometu in Infrastrukturi

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 27. junija dal soglasje k imenovanju mag. Bojana Kekca na položaj direktorja družbe SŽ-Infrastruktura, d. o. o.

Prav tako je 28. junija s soglasjem nadzornega sveta SŽ vodenje družbe SŽ-Tovorni promet, d. o. o., prevzel generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes

## Centralne delavnice spremenile ime podjetja

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., so se petega julija preimenovali v SŽ-Vleka in tehnika, d. o. o., krajše SŽ-VIT, d. o. o.

Z Aktom o ustanovitvi družbe SŽ-Vleka in tehnika, d. o. o., ki ga je ob soglasju vlade Republike Slovenije sprejelo poslovodstvo Slovenskih železnic, so se spremenili: naziv podjetja SŽ-CD, osnovni kapital, upravljanje družbe in obseg dejavnosti.

Družba SŽ-VIT združuje vzdrževanje železniških vozil, vleko vlakov in tehničnovagonsko dejavnost. Omenjeni dejavnosti sta se z dejavnostjo vzdrževanja združili prvega oktobra 2011, pred tem pa sta ju opravljali poslovni enoti Vleka in TVD, ki sta bili del Slovenskih železnic. S prestrukturiranjem matičnega podjetja v holding Slovenskih železnic pa poslovni enoti skupaj z nekdanjimi SŽ-CD tvorita

hčerinsko podjetje SŽ-Vleka in tehnika, d. o. o.

SŽ-VIT bo nadaljeval tradicijo zagotavljanja zanesljivega in kakovostnega partnerja za vzdrževanje železniških vozil na domačem in trgih Srednje in JV Evrope, ki jo je ustvarila družba SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o. Z dejavnostmi vleke vlakov in tehničnovagonske dejavnosti bodo razširili portfelj storitev in zagotavljali celovite

storitve, ki bodo lastnikom železniških vozil in prevoznikom omogočale konkurenčnejši prevoz tovora in potnikov.

SŽ-Vleka in tehnika, d. o. o.



## InterRail praznuje 40-letnico

Vozovnica InterRail je evropska vozovnica za vlak, ki so jo uvedli leta 1972, namenjena pa je bila popotnikom, ki so bili stari manj kakor 21 let, za potovanja po Evropi. Prvo leto se je na potovanja po Evropi s to vozovnico odpravilo 85 tisoč mladih. InterRail je kmalu postal način potovanja, za katerega so bili značilni zabava, svoboda in pustolovščine. Z leti se je ponudba vozovnic spreminjala in dopolnjevala, hkrati pa je nji-

hovo število raslo. Lani se je na evropske ture z InterRailom odpravilo več kakor 250 tisoč popotnikov.

Prvotno vozovnico InterRail so uvedli ob 50. obletnici ustanovitve Mednarodne železniške zveze (UIC) in je bila namenjena enome-

sečnemu potovanju mladih po več kakor 21 evropskih državah.

Vozovnice InterRail so danes namenjene vsem popotnikom, ne glede na starost. Z njimi imajo potniki, poleg cenejših potovanj z vlakom, tudi številne druge popuste, na primer za

potovanja z nekaterimi pomorskimi prevozniki, potovanja z vlaki zasebnih železnic in popuste pri ogledu nekaterih muzejev ali pa so ti zanje celo brezplačni.

V Sloveniji je InterRail dobera uveljavljena ponudba. Lani smo na Slovenskih železnicah prodali 974 vozovnic InterRail, kar kaže na veliko priljubljenost tovrstnih fleksibilnih vozovnic in potovanja z vlakom nasploh.

Janez Krivec





# Strokovni posvet na o razvoju elektrovleke v Sloveniji

Zadnji dan maja je v Stekleni dvorani Slovenskih železnic potekal strokovni posvet o razvoju elektrovleke v Sloveniji. Namen posveta je bil podrobneje predstaviti vsebinski okvir monografije, ki bo nastala na to temo, in določiti vire, s ka-

terimi bi lahko monografijo še obogatili.

Pobudo za izdelavo monografije je dalo Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica, z mag. Jadranom Možino na čelu, ki je predlagalo, da se na ta način zaznamuje 140. obletnica za-

četka gradnje Južne železnice na odseku med Pivko in Reko, ki bo naslednje leto.

V monografiji bodo predstavljeni zgodovinski prerez elektrifikacije prog na Primorskem, v Sloveniji in tudi širše, elektrovlečna vozila in naprave, sedanost in prihodnji razvoj elektrovleke.

Avtor monografije bo docent dr. Josip Orbanič, univ. dipl. ekon., inženir elektrovleke, ki je zelo ploden pisec številnih knjig in strokovnih člankov, med drugim je napisal več kakor dvesto člankov za revijo Nova prog.

Posveta so se udeležili vodilni strokovnjaki s področja elektrovleke in železničarji, ki so se z elektrovleko srečali, ko je ta bila še v povojih, in so tudi sami



Udeleženci strokovnega posveta



dr. Josip Orbanič, v sredini

sodelovali pri gradnji prvih kilometrov električnega omrežja v Sloveniji. Pomen knjige in tudi strokovnega posveta pa je tudi v poljudni predstavitvi razvoja elektrovleke ter ohranitvi kulturno tehnične dediščine s tega področja.

Janez Krivec

## Novi predsednik FTE – Forum Train Europe

Stephan Pfuhl, vodja potniškega dela Švicarskih železnic, je novi predsednik mednarodnega združenja Forum Train Europe. Združenje FTE je novega predsednika izvolilo na plenarnem zasedanju 30. maja v Bernu. Stephan Pfuhl je zamenjal Hansa Jürga Spillmana, ki je delo predsednika opravljal od leta 2003.



Stephan Pfuhl (foto: FTE)

Pfuhl bo ojačal vlogo FTE kot koordinacijske platforme v evropskem železniškem prometu in poglabil vezi s partnerskimi organizacijami kot so CER, UIC, CIT in RNE.

Forum Train Europe je združenje s sedežem v Bernu, ki promovira čezmejni potniški in tovorni promet v Evropi. Kot koordinacijsko telo za dejavnosti v železniškem prometu je namen združenja harmonizirati mednarodne produkcijske načrte in koordinirati načrtovanje in implementacijo prometa v Evropi.

Janez Krivec

## Sodelovanje s Pomorskim in tehničkim izobraževalnim centrom Portorož

Dijaki in učitelji Pomorskega in tehniškega izobraževalnega centra Portorož so letos že osmo leto obiskali tovorno postajo Koper, na kateri je potekal pouk na terenu.

Najprej so obiskali potniško postajo, na kateri so poslušali predavanje o tem, kako poteka delo na postaji, o postajnih tirih in napravah ter posebnostih voznega omrežja. Nato so si ogledali tovorno postajo Koper. Vodenje ogleda je tudi tokrat prevzel vodja postaje **Edi Ražman Knap**, ki je dijake poučil o temeljnih varstva pri delu na železnici in pravilnem gibanju med postajnimi tiri. Dijaki so si ogledali lokomotive in spoznali delo strojevodij, ki so jim z veliko vnemo razložili vse podrobnosti o strojih ter o njihovem delu. Nazadnje so si ogledali še prometni urad, centralno postavljalnico, kjer so spoznali še odgovornost prometnikov in njihove



Dijaki pri ogledu nivelirnega ravnalnika na tirih tovarne postaje Koper

ve naloge glede varnosti železniškega prometa in uporabe signalnovarnostnih naprav. Letos so imeli na obisku enkratno priložnost, da so opazovali delovanje kretniškega podbjalnika, s katerim so uravnavali novo postavljene kretnice.

Danijel Germek

## Poletna muzejska noč v Železniškem muzeju

V soboto, 16. Junija, je bilo v Železniškem muzeju Slovenskih železnic zelo živahno. Tudi letos so si obiskovalci v okviru Poletne muzejske noči, ki je potekala že desetič po vrsti, ogledali zelo zanimive predstavitve železniške zgodovine, se popeljali s miniaturno lokomotivo po vrtni železnici ter si ogledali modelne železnice in stalno zbirko muzeja.

V Železniškem muzeju se je dogajanje, ki je trajalo do po-

znih nočnih ur, začelo ob petih popoldne. Obiskovalcev je bilo toliko, da so za vožnjo s parno in dizelsko lokomotivo po vrtni železnici (širine 7,25 palca/184 mm) uporabili prav vse vagonne. Prav tako je bilo veliko zanimanje za vožnjo z motorno drezično in malim parnim traktorjem.

Vse dejavnosti in ogledi v Železniškem muzeju SŽ so bili brezplačni in so obiskovalce navdse navdušili.

Janez Krivec



Vagonska železnica je bila tudi tokrat mikavna vaba za obiskovalce (foto: Mladen Bogič).



Priprave so stekle že kmalu popoldne (foto: Mladen Bogič).



Tudi, ko je noč res nastopila, ni manjkalo vlaka Željnih potnikov (foto: Mladen Bogič).



### NAKUP ŠOLSKIH POTREBŠČIN

Obveščamo vas, da smo za vse zaposlene v sistemu Slovenskih železnic tudi letos omogočili nakup šolskih potrebščin prek našega podjetja.

V podjetju SŽ-ŽIP boste lahko za novo šolsko leto 2012/13 kupili šolske potrebščine, razen delovnih zvezkov in knjig.

Za vas pripravljamo pester izbor različnih blagovnih znamk.

Vse informacije o nakupu so skupaj s katalogom šolskih potrebščin in naročilnico objavljene na spletni strani

[www.sz-zip.si](http://www.sz-zip.si)





## V Centralnih delavnicah Maribor posodobili vstopna vrata na DMG 813/814

Na nekaterih železniških postajah so začeli vgrajevati visoke perone za nivojski vstop gibalno oviranih oseb. S tem pa so se pojavile težave z odpiranjem vrat na dizelski motor-

ni garnituri 813/814. Na tem motorniku se vrata samodejno odpirajo izven profila vozila. Pri starih peronih, višine tristo milimetrov, so se vrata odprla nad raven perona, medtem ko

pri visokih peronih lahko udarijo v steno perona. Zato ni bilo mogoče odpirati vrat, in je bilo ustavljanje na visokih peronih prepovedano. Čimprejšnjo rešitev pa je zahtevala tudi Javna

agencija za železniški promet Republike Slovenije.

Po nekaj neuspešnih poskusih različnih izvajalcev smo se v proizvodnji Maribor predelave lotili sami. Vrata smo skrajšali in vanje vgradili vertikalno pomično loputo. Ta loputa se pred odpiranjem vrat dvigne in po zapiranju vrat spusti. Peron tako ni več ovira, ker se vrata ponovno odpirajo nad peronom. Krmiljenje vrat smo uredili popolnoma na novo, z računalniško krmiljeno enoto – krmilnikom.

Zaradi predelave vstopnih vrat smo preprosto razširili tudi stopnico, s čimer se je nekoliko zmanjšala vrzel med vozilom in peronom.

Po preizkusnem obratovanju smo od Javne agencije za železniški promet pridobili trajno obratovalno dovoljenje za promet pred letom posodobljene DMG 813-130. S posodobitvami nadaljujemo na drugih motornih garniturah.

Posodobitev vstopnih vrat sva si zamislila in jo s pomočjo sodelavcev izpeljala Roman Lajh in Branko Bezget.

Roman Lajh



DMG 813-118 tik pred izstopom iz revizijskega popravila





**Hrvaška**

## Kitajci v pogovorih o tri milijone evrov vrednem železniškem projektu na Hrvaških železnicah

Hrvaški premier in minister za promet sta se srečala s predstavniki enega izmed največjih kitajskih špediterjev, podjetjem Cosco (China Ocean Shipping Company). Pogovarjali so se o možnih investicijah v razvoj pristanišča Reka in o posodobitvah ter zgraditvi železniške povezave Reka–Zagreb–Koprivnica–Botovo (na meji z Madžarsko). Hrvaški minister za pomorstvo, promet in infrastrukturo Siniša Dončić je ob tem dejal: »Čas je, da Hrvaška preneha samo govoriti, in čas, da se nekateri infrastrukturni projekti konkretizirajo.«

(vir: Večernji list)

**Nemčija**

## Nemške železnice z novimi lokomotivami

Nemške železnice so podpisale 160 milijonov vredno pogodbo za 38 Alstomovih lokomotiv. Pogodba, ki so jo podpisali konec junija, vključuje 14 dizelskih motornih garnitur s 112 sedeži in 24 garnitur s 160 sedeži. Motorne garniture bodo opremljene s klimatskimi napravami, videonadzorom in bodo prilagojene za dostop invalidov. Po nemških tirih naj bi začele voziti leta 2015.

(vir: Railway Gazette International)

**Ukrajina**

## Ukrajinske železnice testirajo prototip vlaka, ki doseže hitrost do 220 kilometrov na uro

V Ukrajini so začeli s testiranjem prvega izmed dveh prototipov vlakov, ki dosežeta hitrosti do 220 kilometrov na uro. Vlaka, ki ju sestavlja devet vagonov, so izdelali v ukrajinskem podjetju in sta opremljena za obratovanje tako na 3-kilovoltnem kot tudi na 25-kilovoltnem električnem napajanju. Prvi vlak testirajo v mestu Kharkiv. Ukrajinske železnice nameravajo vlaka uporabljati na relaciji med Kharkivom in Kijevom, kjer naj bi vozila z najvišjo hitrostjo 200 kilometrov na uro.

(vir: Railway Gazette International)

**Nemčija**

## Prve hibridne premikalne lokomotive v Evropi

Hčerinska družba podjetja DB Schenker, družba MEG (Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft) je prva v Evropi, ki bo za ranžiranje uporabljala hibridne lokomotive. Nove lokomotive so v primerjavi s konvencionalnimi manj glasne, z njimi lahko prihranimo okrog 40 odstotkov goriva, hkrati pa so pri njihovem delovanju za okrog 60 odstotkov manjši izpusti ogljikovega dioksida.

(vir: UIC)

**Švica**

## Švicarske železnice kmalu popolnoma na obnovljivih virih

Švicarske železnice sporočajo, da bodo njihovi vlaki najpозnejše do leta 2025 uporabljali električno energijo, ki bo pridobljena popolnoma iz obnovljivih virov. Danes ta delež znaša 75 odstotkov. Švicarske železnice še navajajo podatke, da opravijo skupno 17 odstotkov švicarskega potniškega prometa in 38 odstotkov vsega tovornega prometa v Švici ter pri tem porabijo zgolj 4 odstotke vse energije, ki jo porabi celoten transportni sektor skupaj.

(vir: UIC)

**Italija**

## Odprtje predora, namenjenega železniškim povezavam visokih hitrosti

Pod mestom Bologna v Italiji so konec junija odprli predor, ki omogoča vožnjo vlakov s hitrostjo do 180 kilometrov na uro. Predor, dolg 17,8 kilometra, je opremljen z ERTMS – enotni evropski standard za nadzor in vodenje železniškega prometa – ter vključuje tudi novo podzemno postajo, zgrajeno v treh nivojih, ki jo bodo dokončali in odprli decembra.

(vir: IRJ)

**Velika Britanija**

## Britanci prvi v ponudbi širokopasovnih povezav na vlakih

Število vlakov v Veliki Britaniji, ki so opremljeni z Wi-Fi, se je povzpelo nad dva tisoč. Najbližja tekmeča sta Italija z 995 vlaki in Nemčija z 911 vlaki s širokopasovno povezavo. Na tretjem mestu je po poročilu podjetja BWCS Francija s 461 vlaki. Sve-tovalno podjetje BWCS napoveduje, da bo trg širokopasovnih povezav na vlakih v Evropi do leta 2021 zrasel s 47 milijonov evrov na leto v 2011 na 80 milijonov do leta 2021. Do sredine letošnjega leta je v Evropi dobra polovica prevoznikov ponujala brezplačno internetno povezavo. Za dostop do interneta na vlakih so zaračunavali večinoma na nemških železnicah in na vlaku TGV v Franciji.

(vir: European Railway Review)

**Srbija**

## Srbske železnice in italijanski konzorcij podjetij podpisali pogodbo o zgraditvi nove proge

Podjetje Italiana Constuctioni in Srbske železnice so drugega julija podpisali dogovor o zgraditvi proge Gilje–Paraćin. Gre za projekt v okviru modernizacije proge Gilje–Čuprija–Paraćin na desetem mednarodnem železniškem koridorju. Projekt je vreden dobrih 16 milijonov evrov.

(vir: Srbske železnice)

# 30. obletnica mature

Maturanti nekdanje železniške prometno-transportne šole (danes Prometna šola Maribor), generacije 1978–1982, so prvega junija zaznamovali častitljivo 30. obletnico končanja šolanja. Sošolke in sošolci iz dveh razredov so se srečali prvič po tridesetih letih. Posebnost tega letnika je bila tudi to, da je takrat maturirala prva generacija dijakinj.

Nekdanji sošolci so se zbrali pred železniško postajo v Mariboru, in si ogledali najnovejšo tehnološko pridobitev na štajerskem območju – center vodenja železniškega prometa. Strinjali so se, da je tehnologija, ki so jo spoznavali v času njihovega šolanja, danes postala resničnost.

Ogledali so si tudi šolo in se seznanili z načinom izobraževanja danes ter za kratek čas ponovno sedli v šolske klopi. Kot nekoč, sta jim profesorja, Branimir Čeranić in Andrej Švaljek,



Jubilanti na ogledu centra za vodenje prometa na železniški postaji Maribor.

ponovno pričarala del pouka, kot so ga bili vajeni.

Andrej Švaljek kar ni mogel skriti ponosa in veselja, da je imel možnost biti razrednik prvi generaciji dijakinj v zgodovini šole. Ponos, ki so ga delili tudi sošolci obeh razredov, je bilo mogoče čutiti ves čas srečanja. Nekdanjim dijakom sta se pridružila še profesorja Andrej Rutar in Gustav Mauko.

Po večerji, v jedilnici šole, so se nekdanji sošolci na kratko predstavili. Spoznali so, da so se njihove življenjske, predvsem pa poklicne poti razšle. Večina sošolcev prometne smeri je še vedno zaposlenih na Slovenskih železnicah, manj pa je na SŽ sošolk in sošolcev komercialne smeri, saj kljub takrat ugodnim možnostim štipendiranja in poznejšega zaposlovanja za vse

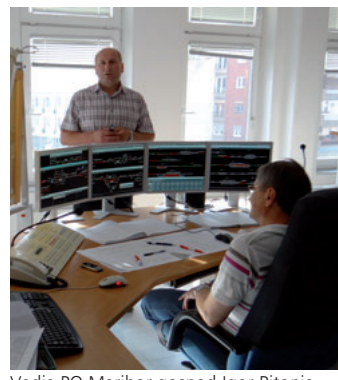
ni bilo dovolj prostih delovnih mest blizu doma, tako da so svoje znanje in z delovno prakso pridobljene prve izkušnje prenesli v druga podjetja. Na koncu so se vsi strinjali, da so takšna srečanja nadvse dobrodošla.

Profesor Švaljek je ob slovesu dejal: »Ne smemo se sramovati preteklosti, ni se nam treba spreminjati, ker smo takšni, kot smo, enkratni, kar dokazuje tudi tako številčna udeležba in lepo ohranjen prijateljski in obenem spoštljiv odnos med učenci in profesorji tudi po toliko letih. Lahko smo vzor današnji generaciji in generacijam, ki prihajajo ...«

*V imenu vseh nekdanjih sošolcev se prisrčno zahvaljujem Mateji Turk, ravnateljici prometne šole Maribor, za vodeni ogled šole, ter Igorju Ritonji, vodji prometne operative Maribor, za vodeni ogled CVP Maribor.*



Kot nekoč so se posedli v šolske klopi



Vodja PO Maribor gospod Igor Ritonja razkazuje center za vodenje prometa



V sodobno opremljeni učilnici



Druženje v šolski jedilnici



# Poletje – čas za osvežitev telesa

Pred nami so poletni dnevi, za večino izmed naš čas dopustov in počitnic. Čas, ki ga lahko preživimo drugače od ustaljenega vsakodnevnega ritma, brez delovnih in šolskih obveznosti. Če se prepustimo različnim dejavnostim in smo odprti za nova doživetja, lahko osvežimo tako svoje telo kot svojega duha. Prav to nam bo v pomoč, da se bomo lažje spoprijeli z novimi delovnimi in šolskimi izzivi, ki nas čakajo v jeseni.

## Kaj pomeni dopust?

Po Slovarju slovenskega knjižnega jezika je dopust dovoljena, plačana, začasna pre-

kinitev dela, ki je z zakonom zagotovljena delavcem. Gre za prekinitev dela, ki ga vsak dan opravljamo v izvajanju določenega delovnega procesa v podjetju, ki je družbeno koristno in potrebno. Pri delu, ne glede na to, ali ga opravljamo z večjim ali manjšim veseljem, se tudi izčrpavamo, saj vanj vlagamo energijo in zdravje.

Dopust je namenjen temu, da si odpočijemo, nabereemo novih moči, nove energije, utrdimo zdravje in svoje življenje napolnimo tudi z drugimi vsebinami, za katere se zdi, da zanje med letom nimamo dovolj časa. Morda opravimo dela, ki jih čez leto iz različnih razlogov nismo. Čas preživimo

s svojimi bližnjimi in z njimi poglobimo vezi. Več časa namenimo branju knjig, ki nam jih med letom ni uspelo prebrati. Bolj intenzivno se posvetimo gibanju in rekreaciji. Lahko se pričnemo učiti česa novega.

In kaj vam pomeni dopust in kako ga preživite? Verjetno ima vsak svojo predstavo in želje, kako ga kar najbolje preživeti. Že samo razmišljanje o tem, da si lahko dopustimo porabo časa po lastnih željah in damo prosto pot fantaziji, kaj vse bi lahko počeli, je po svoje zanimivo in pestro.

Za nekatere je dopust čas, ko ne delajo »ničesar«. To pomeni, da morda ne delajo nič

tako pomembnega, kar bi lahko imenovali »delo«. Dopust jim predstavlja preprosto »lenarjenje« doma in s tem spremembo, v primerjavi z vsakodnevnimi službenimi opravili. Spet drugi preživijo dopust zelo dejavno, saj si predstavljajo in želijo dopust kar se da izkoristiti. Za druge je dopust spet čas, ki ga posvetijo opravljanju določenega dela, ki ga sicer čez leto ne morejo opraviti. Za mnoge pa je predstava o dopustu odhod na morje, v gore ali potovanje v druge dežele.

## Čemu na dopust?

Čeprav dopusta ne bomo preživeli na morju, v hribih, toplicah, daljnih deželah ... pa to še ne pomeni, da naš dopust ne more biti doživet. Navedena mesta za preživljanje dopusta niso merilo za poživitev našega duha ali telesa.

Dopust je namenjen temu, da človek nekaj naredi zase, za svoje zdravje, da si napolni baterije, kor radi rečemo. Za to je veliko možnosti in priložnosti. Vsak dan se lahko odpravimo v naravo, v gozd in se v stiku z naravo umirimo v sebi. Narava blagodejno in zdravilno vpliva na naše počutje in razpoloženje. Tišina narave, sončni žarki, cvetlice ob poti, vonj dreves, šumenje vode, opazovanje zvezdnatega neba, vse to vpliva na nas in nas napolnjuje s pozitivno energijo. Kdaj ste nazadnje prisluhnili petju ptic? Kdaj ste nazadnje videli cveteti drevesa? Kdaj ste nazadnje nabirali gozdne sadeže? Ali še znamo občudovati lepote narave? Ali še znamo živeti v sozvočju z naravo in si dovoliti, da jo začutimo, da začutimo njen tok življenja? Imamo jo na dlani, pa pogosto hitimo in se v kolonah vozimo in gnetemo po cestah v daljne kraje. Peš ali s kolesom je pogled na naravo povsem drugačen.





# in duha

Dopust je lahko priložnost, da obiščemo kakšno kulturno prirediteljo ali znamenitost. Kdaj ste bili nazadnje v poletnem gledališču, na razstavi, v kinu in si s svojimi najdražjimi ogledali kakšen film in se potem o vsebini filma še malce pogovorili ob kepici sladoleda? Ali pa zraven povabili še kakšnega prijatelja ali prijateljico, ki ga/jo že dolgo nismo srečali?

Dopust je namreč čas tudi za poglobljanje in utrjevanje odnosov. Pred dnevi sem se pogovarjal s sodelavko, ki je dejala, da je popolnoma zanemarila svoje prijateljice. Ena, da je še iz otroških let, druga iz srednje šole, tretja iz nekdane službe. Pred leti so se pogosto srečeva-

le in si bile res dobre prijateljice, potem pa so pri njej prišle določene težave in se je kar nekako izmikala telefonskim klicem in povabilom na srečanje. Zdaj pa si je ponovno zaželela obnoviti stara prijateljstva, zato je sklenila, da vsak teden pokliče eno izmed njih in »poklepeta«. To ji veliko pomeni.

Na dopustu se lahko družina med sabo trdneje poveže, čustveno zbliža in tako utrdi, morda nekoliko zrahljane vezi. Veliko je priložnosti za drobne pozornosti, za izraz naklonjenosti in spoštovanja. Lahko pripravimo piknik, spečemo pecivo, naredimo posebno sadno kupo, osvežilni sadni napitek. Le malo moramo biti inova-

tivni in pustiti domišljiji prosto pot, da pričaramo in vnesemo spet malo romantike in prijetelega vzdušja v medsebojne odnose.

Vsekakor pa je dopustniški čas čas, ko lahko nekaj naredimo za svoje zdravje. Pogosto govorimo o zdravju kot največji vrednoti, zanj pa naredimo bistveno premalo. Zdrava prehrana je poleg gibanja gotovo pomemben prispevek za več zdravja.

## Kako kakovostno preživeti dopust?

Kakor za vse pomembnejše stvari v življenju, je smiselno, da tudi dopust in prosti čas

načrtujemo, kako ga bomo preživeli, kaj bomo delali in če bomo kam šli, kaj bomo tam počeli.

Zakaj je za dopust potreben načrt? Morda preprosto zato, da poletje in počitnice ne zbežijo mimo nas, ker ne vemo, kaj bi lahko v tem času počeli. Sicer pa ljudje v življenju na splošno potrebujemo strukturo in jasne cilje, da smo pri ureničevanju načrtov in želja bolj učinkoviti, da jih bolj kvalitativno preživimo in smo na koncu zadovoljni, da smo izpolnili načrt.

Želim vam lepe in doživete počitnice!



### Igor Šmid

Dopust mi v pravem pomenu besede pomeni čas, ko se s svojo družino oddaljim od svojega vsakdanjega okolja, opravkov, službe. Hkrati pa nam je pomemben tudi zdravstveni vpliv, predvsem imam tu v mislih otroke. Zato dopust poleti vsako leto preživimo ob morju, pozimi pa v kakšnem slovenskem smučarskem središču, po možnosti pa za pobeg od doma izkoristimo tudi prvomajske počitnice. Na dopustu mi je najpomembnejše,

da se dobro počutimo v apartmaju, da nam je vreme naklonjeno ter da otroci uživajo v svojih počitnicah.



### Anka Horvat

Zanimivo je, kako ljudje različno dojemamo pomen dopusta. Za nekatere je to čas počitka, za druge popolnega odklopa ter doživetja zanimivih dogodivščin, za tretje morda le brezdelje. Poletje je torej čas, ko si z malo sreče lahko vsaj delno oddahnemo od stresnega vsakdana in tehnologije, ki nam, priznali ali ne, kroji tempo življenja. Nekaterim se zdi že sama misel na to, da bi se morali vsaj za trenutek odklopiti neznosna.

Pa je res tako hudo?

Zavedamo se, da je tempo življenja stresen, hkrati pa je tudi zaposlitev čedalje bolj negotova. Kljub temu si je treba vzeti čas zase in svojo družino. Privoščiti si je treba kanček samote za zbiritev misli in

načrtovanje ciljev za prihodnost. Obenem pa ne smemo pozabiti tudi na športne dejavnosti v naravi, ker le tako lahko sprostimo napeto in utrujeno telo. Menim, da je glavni namen dopusta sprostitve, obnova energije in priložnost ponovnega zblizanja z družino.

Dopust načrtujemo tako, da ne bo niti prekratek niti predolg. Če je prekratek, nam zmanjka časa za regeneracijo, če je predolg, težko ponovno ujamemo polni ritem delovnega procesa. Ne smemo si ga natrpati s preveč različnimi dejavnostmi, saj je to lahko vir stresa, iz katerega smo se umaknili. Dovolite si biti to, kar ste, in živite svoje življenje!

Prijeten dopust vsem!



### Marjeta Karažija

Dopust mi pomeni odmik od skrbi za vsakdanje obveznosti. Takrat ne poslušam vsakodnevnih novic, ki človeku ne ponujajo veliko optimizma in razloga za veselje, temveč čas preživim v odmaknjenosti svojih razmišljanj, raziskovanj sveta in srečanj z ljudmi. V preteklosti sem dopust običajno preživljala na potovanjih po tujini ali po obmorskih krajih. Vedno aktivno, saj rada spoznavam nove stvari. Poležavanje

na plaži vse dneve me ne spočije. Sedaj, ko imam družino, gremo na morje za deset dni in na krajše izlete v naravo. Takšen dopust je drugačen kot pred leti. Tudi med oddihom nimam veliko časa zase, saj nama z možem urnik organizirajo otroci, ki so vedno neutrudni, vendar pa mi vse to prinaša pristno zadovoljstvo, veselje in notranji mir. Spoznavanje novih stvari in samega sebe pa prav zaradi družinskih obveznosti tudi ne izostane

### Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (14)

# Uporaba načela vodenja: Vključenost zaposlenih za uresničevanje finančnih in ekonomskih koristi

Kakovost ustvarjajo ljudje, ne pa sistem sam po sebi. Zadovoljne kupce prav tako ustvarjajo ljudje, ne pa proizvodi.

Občutek pripadnosti zaposlenih ne prispeva samo k večji učinkovitosti organizacije (boljšim rezultatom, zmanjšanju odsotnosti idr.), temveč vpliva tudi na vtis, ki si ga o organizaciji ustvarijo potrošniki oziroma uporabniki železniških storitev. O občutku pripadnosti in predanosti organizaciji običajno govorimo, kadar zaposleni:

- verjamejo v cilje organizacije in jih sprejemajo kot svoje,
- so pripravljeni trdo delati za dobrobit organizacije in
- so zavrno odločeni ostati v organizaciji.

Pripadnost organizaciji ima navadno tri poglavitne izvore:

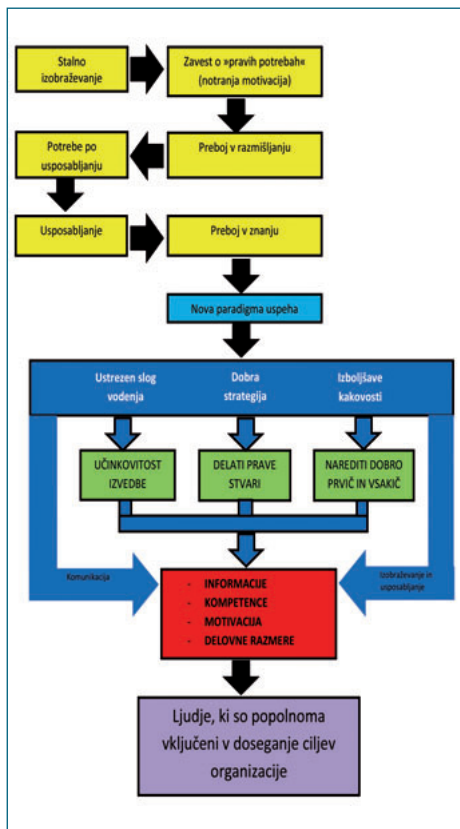
- vdanost; vključevanje v organizacijo zaradi specifičnih nagrad (koristnost),
- istovetenje (identificiranje); vključevanje v organizacijo na podlagi želje po občutku sprejetosti,
- ponotrnanje; vključevanje v organizacijo zaradi skladnosti med osebnimi in organizacijskimi vrednotami.

»Pravo pripadnost« označujeta istovetenje in ponotrnanje vključenost zaposlenih v organizacijo. Šele v teh okoliščinah se razvije tudi navezanost na organizacijo. Visok občutek pripadnosti je povezan z močnim zaupanjem in sprejemanjem ciljev in vrednot organizacije, zato ga spremlja

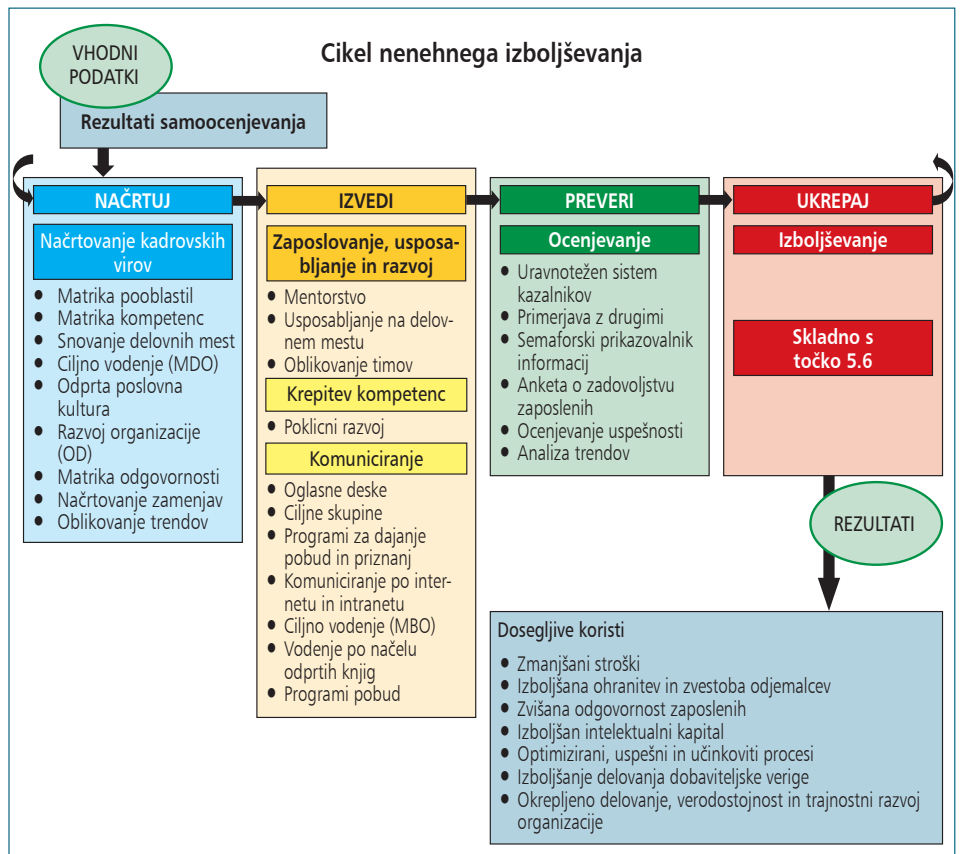
priljubljenost zaposlenih, da se trudijo za organizacijo in si prizadevajo ostati njen člen.

Ključne koristi, ki jih ob primerni uporabi tega načela organizacije lahko pridobijo:

- motivirani in predani delavci,
- večja inovativnost in ustvarjalnost pri doseganju ciljev organizacije,
- odgovornost za lastne dosežke,
- večja pripravljenost za sodelovanje in nenehno izboljševanje.
- ISO 9000 opredeljuje, da so zaposleni na vseh ravneh jedro organizacije, in njihova popolna vključenost omogoča, da se njihove sposobnosti uporabljajo v korist organizacije.



Proces vključevanja zaposlenih v doseganje ciljev organizacije



Vključenost zaposlenih

## Varnost železniškega prometa (11)

# Ozka grla procesa

Procesni način oziroma procesni pristop omogoča boljše izrabo virov, krajši čas cikla, nižje stroške, boljše kakovost oziroma lastnosti proizvodov in s tem večje zadovoljstvo odjemalcev.

Proces mora biti voden tako, da izpolnjuje zahteve in potrebe zunanjih in notranjih odjemalcev. Opredeljeni morajo biti odgovornosti za vodenje procesa ter vmesniki med procesom in funkcijami organizacije.

Zagotoviti je treba meritve na vhodu in izhodu. Vodenje procesa poteka na podlagi povratne informacije, ki jo dobimo s statistično obdelavo meritev izhoda procesa.

Temelje takšnega vodenja je postavil Walter Shewhart, ki je leta 1924 objavil prvo kontrolno karto za spremljanje variabilnosti procesa in ukrepanje ob odstopanju od predpisanih vrednosti.

Ozka grla pomenijo, da se proizvodi na določenem kraju v proizvodnji kopičijo in neugodno vplivajo na pretok procesa.

Primerjati je treba ceno za odstranjevanje ozkega grla (naložba) in strošek, ki nastaja zaradi ozkega grla.

Običajno je mogoče kaj spremeniti v predhodnih korakih, kar bi lahko ugodno vplivalo na poznejši proces. Boljše načrtovanje in organizacija na prejšnjih stopnjah lahko poenostavi operacije pri poznejših korakih. Z vpeljevanjem virov v zgodnjih korakih procesa se lahko zmanjšujejo vsi viri.

Določene korake v procesu je mogoče izvajati sočasno. S tem se učinkovito skrajšuje trajanje cikla. Ta ukrep se izpelje takrat, ko proces že poteka brez težav, ali takrat, ko se izvaja celotna rekonstrukcija procesa. Zavedati se je treba, da so sekvenčni procesi bolj samopopravljivi kakor paralelni.

Delavci naj bodo motivirani in naj imajo ustrezne odgovornosti in pristojnosti v svojem koraku procesa. Delavci, ki delajo neposredno v procesu, imajo o njem tudi največ znanja in izkušenj. Iz diagrama poteka procesa je mogoče ugotoviti, katere odločitve morajo prihajati z višjih ravni odločanja in katere lahko zaupamo delavcu na njegovem delovnem mestu.

Kadrovska zasedba procesa mora biti ustrezna. Procesi se spreminjajo ter zahtevajo drugačno znanje in drugačne spretnosti. Vprašanje je, ali so delavci ustrezno izšolani oziroma usposobljeni.

Vodstvo naj bi opravljalo »pregled«  
vzrokov predelav. Večina dobrih vodstvenih delavcev izvaja pregled lastnosti procesa. Direktorju je navadno »težko«  
pojasniti, zakaj je v določenem koraku vedno nekaj narobe.

Običajno so v procesu koraki, pri katerih se opravlja kontrola (inšpekcija). Kontrola stane! Procesi morajo delova-

ti brez kontrole. To dosežemo s tem, da zagotovimo ustrezno sposobnost in zanesljivost procesov ( $C_p > 1,33$  in  $C_{pk} > 1,33$ ).

Obstaja nesprejemljiva variabilnost vhodnih materialov od zunanjih dobaviteljev. Če imajo vhodni materiali preveliko variabilnost, je treba proces stalno prilagajati, da se doseže kakovostni izhod. To ni učinkovito in lahko precej vpliva na lastnosti procesa. Dobavitelji so običajno pripravljeni ustreči odjemalcem, vendar jim morajo ti natančno povedati, kaj potrebujejo.

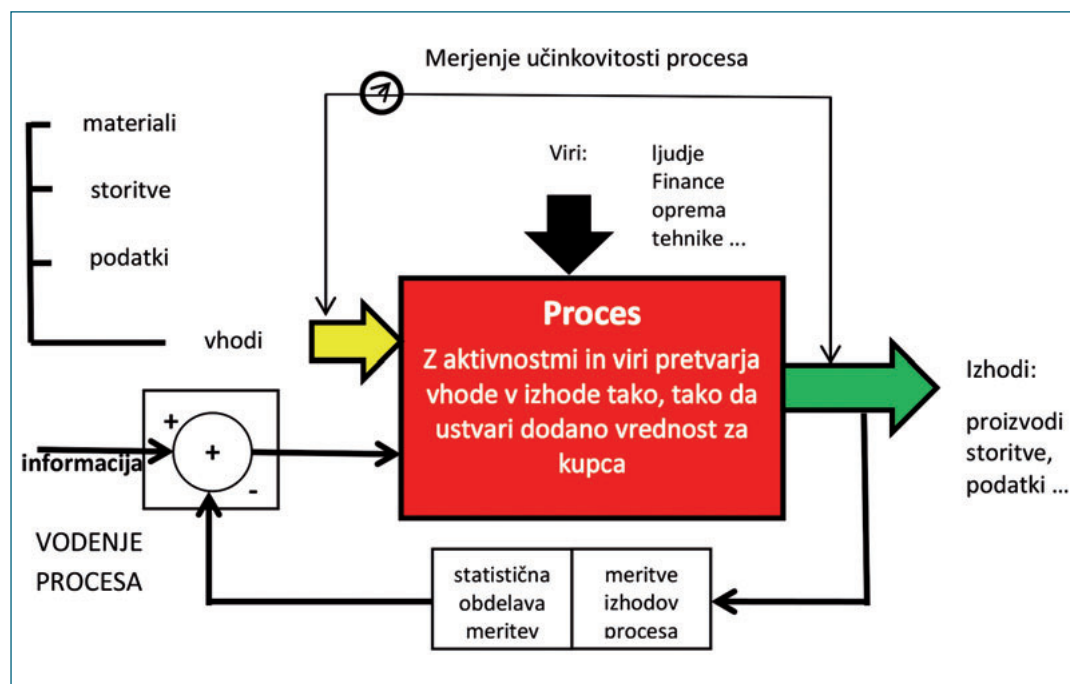
Načrtovanje, ki je ena od temeljnih dejavnosti vodenja, je prvi korak k učinkovitemu obvladovanju proizvodnje in izvedbe storitve.

Priprava proizvodnje, ki sledi procesu razvoja, je v proizvodni organizaciji po navadi razdeljena na tehnološko in operativno.

V fazi razvoja in tehnološke priprave ne nastanejo le načrti, risbe, recepture in podobno (odvisno od vrste proizvodnje),

tehnološki, kontrolni postopki in druga izvedbena navodila, temveč je treba določiti tudi kakovostne zahteve za vhodne materiale, materialne normative, čas trajanja aktivnosti, potrebna delovna sredstva in izdelati predračun stroškov. Na podlagi naročil odjemalcev prodaja izda zahtevo operativni pripravi, ta pa pošlje delovne naloge in pripravi vso potrebno izvedbeno dokumentacijo. Del aktivnosti, ki jih opravi operativna priprava, je tudi načrtovanje zmogljivosti in materialov ter spremljanje rokov izdelave.

Z dobro organiziranostjo proizvodnega procesa, primerno kontrolno tehnologijo oziroma nadzorom, usposobljenimi izvajalci, kakovostnimi vhodnimi materiali, primerno in dobro vzdrževano proizvodno in merilno opremo ter jasnimi navodili so dane vse podlage za obvladovanje procesa s kakovostnega (izdelavna kakovost), časovnega in stroškovnega vidika.



Merjenje učinkovitosti procesa



# Krovna informacijska varnostna

Na Slovenskih železnica uresničujemo projekt Uvajanje informacijske varnostne politike v družbi Slovenske železnice, d.o.o. Pomen, namen, uporabljena metodologija, ukrepi in cilji projekta so določeni v krovni informacijski varnostni politiki SŽ, ki smo jo imenovali **Politika kakovosti in informacijske varnosti Slovenskih železnic, d. o. o.**

V današnjem tržno konkurenčnem in visoko informatiziranem poslovnem svetu sta namreč politika kakovosti in politika informacijske varnosti med sabo neločljivo povezani: brez zagotovljene kakovosti ni mogoče zagotoviti potrebne informacijske varnosti in narobe.

Ključni dokument projekta je tudi Kodeks informacijske varnosti SŽ. Kodeks vsebuje dopoljene povzetke priporočil in najboljših praks po mednarodnih standardih ter pomeni poslovno-informacijsko-varnostni bonton podjetja. Kodeks uporabljamo kot najboljšo priporočilo za izvajanje kakovostnih, učinkovitih in tržno konkurenčnih poslovnih procesov in informacijskih storitev ter za zagotavljanje potrebne informacijske varnosti pri delu. Kodeks velja za vse zaposlene na SŽ ter za zunanje izvajalce del in storitev. V skladu s Kodeksom posodabljam tudi vsebino notranjih predpisov.

Vsi zaposleni v podjetju smo osebno odgovorni za učinkovito uvajanje in izvajanje Politike kakovosti in informacijske varnosti SŽ.

**Ključni novosti krovne informacijske varnostne politike sta:**

- Združitev politike kakovosti in politike informacijske varnosti v enotno Politiko kakovosti in informacijske varnosti. Združena politika je tako rekoč ustava podjetja, kateri moramo prilagoditi notranje predpise.
- Korektivni in preventivni ukrepi so določeni v Kodeksu informacijske varnosti SŽ.

Rado Smerdel

Informacijska varnost je sposobnost informacijskega sistema, da pri določenih pogojih zadovoljivo opravlja zahtevane funkcije brez nezaželenih dogodkov, ki bi lahko negativno vplivali na razpoložljivost, celovitost ali zaupnost dobrin informacijskega sistema podjetja.

## Politika kakovosti in informacijske varnosti Slovenskih železnic, d. o. o.

### 1. Pomen učinkovitega izvajanja Politike kakovosti in informacijske varnosti SŽ

Zagotavljanje visoke kakovosti poslovnih procesov in informacijskih storitev ter učinkovitega varovanja dobrin informacijskega sistema Slovenskih železnic ima strateški pomen za uspešno izpolnjevanje poslanstva podjetja v tovornem in potniškem prometu ter na področju železniške infrastrukture in nepremičnin v lasti SŽ.

Dobrine informacijskega sistema SŽ so strojna oprema, programska oprema ter osebni podatki in poslovne informacije, ki so v lasti podjetja, vseh zaposlenih ter naših strank in poslovnih partnerjev.

### 2. Namen izvajanja Politike kakovosti in informacijske varnosti SŽ

S Politiko kakovosti in informacijske varnosti Slovenskih železnic zagotavljamo kakovostne, učinkovite in tržno konkurenčne poslovne procese in informacijske storitve ter varujemo informacijski sistemi SŽ pred vsemi vrstami groženj, notranjimi in zunanji, namernimi in nenamernimi.

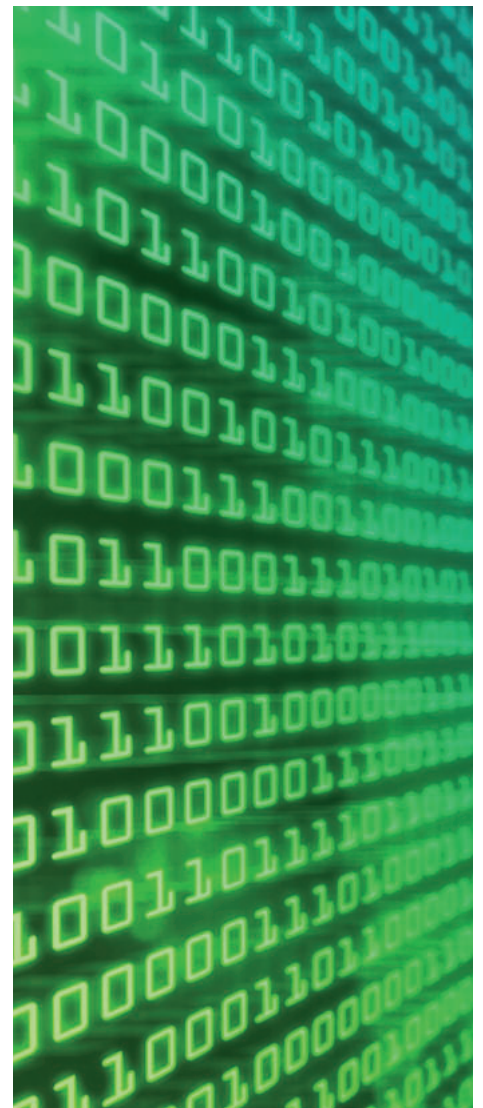
### 3. Uporabljena metodologija za izvajanje Politike kakovosti in informacijske varnosti SŽ

Pri izvajanju poslovnih procesov in informacijskih storitev ter pri varovanju dobrin informacijskega sistema Slovenskih železnic upoštevamo slovensko zakonodajo, standarde ISO 9001, ISO 27002, P-CMM, CMMI, CMM ter druga mednarodno uveljavljena priporočila in dobre prakse, v skladu s katerimi sproti prilagajamo in posodabljam vsebino Kodeksa informacijske varnosti SŽ in notranjih predpisov podjetja.

### 4. Ukrepi za zagotavljanje kakovosti poslovnih procesov in informacijskih storitev ter za varovanje dobrin informacijskega sistema SŽ

Da bi zagotovili sledljivost izvora ukrepov in se izognili nepotrebni podvajanja dela, morajo vsi ukrepi izvirati izključno iz treh virov: iz Kataloga strateških projektov SŽ, iz Kataloga poslovnih procesov SŽ ali iz Kataloga poslovnih aplikacij SŽ.

Razlikujemo ukrepe za zagotavljanje fizične varnosti, ukrepe za zagotavljanje logične varnosti in ukrepe za preprečevanje organizacijskih pomanjkljivosti. Po namenu ukrepe delimo na preventivne in korektivne. Organizacijsko ukrepe izvajamo v okviru krožkov kakovosti in Varnostnega foruma SŽ. Sistem kakovosti nadziramo z notranjimi in zunanji presojami, zagotavljanje potrebne informacijske varnosti pa z notranjimi in zunanji revizijami informacijskega sistema SŽ.



# politika Slovenskih železnic

## 5. Cilji izvajanja preventivnih in korektivnih varovalnih ukrepov

- doseči in ohranjati najmanj standardno raven zrelosti kompetenc osebja SŽ po Modelu stopenj razvoja sposobnosti upravljanja človeških virov (P-CMM je najmanj 3);
- doseči in ohranjati najmanj standardno raven zrelosti poslovnih procesov SŽ po Integriranem modelu stopenj razvoja zrelosti procesov (CMMI je najmanj 3);
- po priporočilih standarda ISO 27002 in v skladu s spremembami na trgih in v okolju nenehno zagotavljati ustrezno razpoložljivost, celovitost in zaupnost informacijskega sistema Slovenskih železnic.

## 6. Razpoložljivost informacijskega sistema SŽ

Razpoložljivost pomeni zanesljiv in pravočasen dostop do informacijskega sistema in njegovih dobrin, takrat ko uporabnik dostop potrebuje in ga zahteva. Izguba razpoložljivosti pomeni nedostopnost do informacijskega sistema ali njegovih dobrin, v skrajnem primeru pa tudi njegovo oziroma njihovo uničenje.

## 7. Celovitost informacijskega sistema SŽ

Celovitost je lastnost, ki zagotavlja, da informacijski sistem ali njegove dobrine niso bile nepooblaščno spremenjene in da so podatki in informacije, kakor tudi postopki za njihovo obdelavo, točni in popolni. Celovitost informacijskega sistema zagotavlja, da ta v celoti opravlja zahtevano funkcijo. Izguba celovitosti pomeni neželjeno ali škodljivo spremembo informacijskega sistema ali njegove dobrine.

## 8. Zaupnost informacijskega sistema SŽ

Zaupnost je lastnost informacijskega sistema, ki se nanaša na podatke in informacije ter zagotavlja, da so podatki in informacije dosegljivi samo pooblaščenim uporabnikom informacijskega sistema. Zagotavljanje zaupnosti pomeni preprečevanje namernega ali nenamernega nepooblaščenega razkritja zaupnih podatkov ali informacij, izguba zaupnosti pa njihovo nepooblaščno razkritje.

## 9. Zagotavljanje virov za učinkovito izvajanje Politike kakovosti in informacijske varnosti SŽ

Vodstvo podjetja zagotavlja potrebne vire, sredstva in osebje ter potrebno izobraževanje, usposabljanje, obveščanje, pooblaščenje in motivacijo vseh zaposlenih. Vodstvo podjetja je odgovorno za izvajanje Politike kakovosti in informacijske varnosti v skladu z zakonskimi zahtevami in notranjimi predpisi.

## 10. Odgovornost vodstva in vseh zaposlenih za izvajanje Politike kakovosti in informacijske varnosti SŽ

Vodstvo podjetja in vsi zaposleni v podjetju so osebno odgovorni za učinkovito uvajanje in izvajanje Politike kakovosti in informacijske varnosti SŽ. Vodstvo podjetja s pomočjo varnostnega foruma SŽ odloča o najpomembnejših zadevah v zvezi s kakovostjo in informacijsko varnostjo ter opravlja dela in naloge projektne sveta projektu Uvajanje informacijske varnostne politike na SŽ.

## Kodeks informacijske varnosti SŽ

Kodeks vsebuje dopolnjene povzetke priporočil in najboljših praks po mednarodnih standardih ter pomeni poslovno-informacijsko-varnostni bonton podjetja. Kodeks uporabljamo kot najboljšo priporočilo za izvajanje kakovostnih, učinkovitih in tržno konkurenčnih poslovnih procesov in informacijskih storitev ter za zagotavljanje potrebne informacijske varnosti pri delu. Kodeks velja tako za vse zaposlene na SŽ, kot tudi za zunanje izvajalce del in storitev.



### Vsebina Kodeksa informacijske varnosti SŽ, po poglavjih:

- Klasifikacija informacij in podatkov,
- Nadziranje dostopa do informacij in sistemov,
- Obravnavanje informacij in dokumentov,
- Nakupovanje in vzdrževanje poslovnih aplikacij,
- Zavarovanje računalniške opreme, periferij in druge opreme,
- Boj proti kibernetickemu kriminalu,
- Nadzor informacijske varnosti elektronskega poslovanja,
- Razvoj in vzdrževanje lastne programske opreme,
- Informacijska varnost v zvezi s prostori,
- Varnostne politike v zvezi z zaposlenimi v podjetju,
- Ozaveščanje in usposabljanje osebja za zagotavljanje informacijske varnosti,
- Usklajevanje z zakonodajo in zahtevami varnostnih politik,
- Odkrivanje in odzivanje na incidente v zvezi z informacijsko varnostjo,
- Upravljanje neprekinjenosti poslovanja,
- PRILOGA I: Naloge in pooblastila inženirja za informacijsko varnost,
- PRILOGA II: ETIČNI KODEKS Družbe Slovenske železnice, d.o.o.,
- PRILOGA III: Informacijska varnost v zvezi s poslovnimi procesi v podjetju.





Oblika je drugačna, a v notranjosti avstrijskih lokomotiv 2050 bije enako srce – dobri stari GM agregat 567

## Srečanje starih dizlov v Mürzzuschlagu

# Zvezda dneva

V sklopu proslavljanja 175. obletnice zgraditve Južne železnice je Muzej Južne železnice iz Mürzzuschlaga 10. junija letos organiziral srečanje muzejskih dizelskih lokomotiv. Ob tej priliki je vabilo za sodelovanje dobil tudi naš Muzej Slovenskih železnic, ki je dolgoletni partner in prijateljski avstrijskemu. Vabilu so se Slovenske železnice odzvale s privolitvijo, da v Mürzzuschlag odpotuje kompozicija z našim kenedijem 661-032. Ta sicer še ni muzejska lokomotiva, saj skupaj z drugim kenedijem, 661-164, redno prevaža vlake – resda ne več imenitnih ekspresov, kot so bili nekoč Simplon in Tauern, a s svojimi 51 leti in milijoni prevoženih kilometrov bi si mesto v muzeju že lahko upravičeno zaslužil.

K osnovni kompoziciji dveh vagonov sta bila dodana še dva – potniški in vagon restavracija –, ki ju je zakupilo podjetje GE, d. o. o., v njih pa so se na srečanje popeljali člani



Dizločka 2045.01, zgrajena v dunajskem SGP leta 1952, je sicer starejša od našega kenedija, a je že od leta 1993 v muzeju.

klubov ljubiteljev železnic iz Slovenije, Bad Radkersburga in Gradca. Poleg njih so na vlaku potovali še ljubitelji železnic iz Anglije in Hrvaške. Vsega skupaj je bilo okrog 120 potnikov, bilo pa bi jih lahko še več, če bi bile

Slovenske železnice pri takih dogodkih nekoliko okretnejše. Ne gre pa pozabiti zaslug, ki so jih za uspeh izleta imeli posamezniki, kot so Primož Kokalj, Milovan Trivunčević, Robert Rozman ter drugi strojevodje.

Naš kenedi je požel ogromno zanimanja, tako ob poti, kjer so ga spremljali številni ljubitelji s svojimi fotoaparati in kamerami, kakor tudi na samem srečanju, kjer je bil glavna zvezda. Tu, žal, skorajda ni imel konkurence,



Notranjost avstrijskega salonskega vagona – daleč od blišča, ki bi ga pričakovali za prevoz predsednikov in kronanih glav.



Avstrijski predsednik Heinz Fischer po prihodu s salonskim vagonom, v zelo sproščnem protokolu in brez varnostnikov.





Bom strojevodkinja,  
ko bom velika?  
Mogoče.  
Možnosti so.

saj Madžarskih železnic, ki bi se srečanja morale udeležiti ali z nohabom M61 ali sergejem M62, ni bilo. Kratko predstavitev kenedija je obiskovalcem podal ravnatelj našega muzeja Mladen Bogič.

Srečanje pa ni bil edini dogodek tega dne. Drugi je bil obisk avstrijskega predsednika Heinza Fischerja, ki se je pripeljal z Dunaja z vlakom, ki mu je bil pripet salonski vagon avstrijskih železnic. V okviru praznovanj bo ta vagon nekaj časa razstavljen v muzeju v Mürzzuschlagu. Pri tem sta v oči padli dve posebnosti – izjemna preprostost opreme tega vagona, v katerem so se vozile tudi take kronane glave, kot je angleška kraljica, ter odsotnost kakršnega koli pompa in (vidnega) varovanja ob obisku predsednika.

Bil je lep izlet, ki mu je na roko šlo tudi sicer deževno junijsko vreme, in le želimo si lahko še več podobnih dogodkov.



Po milijonih prevoženih kilometrov in tisočerihih vlakih, od slavnih Simplonov in Tauern ekspresov do gramoznih in krožnih vlakov, je 51-letni kenedi doživel svoj trenutek slave in občudovanja.



Na vsej poti po Avstriji je bil kenedi predmet občudovanja in slikanja, tako ljubiteljev na vlaku, kot tistih ob progi.





*Priromal je pod goro, do samostanskih vrat.  
Pred samostanom sivi sprehaja se opat.  
A romar ta je mutec, nagovora ne zna;  
odgovor on menihu na listu pisan da ...*

*Anton Aškerc – Mutec osojski*



# Z vlakom na Osoje

Turisti in romarji iz Slovenije, ki obiskujejo Osoje na avstrijskem Koroškem, se lahko s povratno vozovnico Regio AS do Beljaka, po ugodni ceni (iz Ljubljane za dvajset evrov, iz Maribora za petnajst evrov) odpravijo na zanimiv enodnevni izlet ali pa na štiridnevne počitnice s kopanjem v Osojskem jezeru.

Osoje (nemško Ossiach, 510 m, 724 prebivalcev) so znano turistično središče na današnji severni slovenski narodnostni meji na avstrijskem Koroškem. Ležijo pod Osojskimi Turami (Ossiacher Tauern) na severovzhodni obali Osojskega jezera (Ossiacher See). Jezero je ledeniškega izvora in je po velikosti tretje največje na Koro-

škem. Dolgo je 10,8 kilometra, široko 700 do 1.500 metrov, njegova največja globina pa je 47 metrov. Voda se poleti segreje do 23 stopinj Celzija, zato je jezero primerno za kopanje in je pomembno središče vodnih športov. Na obali Osojskega jezera so številna kopališča, penziona in hoteli, okrog jezera in po okolici pa so speljane pešpoti in kolesarske steze. V poletni sezoni (letos od 13. maja do 14. oktobra) se lahko po jezeru zapeljemo s turistično ladjo. Z ladijskega krova se nam ponujajo lepi razgledi na obalo in na okoliške gore. Na ladjo lahko vkrcamo tudi kolo. V smeri od severovzhoda do jugozahoda so na obali naslednja ladijska postajališča: Kamno (Steindorf), Osoje (Ossiach), Poden

(Bodensdorf), Št. Urban (St. Urban), Sveto mesto (Heiligen Gestade), hotel Berghof, Sedlo (Sattendorf), Annenheim in Št. Andraž (St. Andrä).

Vozni red ladij je objavljen na spletni strani [http://www.tu-smodoma.eu/ziele\\_sl/detail/33](http://www.tu-smodoma.eu/ziele_sl/detail/33). Ob severni obali Osojskega jezera je speljana Rudolfova železniška proga (Rudolfsbahn), ki so jo zgradili med letoma 1868 in 1873. Železniške postaje Št. Urban, Sedlo in Annenheim so oddaljene samo nekaj korakov od istoimenskih ladijskih postajališč.

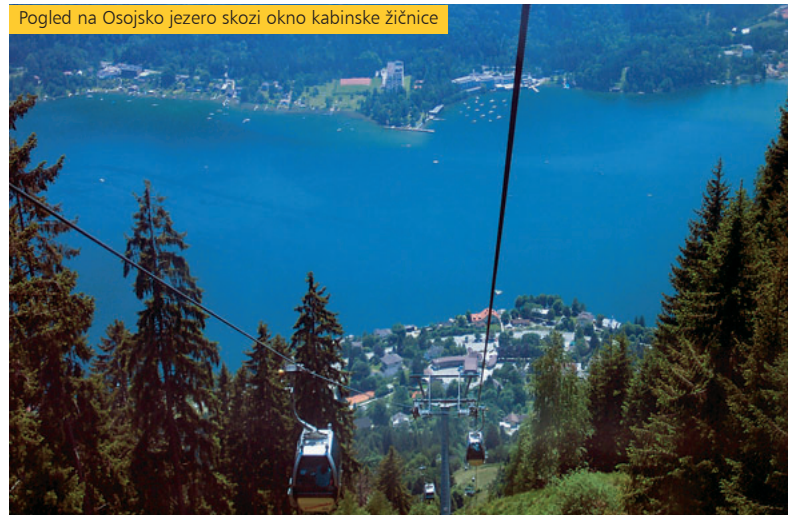
Znamenitost Osoj sta nekdanji benediktinski samostan (sedaj preurejen v hotel), in samostanska (danes župnijska) cerkev Marijinega vnebovzjetja, ki sta bila zgrajena okrog leta 1000.

Cerkev so zgradili kot romanško stebrsko baziliko in je bila najstarejša samostanska cerkev na Koroškem. V samostanu je delovalo 65 opatov, vse do leta 1783, ko je cesar Jožef II. samostan razpustil. Prvotno cerkev so Turki leta 1484 požgali. Okrog leta 1500 sta bila cerkev in samostan obnovljena in utrjena. Do danes sta se ohranila obrambni stolp in del utrjenega obzidja pri pokopališču. Med letoma 1737 in 1746 so cerkev skoraj v celoti prenovili v baročnem slogu. Sedaj v samostanski cerkvi poleti prirejajo odmevne koncerte Koroškega poletja (Carinthischer Sommer). Boleslav II. Drzni je bil poljski kralj med letoma 1058 in 1079. Ker je pred oltarjem katedrale do smrti zabodel krakovskega nad-

Vlak na železniški postaji Osoje-Poden



Pogled na Osojsko jezero skozi okno kabinske žičnice







Železniška postaja in ladijsko postajališče Sedlo



Južna pobočja Osojščice nad Osojskim jezerom



Samostanska cerkev na Osojah

Notranjost samostanske cerkve



Turistična ladja na Osojah

škofa Stanislava, ki ga je smatral za zarotnika, je bil izobčen in je moral pobegniti. Legenda pravi, da je za pokoro za svoje grehe v samostanu molče opravljal najnižja hlapčevska dela in je šele pred smrtjo razkril svoj

pravi rod. Boleslavov nagrobnik na severnem zunanem zidu cerkve na Osojah je tam od leta 1835. Slovenski pesnik Anton Aškerc je legendo o kralju Boleslavu ovekovečil v svoji pesmi Mutec osojski. Še več zanimivih informacij o Osojah najdemo v publikaciji v slovenščini na spletni strani [http://members.aon.at/pfarre-ossiach/pdf/Samostanska\\_slo.pdf](http://members.aon.at/pfarre-ossiach/pdf/Samostanska_slo.pdf).

Iz Slovenije se do koroškega mesta Beljak pripeljemo s povratno vozovnico Regio AS. V poletni sezoni je mogoč prevoz koles z vlakom tudi do Osojskega jezera. Kolesarji se seveda lahko do 15 kilometrov oddaljenih Osoj zapeljejo po kolesarski poti R2: <http://www.fahr-radwege.com/OssiacherRadwegR2.htm>. Izletniki v Beljaku presedemo

na potniški vlak, ki pelje v smeri mesta Trg na Koroškem (Feldkirchen). Po devetnajstih minutah vožnje izstopimo na peti železniški postaji Osoje-Poden (Ossiach-Bodensdorf). Od tam je do ladijskega postajališča

na obali Osojskega jezera (po ovinku čez železniški prehod) dobrih pet minut hoje. Turistična ladja nas na Osoje pripelje v desetih minutah. Ob vrnitvi si privoščimo 45-minutno razgledno »panoramsko« vožnjo z ladjo do Annenheima. Od železniške postaje je čez nadhod nad progo do spodnje postaje žičnice na Vrh Prižnice (Kanzelhöhe, 1.524 m) pet minut hoje. Od zgornje postaje žičnice se s sedežnico zapeljemo na vrh razgledne Osojščice (Gerlitzten, 1.911 m, [http://www.tusmodoma.eu/ziele\\_sl/detail/39](http://www.tusmodoma.eu/ziele_sl/detail/39)). Ob vrnitvi v Slovenijo v Annenheimu sedemo na vlak v smeri proti Beljaku (2 postaji, 9 minut vožnje).

*Prijeten izlet!*



Pogled na Osoje z ladijskega postajališča Poden

Ladijsko postajališče Št. Urban





Islandija

## Železnica je le spomin

Majhna prestolnica Reykjavik.

Islandija je verjetno edina država na svetu, ki ima ohranjene vse parne lokomotive, ki so nekoč vozile po državi. Vendar – pa so premogli le dve, ki zdaj nista več v voznem stanju.

Edina omembe vredna železniška proga na otoku, ki je dvajsetkrat večji od Slovenije, je bila dolga le dobrih dvanajst kilometrov. Leta 1913 so jo postavili za potrebe gradnje pristanišča v prestolnici Reykjavik. Po tirih širine 900 milimetrov so prevažali predvsem kamenje iz dveh kamnolomov v bližini. Za

transport so uporabljali tovarne vagonne s štirimi kolesi, katere sta vlekli dve parni lokomotivi (Pioner in Minor). Dolgi sta bili tri metre in tehtali trinajst ton. Lokomotivi so izdelali leta 1890 v nemškem podjetju Arnold Jung Lokomotivfabrik. Nekaj let sta vozili na Danskem, nato pa so ju prepeljali na Islandijo. Lokomotivi sta bili dobro izkoriščeni, saj sta vsak dan naredili okrog petindvajset voženj. Tako je bilo vse do leta 1917, ko so končali največja dela. Lokomotivi so uporabljali še vse do leta

1928, ko so progo zaprli. Danes je ena razstavljena na prostem v pristanišču v Reykjaviku, drugi pa so našli primernejše mesto v muzeju Arbaerv. V četrstoletni zgodovini je prišlo le do dveh nesreč: za prvo so bili krivi vandali, ki so čez progo napeli verigo, tako da se je vlak iztiril, drugič pa se je lokomotiva iztirila zaradi dotrajanih železniških tramov. Obe nesreči sta se na srečo končali le z gmotno škodo.

O nekdanji železnici je mogoče največ izvedeti v Pomor-

skem muzeju, kjer si lahko ogledamo tudi maketo pristaniške železnice.

## Vlak na kmetiji

Dobro desetletje pozneje so na otoku spet položili nekaj kilometrov železniških tirnic. V tridesetih letih preteklega stoletja je bila kmetija Korpulfsstadir ena tehnološko najbolj razvitih. Lastnik Thor Jensen je za transport po velikem posestvu dal položiti železniške tire z razmikom šeststo milimetrov.



Ribalov je ena izmed pomembnejših gospodarskih panog.



Lokomotiva Pionir je bolje ohranjena. Vagonov pa žal že davno ni več. (foto: Sigurlaugur Ingolfsson)



Na Islandiji večinoma prevladujejo lesene hiše.



Slovita pasma konj z otoka.



Gejzirji so vedno nepredvidljivi.





Slikovito jezero Myvatn.

Po njih so vozili tovorni vagoni, vendar za njihovo premikanje niso uporabljali lokomotive, temveč so jih porivali kar ročno. Kmetije in tirov na obrobju Reykjavika že lep čas ni več, na njenem mestu pa je urejeno igrišče za golf.

### Nesreča »potniškega vlaka«

Tretja železniška proga na otoku je bila najsodobnejša in je bila namenjena prevozu potnikov in tovara. Postavili so jo v začetku tega tisočletja za potrebe zgraditve hidroelektrarne Karahnjúkar. Po progi so vozili trije manjši vlaki, za vleko katerih so skrbele dizelske lokomotive. Leta 2004 je prišlo do prve otoške nesreče »potniškega vlaka«. V predoru je trčil s tovornim vlakom, a k sreči hitrost ni bila velika, tako da so bili lažje ranjeni le trije delavci. Po končanju gradbenega projekta so progo podrli in jo skupaj z vlaki vrnili v Italijo, kjer so si jo izposodili za čas gradnje.

### Obilo naravnih lepot

V zadnjem desetletju so Islandci že nekajkrat resno razmišljali o zgraditvi dobrih petdeset kilometrov dolge proge med prestolnico in mednarodnim letališčem Keflavik. Projekt za zdaj še ni dobil zelene luči – verjetno tudi zaradi zaostrenih gospodarskih razmer, ki jih je Islandija občutila med prvimi v Evropi.

Škoda, saj bi bilo potovanje z vlakom po islandskih prostranstvih res svojevrstno doživetje. Toda verjetno ne bo nikoli mogoče, saj se zgraditev daljše železniške proge ob majhnem številu prebivalcev preprosto ne bi izplačala. Poleg tega spomladi marsikje poplavlja narasle reke, cesto in naselja pa so že večkrat ogrozili izbruhi vulkanov. Že z obstoječimi cestami imajo Islandci kar veliko stroškov. Edina, dobrih 1500 kilometrov dolga cesta, ki obkroža večji del otoka, je asfaltirana le v okolici prestolnice in še nekaterih večjih mest. K sreči so ceste

vsaj v poletnem času večinoma lahko prevozne z običajnimi osebnimi vozili.

Glavna cesta je speljana nedaleč stran od največjega evropskega ledenika Vatnajökull, ki obsega velikansko, skoraj za pol Slovenije veliko območje med visokimi gorami in morjem. Ledenik je najenostavneje občudovati pri slikoviti laguni Jokulsálon, v kateri so snemali enega izmed filmov o Jamesu Bondu.

Iz gorate notranjosti otoka pritekajo številne reke. Mnoge se na svoji poti proti morju prebijajo tudi v obliki slapov. Eden izmed najbolj slikovitih je Gullfoss (Zlati slap) na reki Hvítá. Z okoli trideset metri višine ni posebno visok, toda ponaša se s stalnim močnim pretokom. Nedaleč stran se ponuja ena izmed največjih otoških znamenitosti – Geysir. Tako se imenuje termalna voda, ki v časovnih presledkih brizgne visoko v zrak. Občasno bruhanje vode nastane, kjer vročo paro iz podzemlja prekriva hladna voda. Ko se v votlini pod vodo nabere dovolj pare, ta pod pritiskom dvigne vodo visoko v zrak. Po tukajšnjem vrelcu so poimenovali vse podobne pojave na svetu – gejzir.

Eno najprivlačnejših jezer je Myvatn. Zaznamuje ga okrog petdeset otočkov, med katerimi so številni podobni miniaturnim kraterjem. V okolici je vse polno pravih ognjeniških žrel. Tu sem dobil občutek, da se nahajam na drugem planetu. Nič čudnega, da so prav na teh peščenih prostranstvih vadili astronomi pred poletom na luno. Na pobočjih nekaterih vulkanov kar naprej sikajo pare, ki pričajo, da se tam spodaj še vedno nekaj dogaja. Prav od blizu si je mogoče ogledati blatne vrelce vroče vode, poduhati paro z vonjem po žveplu ali si privoščiti kopanje v odprtem bazenu s termalno vodo. Eden izmed najbolj zanimivih predelov v okolici jezera se imenuje Dimmuborgir. To je velikansko polje strjene lave, ki se je v stiku z vodo preoblikovala v fantazijske oblike.



Tudi mogočen Zlati slap je lahko dosegljiv.



Večina cest na Islandiji je makadamskih.



Na Islandiji znajo dobro izkoristiti termalno energijo.



Vatnajökull, največji islandski ledenik (v ozadju).





Lokomotiva Am 843 077-9

# Ko v mesto pride cirkus

Cirkus Knie je izjemno zanimiva organizacija, ki je v današnji Evropi najbrž edinstvena. Znan je po tem, da v Švici potuje od mesta do mesta z vlakom. Tako potujejo že od leta 1919.

Cirkus, ki ga vidimo na slikah v mestu Glarus v Švici, deluje kot samozadostno mesto.

Kompozicije dvoosnih ploščatih vagonov tipa Kps so stale na železniški postaji, na drugi strani postaje pa je poleg okretnice in strojne lope v pripravljenosti čakala lokomotiva Re 4/4 11176. Ob skladišni lopi je čakalo več vagonov, na katerih so bile še vedno postavljene prikolice, med njimi pa je stala lokomotiva Am 843 077-9. Na ranžirni postaji je stalo še več praznih ploščatih vagonov, priklopljenih na dizelsko premikalno lokomotivo 8756, od katerih je imel zadnji izmed njih (tipa Lls) preklapne stranice za premostitev prostora med vagonom in nakladalno ploščadjo pri nakladanju in razkladanju na ploščad.

## Cirkuška vozila

Cirkus Knie uporablja 53 vagonov, na katerih v dveh vlakih prevažajo okrog sto cirkuških prikolic. Število vlakov se lahko razlikuje glede na bližino de-



Cirkuški šotor znamenitega cirkusa Knie (foto: Silvio Gavazzi)

stinacije predstave, ko gre več vozil po cesti. V skladu z zakonodajo, ki ureja prevoz živali, morajo sloni, konji, kamele, zebre, lame, poniji in govedo vrste Watusi z dolgimi rogovi potovati po cesti. Zaradi tega ni več mogoče videti zanimivih prizorov, ko sloni vstopajo v prikolice s kupolastimi strehami ali kako se žirafe sklanjajo, da se stisnejo v svoje prikolice.

Lokomotiva Am843 je po navadi nastanjena v mestu Zi-

egelbrucke, kjer se železniškem omrežju priključi linija do mesta Linthal. V Glarus so jo pripeljali za konec tedna, medtem ko je premikalna lokomotiva pripeljala navzgor po dolini iz mesta Netstal, kjer jo uporabljajo za ranžiranje vagonov, naloženih s kamenjem in peskom iz bližnjega kamnoloma. Knie cirkus pa ima tudi lastno lokomotivo Re 4/4. Očitno je, da gre pri prevozu za ogromno logistično operacijo.

## Organizacija in postavljanje cirkusa

Cirkus je v mesto prispel v soboto zjutraj, nato so razložili opremo, postavili šotor in imeli dve predstavi, v soboto in v nedeljo. Po predstavah so opremo pospravili in bili do nedeljskega večera že nazaj na vlaku in na poti.

Vsepovsod po postajnem parkirišču, cesti, ki obkroža skladiščno lopo, in tudi po



Prikolice na ploščnikih na železniški postaji v mestu Glarus



Ob nakladalni ploščadi





Vagon ploščnik v lasti cirkusa Knie



Premikalna lokomotiva Re 4/4 11176



Lokomotiva in ploščnik na stranskem tiru

ranžirni postaji so se vile cevi in vodniki iz prikolic cirkusa Knie. Postavili so tudi vozilo s kuhinjo, kjer so pripravljali tople obroke, ki so jih gosti lahko odnesli in pojedli v dveh jedilnih kombijih, z dolgimi mizami in klopami ob straneh, ki sta bila postavljena na drugi strani ceste.

Na vozilu s kuhinjo je bilo pritrjeno obvestilo o datumu in podrobnostih, kdaj bodo naslednjič prali in menjali rjuhe. Cirkus Knie ima svoje gasilsko vozilo, ki je bilo parkirano poleg prikolice s plinskimi jeklenkami. Postavljena so bila tudi moška in ženska stranišča in prikolica s kopalnico, poleg tega pa tudi prikolica, v kateri je bila šola,

tako da ne trpi izobraževanje otrok.

Ko pride cirkus v mesto, z majhnimi kmetijski traktorji in tovornjaki privlečejo prikolice na mesto prireditve, kjer iz ogromno različnega materiala hitro postavijo velik glavni šotor, s prostorom za namestitev, hranjenje in čiščenje odpadkov za živali.

Medtem ko je v nedeljo (18. aprila) potekala zadnja predstava, so drugi člani cirkusa že začeli razstavljati in pakirati opremo. Vagoni ploščniki imajo po sredini narisano široko rumeno črto, ki poteka tudi po preklopnih straneh. Rumena črta in stranice v vodoravnem položaju tvorijo cesto, ki omogoča lažje

premikanje ogromnih tovornjakov in nakladanje z vagona in nazaj. V ponedeljek zjutraj ni bilo popolnoma nobenega znaka, da je cirkus kadar koli gostoval v tem mestu – nobenih lokomotiv, vagonov, niti smeti in sledi na cesti.

Cirkus je turnejo začel 22. marca v mestu Rapperswil in bo končal sezono 18. novembra v Luganu. Cirkus Knie ima svoj glavni sedež v Rapperswilu, kjer tudi prezimijo. Živalski vrt in muzej cirkusa v mestu Rapperswil sta odprta vse leto in sta zelo priljubljena predvsem pri otrocih, ki lahko živali opazujejo in celo jezdi. Mnoge izmed teh živali so tukaj v zasluženem pokoju po letih tr-

dega dela s selitvami iz mesta v mesto.

V preteklih nekaj letih je cirkus Knie zamenjal in prenovil večino vozil, ki jih uporablja, in tudi veliki cirkuški šotor, tako da je videti še bolj bleščeč in edinstven. Če bi tako veliko število vozil potovalo po cestah, bi to nedvomno povzročalo veliko gnečo in onesnaženje, zato lahko čestitamo tako cirkusu Knie, da nadaljuje tradicijo potovanja z vlakom, kot tudi švicarskim železnicam, ki organizirajo tako edinstveno dejavnost.

Več o cirkusu Knie lahko preberete na njihovi spletni strani, ki je v nemščini in francoščini, dostopni na [www.knie.ch](http://www.knie.ch).



Še zadnja prikolica pri nakladalni ploščadi



# Švicarski vlaki za norveške železnice

Podjetje Stadler je kljub močni mednarodni konkurenci pridobilo naročilo za 50 električnih garnitur Flirt (Fast Light Inovative Reginal Train), ki delujejo na voznem omrežju sistema 15 kilovoltov, 16,67 herca.

Norveške železnice so pri podjetju naročile 24 kratkih regionalnih vlakov z norveško oznako NSB, razred 74, namenjenih za vožnje, ki trajajo manj kot tri ure. Vlaki imajo 216 sedežev in 44 sedežev višjega razreda. Hkrati so naročile tudi 26 dolgih lokalnih vlakov z oznako NSB, razred 75, z 235 sedeži. Ti so namenjeni za vožnje do ene ure in pol in dosegajo najvišjo hitrost dvesto kilometrov na uro.

Norvežani razmišljajo, da bi naročili še sto dodatnih vlakov; dolge regionalne vlake, namenjene za potovanja do sedem ur, in kratke regionalne vlake za vožnje do 45 minut. Norveške zahteve so še posebej stroge. Klimatske naprave morajo biti sposobne uravnati hitre spremembe v zunanji temperaturi, saj se vlaki v samo eni uri povzpnejo od morja do visokih nadmorskih višin. Vlaki morajo biti zelo dobro izolirani, imeti stranišča z zaprtim krogom, nizkopodne vagonne, morajo biti zelo zanesljivi, modularni, standardizirani in opremljeni z dobro preizkušeno tehnologijo za razmere, kjer temperature pozimi padejo do

40 stopinj pod ničlo in se poleti povzpnejo do 35 stopinj. Posebno pozornost so izdelovalci namenili brisalcem vetrobranskega stekla in sistemu za odpiranje in zapiranje vrat. Vlaki morajo neovirano voziti skozi snežne zamete, visoke en meter in dolge 60 metrov, in morajo biti hkrati dobro zvočno izolirani.

S standardom Mednarodne železniške zveze (UIC) je določena najvišja raven hrupa pri hitrosti 160 kilometrov na uro, ki je največ 78 decibelov. Vlaki Flirt povzročajo pri hitrosti 200 kilometrov na uro hrup 70 decibelov. Za primerjavo, mercedes S600 povzroča 77 decibelov hrupa, BMW serije 7 povzroča 74 decibelov, chevrolet korveta pa 84 decibelov hrupa.

Posebna, mogoče celo edinstvena zahteva je, da pri vlakih, pri hitrosti 56 kilometrov na uro, ne sme biti nobenih neželenih učinkov pri trku z jelenom. Jeleni, ki živijo na Norveškem, lahko tehtajo tudi več kakor osemsto kilogramov, imajo dva metra dolgo rogovje in merijo v dolžino čez dva metra. Na leto jih na Norveškem vlaki povozijo okrog devetsto. Škoda, ki zaradi tega nastane na vlaku, mora biti hitro popravljiva.

Vlaki Flirt imajo v kabini notranjo varnostno kletko in hitro zamenljive sprednje plošče. Točnost vlakov na Norveškem je okrog 80-odstotna (z izjemo lo-



Vlak Flirt na tirih v mestu Drammen



Vlak Flirt v delavnici

kalnih prevozov na letališče v Oslu, ki dosegajo 95-odstotno točnost), pričakuje pa se, da bo z vlaki Flirt ta še precej višja.

Marca 2010 so začeli z računalniškimi usposabljanjem osebja na vlaku. V mestu Drammen so novembra isto leto prvič preizkusili simulacijo garniture,

ki je popolnoma enaka pravim vlakom in je namenjena usposabljanju posadke za odpiranje vrat, stranišč in uporabo gostinske opreme. Ob istem času so prvič preizkusili tudi simulator vožnje vlaka Flirt.

Kratki regionalni vlaki so začeli voziti maja letos, medtem ko bodo dolgi lokalni vlaki na tirih maja prihodnje leto. Zamuda je nastala zaradi nesreče, ki jo je zaradi prevelike hitrosti na preizkusni vožnji najverjetneje zagrešil norveški strojevodja. Še vedno ugotavljajo, ali oziroma kdaj bodo poškodovano garniture nadomestili z novo.

Podjetje Stadler je izdelalo več kakor 750 vlakov Flirt, ki vozijo v trinajstih državah, kar dokazuje, da so v svoji kategoriji najboljši. Švicarska kakovost in inovacije spet zmagujejo.



Simulator vožnje vlaka Flirt



Simulator za usposabljanje osebja vlaka



## Tekmovanji v okviru 60-letnice Kegljaškega kluba Lokomotiva Maribor

# Posamična zmagovalca sta Maja Drevenšek in Franc Kirbiš



Kegljaški klub Lokomotiva Maribor je v okviru 60-letnice delovanja priredil še dvoje tekmovanj. Posamičnega prvenstva krožkov na 60 lučajev se je udeležilo 86 keglačev in keglačic, po kategorijah pa so slavili: Franc Kirbiš (Avtoprevoz), dolgoletni reprezentant in keglač desetkratnega državnega prvaka Konstruktorja, ki je med registriranimi tekmovalci podrl 296 keglov (najboljši železničar je bil z 276 kegli Robi Pinterič iz Sindikata strojevodij). Med neregistriranimi je zmagal Zvonko Stanko (Bar Medo) z 279 kegli (tretji je bil z rezultatom 272 Marko Topolovec iz Centralnih delavnic), med registriranimi tekmovalkami Maja Drevenšek (ASS Thomas, sicer pa prav tako članica prvotnega Konstruktorja) z 262 keglijema, med neregistriranimi pa z enakim rezultatom Helena Krajnc (Obrtna zbornica).

SŽ CD 2012 : Kegljači SŽ-Centralnih delavnic

## Avto Hoče prvi, Sindikat strojevodij osmi



Med 18 krožki KK Lokomotiva, ki so se udeležili tekmovanja za Memorial Vinka Mandla v borbenih igrah, je zmagala ekipa Avto Hoče s 531 podrtim kegljem pred Optimisti Prijatelji s 516, DU Center s 513 in Lokomotivo s 510 podrtimi keglji. Sindikat strojevodij je bil z rezultatom 480 osmi, krožek Centralnih delavnic pa s 460 keglji enajsti. Največ keglov (110) med posamezniki je podrl Aleš Ferišek (Bar Medo), Robi Pinterič je bil z 98 keglji najboljši iz vrst železničarjev.

Sindikat strojevodij SŽ: Kegljači Sindikata strojevodij SŽ

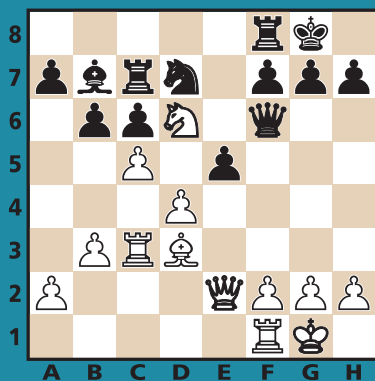
### ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

#### Primer 47

Črni upa, da bo z osvajanjem središčnega prostora na šahovnici aktiviral slabo postavitev svojih figur na daminem krilu, vendar na potezi je beli, ki neubranljivo izvede odločilni napad.

**Sz. Toth : Sziget**  
(Budimpešta, 1946)



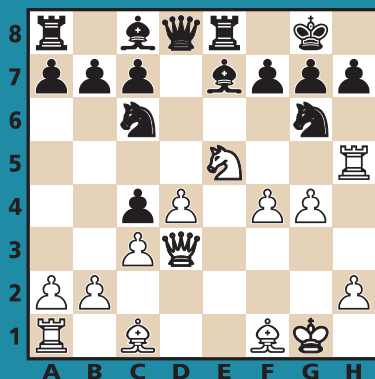
#### Rešitev:

1. Lxh7+ Kxh7 2. Th3+ Kg8 3. Dh5 Dh6 4. Sf5 Dxd5 5. Se7+ Kh7 6. Txh5#

#### Primer 48

Nič hudega sluteči črni je z jemanjem skakača dxc4 razmišljal samo, kako bo z lahkoto izkoristil materialno prednost v končnici. Toda le kako se je uštel, mu je beli nakazal že s prvo potezo nadaljevanja partije.

**Fox : Bauer**  
(Washington, 1901)



#### Rešitev:

1. Dxc4 hxc4 2. Lxc4+ Kf8 (2...Kh8 3. Sxc4#) 3. Sxc4+ hxc4 4. Th8#; 1...h6 2. Dxf7+ Kh8 (2...Kh7 3. Txh6+ Kxh6 4. Dg6#) 3. Txh6+ gxh6 4. Sg6#; 1...Lf6 2. Dxf7+ Kh8 3. Sg6#; 1...Sxe5 2. Dxh7+ Kf8 3. Dh8#] 2. Sxc4 fxc4 3. Lxc4+ Kf8 4. Th8#

## Šahovski cikel Slovenskih železnic – šesti turnir

# Odlična uvrstitev Vojina

Pred poletnim premorom, ki bo trajal do 15. septembra, se je na 6. turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic zbralo 53 igralcev. Ob svojem četrtem nastopu je še tretjič letos zmagal mednarodni mojster Leon Mazi in s tem pokazal, da je bila nekoliko slabša uvrstitev na prejšnjem turnirju, ko je doživel tri poraze, le slaba dnevna forma. Tokrat je mo-

ral premoč priznati le Fide mojstru Marjanu Črepanu. V partiji četrtega kola je končnico partije, v šahovski stiski obeh nasprotnikov, nekoliko slabše odigral, kar je Črepan izkoristil in mu prizadejal edini poraz. Enako število točk kot Mazi so zbrali tudi prvi trije v skupnem seštevku, in sicer Boštjan Jeran, Dušan Čepon in Igor Babnik. Pred zadnjim

kolom je kar sedem igralcev imelo možnost za zmago. Med njimi tudi železničar Mihajlo Vojin, ki pa ni imel sreče z žrebom, saj se je v zadnjem krogu pomeril z Mazijem in po porazu pristal na odličnem sedmem mestu. Več o šahovskem ciklu lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com)

#### Vrstni red 6. turnirja:

1. Leon Mazi, 2. Boštjan Jeran, 3. Dušan Čepon, 4. Igor Babnik, vsi 7 točk, 5. Marjan Črepan, 6. Bernard Perič, 7. Mihajlo Vojin, 8. Gregor Goršek, 9. Džemal Veskovič, 10. Blaž Debevec, vsi 6 točk.

#### Skupni vrstni red po 6. turnirju:

1. Dušan Čepon 550 točk, 2. Igor Babnik 524, 3. Boštjan Jeran 482, 4. Zlatko Jeraj 472, 5. Leon Mazi 383, 6. Blaž Debevec 380, 7. Marjan Črepan 379, 8. Džemal Veskovič 374, 9. Stojan Novkovič 374, 10. Matjaž Kodela 361.



Mihajlo Vojin na levi

## Sudoku

6						5	4
7	8		4	3			
	3			5		1	
5		9		8			
	7		5	3	2		
4			7		5		8
	1	2			9	6	3
9	5			1	4		2
	4			6			

			3		8	5	1	
8						7	9	2
	4		9					
			6		4		7	8
2		7				6		
5						9	3	1
		8			3		6	9
		3			5	8		
4	2	9	8	7				





# ABOŠ 25&50

## Dijaki in študentje!

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

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

Ponujamo vam

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

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



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



Rušilni potres 14./15. aprila 1895 je v Ljubljani učinkoval kot nevihta, ki očisti ozračje – urbanisti so dobili možnost, da so mesto preoblikovali s širokimi zamahi. Ivan Hribar je prevzel županovanje in se energično lotil popotesne obnove ter hkratne modernizacije. Najvidnejša pridobitev je bil električni tramvaj, ki je začel obratovati 6. septembra 1901. Žal so ga že leta 1958 ukinili, saj so ga šteli kot eksponent zastarelosti, nova doba pa naj prinese tudi nova prometna sredstva. Žalostna napaka, ki je, tako se zdi, ni več mogoče popraviti, čeprav si vsi želimo tramvaj nazaj. Ob njegovi stoletnici so se ga v Ljubljanskem potniškem prometu spoštljivo spomnili s spominsko medaljo. Na njej je upodobljen tramvaj številka 5, ki ga hrani Tehniški muzej Slovenije in je iz prve generacije teh vozil.