

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Intervju

Silvo Berdajs, predsednik sveta delavcev kapitalsko povezanih družb in namestnik predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic

Aktualno

Poslovanje Slovenskih železnic v prvem polletju

Tridnevno usposabljanje prvih posredovalcev ob železniški nesreči

Innotrans 2012

Fotoreportaža berlinski železniški sejem Innotrans 2012

Ruske železnice na sejmu Innotrans 2012

Potovanje

Aconcagua, kraljica Andov – 2. del

Reportaža

Po železnici v objemu Drave

Tujina

Železnica za v Guinnessovo knjigo rekordov



**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

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 prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 23. novembra 2012.



ICS na železniški postaji v Ljubljani
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Intervju

Silvo Berdajs, predsednik sveta delavcev kapitalsko povezanih družb in namestnik predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic

2



Aktualno

Poslovanje Slovenskih železnic v prvem polletju

5



Aktualno

Boris Zupančič novi predsednik nadzornega sveta SŽ

5



Aktualno

Tridnevno usposabljanje prvih posredovalcev ob železniški nesreči

8



Innotrans 2012

**Fotoreportaža berlinski železniški sejem Innotrans 2012
Ruske železnice na sejemu Innotrans 2012**

14



Reportaža

Po železnici v objemu Drave

20



Tujina

Železnica za v Guinnessovo knjigo rekordov

26



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Jesensko Novo progo začenjamo z obsežnim intervjujem s predsednikom sveta delavcev kapitalsko povezanih družb ter namestnikom predsednika nadzornega sveta SŽ Silvom Berdajsom. Na treh straneh si lahko preberete, kaj o stanju podjetja, načrtih, morebitnih novih varčevalnih ukrepih meni glavni predstavnik zaposlenih na SŽ. V času, ko je varčevanje in zategovanje pasov stalnica v pogovorih in družbeni realnosti, ko naše podjetje v medijih predstavljajo vse prej kot v dobri luči, se dostikrat pozabi na znižanje plač in zmanjšanje ugodnosti, o čemer smo se železničarji sami dogovorili že pred nekaj leti – na primer leta 2009 – in nazadnje maja letos. Sogovornik nam predstavi še svoje mnenje o holdinški organiziranosti, o dinamiki odnosov v SŽ, med sveti delavcev in poslovodstvom ter še marsikaj drugega.

Po pozno poletnem in zgodnje jesenskem zatišju so vsi procesi dela v podjetju v polnem teku. Po podatkih o poslovanju skupine SŽ v prvi polovici leta, ki jih objavljamo v rubriki Aktualno, so varčevalni ukrepi, ki smo jih sprejeli maja, že pokazali prve učinke. Podatki kažejo tudi to, da smo letos nadaljevali z zmanjševanjem izgube, kar je dobra popotnica za prihodnost. Zelo dejaven je bil tudi nadzorni svet SŽ. Poleg rednega dela, po odhodu Bojana Branka je na mesto predsednika NS SŽ izvolil pravnik in izkušene slovenskega menedžerja, Borisa Zupančiča.

Slovenske železnice so skupaj z Zavodom Vizija varnosti organizirale in izvedle mednarodno reševalno vajo, na kateri so prvi posredovalci preizkušali in si izmenjevali izkušnje pri reševanju ob železniških nesrečah. Številne reševalne ekipe so se na raznolikem poligonu, postavljenem na območju CD Moste, urile v uporabi orodij za dvigovanje težkih bremen, spoznavale specifično reševanja ob železniških nesrečah in se seznanile z delom naše odlično izurjene Intervencijske skupine.

Pred nekaj tedni so v Berlinu pripravili največji železniški sejem na svetu. Na ogromni površini, posejani z razstavnimi prostori največjih svetovnih proizvajalcev železniške tehnologije in prevoznikov v železniškem prometu, so se prepletali sejmski ogledi, pogajanja o novih poslih, ogledi najsodobnejših železniških vozil, konference, srečanja ... Skratka, šlo je za železniško prireditve, ki ji v Evropi ni para. Eden izmed glavnih vtisov, s katerimi je obiskovalec zapuščal predstavitev, je bil, da je železniški sektor izjemno dejaven in inovativen. Podjetja in države, ki za njimi stojijo, se, ne glede na strahove o čedalje večji krizi, odločajo za velikopotezne projekte in jih vztrajno razvijajo. Tokrat namenjamo osrednjih šest strani revije prav sejemu Innotrans 2012, ki so ga tržili pod zanimivim sloganom, Prihodnost mobilnosti. Izbor najnovejših lokomotiv, motornih garnitur in drugih železniških vozil je odlično poslikal in zajel v zgodbo Miško Kranjec. Tretji del pregleda sejma Innotrans smo namenili Ruskim železnicam, ki so letos samozavestno predstavile svoje načrte v širšem evroazijskem prostoru in tudi v Evropi, celo v naši neposredni bližini. Za Novo progo smo se na kratko pogovorili s predsednikom Ruskih železnic Vladimirjem Jakuninom, ki je opisal načrte za gradnjo širokotirne (ruske železnice namreč vozijo po tirih širine 1520 cm) povezave preko Ukrajine in Slovaške do Dunaja.

V prejšnji reviji smo lahko prebrali prvi del zgodbe o vzponu na najvišji vrh Andov. Zgodbo o zanimivi alpinistični odpravi, ki nam jo je pripravil Jože Cajzek, nadaljujemo v tokratni reviji, kjer avtor opisuje priprave na vzpon ter značilnosti južnoameriških mest in tamkajšnjega načina življenja.

Spoštovani, želim vam prijetno branje!

Silvo Berdajs, predsednik sveta delavcev kapitalsko povezanih družb in namestnik predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic

Kaj nam bodo pravice, če nimamo podjetja, v katerem bi jih uresničevali, in kaj nam bo podjetje, če nimamo pravic.

Gospod Berdajs, strogi varčevalni ukrepi, ki smo jih na SŽ sprejeli pred nekaj meseci, so že pokazali pozitivne učinke. Ali poteka uresničevanje podpisanega dogovora po pričakovanjih?

Dogovor o ukrepih na področju prihodkov, izdatkov in materialnih stroškov ter na področju plač, povračil in drugih prejemkov v koncernu slovenskih železniških družb, ki smo ga na Slovenskih železnicah podpisali v prvi polovici leta, vsebuje tri sklope. En sklop so stroški dela in prihranki iz tega naslova, drug sklop se nanaša na zmanjševanje števila zaposlenih in tretji sklop na povečanje prihodkov ter zniževanje ostalih materialnih stroškov. Ugotavljamo, da je realizacija zniževanja stroškov dela sto odstotna, zmanjševanje števila zaposlenih poteka skladno z načrti in pričakovanji, je pa na strani zmanjševanja ostalih materialnih stroškov in povečanja prihodkov realizacije bistveno manj, čeprav se tudi pri zmanjševanju ostalih stroškov že kažejo določeni pozitivni premiki. Kljub temu pa to povzroča določeno nezadovoljstvo, tako med nami, ki smo ta dogovor podpisali, kot med ljudmi na terenu. Če namreč ne bomo naredili dovolj tudi na strani povečevanja prihodkov in zmanjševanja ostalih materialnih stroškov, se problemov Slovenskih železnic seveda ne bo dalo razrešiti.

Na to dejstvo zelo resno opozarjamo in glede tega tudi



Silvo Berdajs, predsednik sveta delavcev kapitalsko povezanih družb (foto: Antonio Živkovič)

veliko pričakujemo. Opozarjamo pa tudi na dejstvo, da smo si socialni partnerji na strani sindikatov in svetov delavcev v dogovoru dopustili tudi možnost, da ga odpovemo, če se ne bo uresničil, kot je bilo določeno. Ne trdim, da so v tem trenutku že nastopili razlogi za odpoved dogovora, prepričan pa sem, da če se na področju zniževanja ostalih materialnih stroškov in povečanja prihodkov s strani posloводства in drugih vodstvenih struktur ne bo naredilo nič, se bomo kmalu približali vprašanju, ali je še smiselno, da ta dogovor velja ali ne. Sama odpoved dogovora sicer Slovenskih železnic ne bo rešila, daleč od tega, bi pa pokazala predvsem na to, da nekateri v vodstvenih strukturah še vedno živijo v lažnem prepričanju, da je mogoče težave SŽ reševati le z zniževanjem plač in števila zaposlenih, na drugih področjih pa gre karavana po starem naprej.

Kakšna je vaša ocena dosežanega dela posloводства SŽ? Kako bi opisali njihovo sodelovanje s socialnimi partnerji?

Malo za šalo, malo zares. Na SŽ bi težko našli posloводство, na katerega delo socialni partnerji ne bi imeli posameznih pripomb. In tako je tudi prav. Zato posebnega zadovoljstva ne bi izražal. Je pa dejstvo, da je bilo imenovanje Dušana Mesa, potem ko smo po treh mesecih videli, kaj dela prejšnji direktor Igor Blejec, povsem upravičeno, in je to posloводство bistveno boljše kakor posloводство, ki ga je vodil prejšnji direktor.

Zadovoljen sem, da je imel nadzorni svet SŽ toliko poguma, da je priznal lastno napako, ki jo je storil z imenovanjem Igorja Blejca, in to napako tudi popravil.

To pa ne pomeni, da smo lahko s stanjem, v kakršnem smo, zadovoljni. Naš namen je predvsem dopovedati vsem akterjem na SŽ, predvsem

pa vodstveni strukturi, da se zavedajo situacije, v kakršni smo, in da je treba delati predvsem na prihodkovni strani. Ali bo posloводство sposobno to narediti ali ne, pa bo pokazal čas.

Ko ste govorili o prihodkovni strani, ste mislili s tem predvsem na tovarni promet?

Nobenega dvoma ni, da je ključ v tovarnem prometu. Če pogledamo letošnje poslovanje celotne skupine SŽ in pričakovani rezultat ob koncu leta, ki izhaja iz predloga rebalansa poslovnega načrta za 2012, bi bili lahko celo zadovoljni. Toda če situacijo ocenimo malo bolj pozorno in upoštevamo dejstvo, da nam obseg dela v tovarnem prometu pada, da nam transportni prihodki padajo in da so vsi pozitivni učinki, ki smo jih dosegli letos, posledica dogovora in posledica določenih pozitivnih učinkov z vidika stroškov financiranja, potem je tega zadovoljstva bistveno manj.

Težava je tudi ta, da z odhodom Roberta Vuge, januarja 2011, v tovarnem prometu nismo vzpostavili ustrezne vodstvene strukture, kar je nujno treba čim prej storiti. Skrb zbuja joče je tudi dejstvo, da z nekaterimi prevozi ne pokrivamo niti lastne cene, s čimer subvencioniramo posamezna podjetja, kar je vsekakor treba spremeniti.

Ob upoštevanju vseh drugih negativnih napovedi za leto 2013, iz katerih izhaja, da bo kriza to leto dosegla vrhunec, da se nam zato lahko zmanjša obseg prepeljanega tovora, da lahko pride do zmanjševanja sredstev za javne gospodarske službe in podobno, postane stvar zelo skrb zbuja joča. Zato smo že predlagali, da se čim prej pripravi tudi rebalans poslovnega načrta za leto 2013. Upam, da bomo na tej podlagi vsi skupaj, predvsem pa vodstvo, sposobni dojeti, kam gremo, v kakšnih razmerah smo in

kako v skladu s tem ukrepati. Nekateri žal še vedno živijo v lažnem prepričanju, da se s SŽ ne more nič zgoditi. SŽ so po novem Zakonu o družbi Slovenske železnice povsem primerljive z vsako družbo v slovenskem gospodarstvu, omejitve glede stečaja ni, tako da se lahko Slovenskim železnicam, če ne bomo ravnali modro, zgodi vse, kar se je in se še dogaja nekaterim drugim podjetjem v gospodarstvu.

V medijih se govori o novih varčevalnih ukrepih v državi, o ponovnem nižanju plač, združevanju plačilnih razredov. Kako je s tem na SŽ? Lahko pričakujemo nove ukrepe?

Mislím, da se je manevrski prostor za dodatno zniževanje plač povsem izčrpal. Trdno sem prepričan, da ni nikakršne možnosti, da bi se problem SŽ še naprej reševal recimo z zniževanjem plač. Nekaj možnosti pa je v zmanjševanju števila zaposlenih, seveda pod pogojem, če bo to potekalo tako kot do zdaj, na sporazumen način, med družbo in delavcem, oziroma na socialno vzdržen način.

Zdaj smo v fazi priprave nove sistemizacije in plana kadrov za 2012 in 2013. Zavedati se moramo, da je razmerje med številom zaposlenih v temeljnih funkcijah in številom zaposlenih v podpornih funkcijah oziroma, če povem po domače, med proizvodnjo in režijo, neustrezno. Neskladje moramo odpraviti v korist temeljnih funkcij, pa če nam je to prav ali ne.

Upravičeno je pričakovati, da bo za vsakogar, ki bo hotel delati na področju temeljnih funkcij, dosti dela, in tukaj večjih težav ne pričakujemo. Seveda pa bodo težave lahko nastopile za tiste zaposlene, ki bodo na neupravičen način zavračali opravljanje drugih del in nalog, predvsem tistih, ki prinašajo dodano vrednost.

Mislím, da se je manevrski prostor za dodatno zniževanje plač povsem izčrpal.

Opaziti je, da medijska klima SŽ ni najbolj naklonjena. Nekateri časniki poročajo, da država kar naprej »daje« denar železnici, da sami ne storimo ničesar za izboljšanje stanja ... kakor da nismo zmanjšali ugodnosti in znižali plač. Zakaj menite, da je tako? Gre tukaj za delovanje kakšnih lobijev?

Lobiji okoli SŽ so. Tisti, ki trdi, da jih ni, ima po mojem napačno sliko o SŽ. Glavni interes teh lobijev seveda nista tovor in potnik, zaradi česar SŽ sploh obstajajo, temveč je to denar, ki se namenja za javno železniško infrastrukturo. Kar nekaj pa bi jih lahko našli tudi med dobavitelji materiala in storitev, kajti SŽ so kljub vsemu velik sistem.

Na SŽ se od leta 1997 soočamo s stalnimi težnjami, da bi od SŽ oddelili infrastrukturo in jo osamosvojili, toda ne zato, da bi bilo to za infrastrukturo boljše, temveč zato, da bi obvladovali sredstva, ki se zanjo namenjujejo. Če pa hočeš to narediti, je dobro, da Slovenske železnice v javnosti predstavljaš kot »leglo zla«, »jamo brez dna« in jih označuješ z ne vem še kakšnimi izrazi, ki se pojavljajo v medijih.

Zato boste zelo težko zasledili kakršno koli pozitivno informacijo o SŽ, čeprav bi jih lahko bilo kar nekaj. Še najmanj pa o socialnih partnerjih, sindikatih, svetih delavcev in tako naprej, ne glede na to, da so v zadnjem obdobju ravno ti akterji s svojim načinom dela in z določenim razumevanjem situacije veliko prispevali k temu, da situacija na SŽ ni še slabša, kot je.

Toda ne glede na vse, je današnje stanje glede medijske podobe boljše, kot je bilo, ne delam pa si nobenih iluzij, da je mogoče takšno situacijo spremeniti čez noč.

Janševa vlada je že v prejšnjem mandatu načrtovala povezovanje z Nemškimi železnicami (Deutsche Bahn). Menite, da je povezava s strateškim partnerjem nujna za dolgoročni uspeh SŽ?

Nedvomno. Če kje, je strateško povezovanje potrebno tu. Res je, da je že prejšnja Janševa vlada v okviru projekta Saturnus začela aktivnosti povezovanja z Nemškimi železnicami, in predstavniki zaposlenih na SŽ smo že takrat te aktivnosti podpirali. Da bi se ta projekt končal, pa je zmanjkalo časa. Seveda smo zato pozitivno pozdravili tudi aktivnosti Pahorjeve vlade v zvezi z obuditvijo zamisli o strateškem povezovanju z Nemškimi železnicami. Takrat smo se vključili v vse aktivnosti, kajti predstavniki zaposlenih smo bili člani posameznih delovnih skupin, ki so sodelovale na tem projektu, nekateri izmed nas pa smo bili tudi člani usmerjevalnega odbora, ki ga je imenoval minister za promet in je usmerjal delo vseh teh skupin. Žal pa smo bili na SŽ edini, ki smo znotraj možnih družb, ki bi se združile v Slovenski logistični holding, ta projekt podprli. Vsi drugi so temu projektu nasprotovali. Nasprotovanje je bilo občutiti predvsem s strani lobijev in interesnih skupin, ki se vrtijo okoli Luke Koper. Če se spomnimo, so takrat posamezniki in mediji razlagali, da se znotraj tega projekta rešujejo železnice na račun Luke Koper in da tega ne bi smeli dopustiti. Danes ugotavljam, da je lahko vsem skupaj žal, da ta projekt ni uspel in da je bila s tem tako Luki Koper kot SŽ narejena ogromna škoda, da o škodi in blamaži, ki jo je zaradi tega doživela tudi Slovenija kot država, v razmerju do Nemčije oziroma Nemških železnic, sploh ne govorim. Če bi nam ta projekt takrat uspel, bi nam bilo danes bistveno boljše. Po moji presoji bodo SŽ na dolgi rok brez ustreznega strateškega partnerja, predvsem znotraj tovarnega prometa, težko preživele.

Obeta se nam nova reorganizacija. Kakšna, to je, kako učinkovita se vam zdi sedanja organizacija skupine SŽ?

Dejstvo je, da v Evropski uniji veljajo določena pravila, ki drugim prevoznikom omogočajo prost dostop do javne železniške infrastrukture. Prepričan sem, da se da to narediti tudi znotraj enovitega podjetja. Sam sem še vedno pristaš enovitega podjetja, toda želja – politike in drugih akterjev – je bila, da se organiziramo v holding, v katerem bi ustanovili posamezna podjetja: podjetje za infrastrukturo, ki bo vključevalo tudi vodenje prometa, podjetje za potniški promet, za tovarni promet in seveda tudi vsa druga podjetja, ki so nujno potrebna, da se železniški promet odvija. Že takrat smo opozarjali, da nam lahko ta razdrobljenost povzroči težave, in nam jih tudi je, saj se preveč ukvarjamo sami s sabo, premalo pa s tem, kako bi pridobili več tovora in potnikov.

Toda ne glede na vse, novo notranjo organizacijo, ki smo jo opredelili tudi v dogovoru, podpiramo, saj znižuje število organizacijskih enot in število ravni vodenja. Pričakujemo pa lahko kar nekaj težav, predvsem pa odpora, saj bo vodstvenih ljudi na nižjih ravneh vodenja bistveno manj, kot do zdaj. Toda roko na srce, taka organizacijska razdrobljenost s toliko ravnimi vodenja ne pelje nikamor, še najmanj v učinkovito opravljanje tehnoloških procesov dela, ki jih moramo opraviti, če hočemo prepeljati tovor in potnike.

Se pa ob tem pojavlja še en nov moment, ki se kaže v razmišljanju posameznikov na holdingu, da so jim vsi drugi v odvisnih družbah podrejeni, in razmišljanju v posameznih odvisnih družbah, da so sami sebi namen. Premalo je občutka, da smo vsi del skupine SŽ in da smo vsi odvisni drug od drugega. In premalo je zavedanja, da SŽ ne obstajajo ne zaradi Tovornega ali Potniškega prometa, ne za-

radi Infrastrukture ali Vleke in vzdrževanja ter drugih, v pomenu družb, temveč, da celotna skupina SŽ obstaja samo zaradi dveh ključnih stvari, to pa sta potnik in tovor.

SŽ ne obstajajo ne zaradi Tovornega ali Potniškega prometa, ne zaradi Infrastrukture ali Vleke in vzdrževanja ter drugih, v pomenu družb, temveč celotna skupina SŽ obstaja samo zaradi dveh ključnih stvari, to pa sta potnik in tovor.

Kako bi opisali sodelovanje med sindikati na SŽ?

Sindikati na SŽ imajo dolgo tradicijo in znotraj skupine SŽ je sindikalno organiziranih več kakor devetdeset odstotkov zaposlenih, kar je v primerjavi z vsemi drugimi zelo velik odstotek. To je sicer dobro, s sabo pa nosi toliko večjo odgovornost, da se kaj učinkovitega naredi. Odnosi med sindikati so vedno nihali, včasih so bili zelo dobri, nato malo slabši, pa spet dobri, tisto, kar pa je v tem pogledu zelo pozitivno, je to, da takrat, ko so bili ogroženi vitalni interesi zaposlenih, so - vsaj do zdaj - sindikati znali pozabiti na medsebojna trenja in stopiti skupaj. Sam si seveda srčno želim, da bi bilo tako tudi v prihodnje, čeprav ne skrivam dejstva, da med sindikati obstajajo različni pogledi na določene probleme in spremembe, s katerimi se soočamo v zadnjem času.

Ko so bili ogroženi vitalni interesi zaposlenih, so sindikati znali pozabiti na medsebojna trenja in stopiti skupaj.

Kako učinkovito je delovanje svetov delavcev na SŽ?

Izkušnje z vidika soupravljanja imamo relativno velike. Že leta 1995 smo ustanovili prvi svet delavcev. Menim, da so se

delavci, ko so se odločali o ustanovitvi sveta delavcev, odločili pravilno. Svet delavcev je lahko, če deluje v sinergiji s sindikati, zelo učinkovit. Tudi sindikatom lahko ta organ marsikje pomaga, saj imajo poenotena stališča med sveti delavcev in sindikati v razmerju do posloводства bistveno večjo težo.

Ko smo bili enovito podjetje, smo imeli samo en svet delavcev, in smo stališča lažje poenotili, zdaj ko ima vsaka družba svoj svet delavcev, je do tega poenotenja nekoliko težje priti. Če pogledam dosedanje izkušnje osmih mesecev, odkar imamo svete delavcev tudi po posameznih družbah, se že kažejo prvi pozitivni premiki, in verjamem, da se bo v prihodnosti tudi to normaliziralo. Seveda pa oceno o učinkovitosti delovanja svetov delavcev prepuščam zaposlenim, ki so jih izvolili.

Bi želeli še kaj dodati?

Na Slovenskih železnicah smo se leta 1989 začeli sindikalno udeleževati, in menim, da so, gledano s te časovne distance, sindikati upravičili svoj obstoj. V vsem tem obdobju namreč, ne glede na vse težave, s katerimi smo se srečevali, nikoli nismo ostali brez plač in nikoli se ni odpuščalo po trdi varianti. Je pa res, da so bila in bodo pričakovanja vedno večja od doseženega.

So pa danes časi drugačni. Po mojem prepričanju je sindikalizem z vsemi drugimi akterji socialnega partnerstva prešel na stopnjo, ko moramo tudi sindikati in sveti delavcev skrbeti za obe plati medalje, tako za podjetje kot za pravice. Če ničesar ni, nam ne moč, ne sindikalna organiziranost, ne število članov ne bo pomenilo nič. Večkrat sem že dejal, kaj nam bodo pravice, če nimamo podjetja, v katerem bi jih uresničevali, in kaj nam bo podjetje, če nimamo pravic.

Zato bo iskanje tega ravnotežja ena izmed najbolj zahtevnih nalog, ki so pred nami v teh kriznih časih.

Poslovanje Slovenskih železnic v prvem polletju

Skupina Slovenske železnice je v prvih šestih mesecih leta nadaljevala zmanjševanje izgube. Od januarja do junija je ustvarila negativni rezultat iz poslovanja v višini 4,8 milijona evrov. Čisto izgubo, ki je še konec aprila presegala 10 milijonov evrov, smo zmanjšali na 7,28 milijona evrov.

Povprečno je bilo v skupini Slovenske železnice v prvem polletju zaposlenih 8.646 delavcev. Število zaposlenih smo še naprej zmanjševali, in sicer na socialno vzdržen način. Od konca lanskega leta do avgusta smo število zaposlenih v sistemu SŽ zmanjšali za 193.

Primerjava podatkov o prepeljanem tovoru in opravljenem delu:

Obdobje	Tisoč ton	Milijoni NTKM
1-6/2011	9082	1991
1-6/2012	8224	1818

Potniški promet

V potniškem prometu so Slovenske železnice od januarja do junija prepeljale 7,79 milijona potnikov in opravile 371 milijonov potniških kilometrov. Poslovni prihodki so bili na ravni načrtovanih.

Strogi varčevalni ukrepi so pokazali pozitivne učinke

Konec maja je poslovodstvo s socialnimi partnerji podpisalo sporazum, ki velja od 1. maja 2012 do 31. decembra 2013. Pozitivni učinek ukrepov omenjenega dogovora bo letos znašal 14,56 milijona evrov, leta 2013 pa 12,96 milijona evrov.



(foto: Miško Kranjec)



Poslovni prihodki so dosegli 206,16 milijona evrov. Od načrtovanih so bili manjši za 6,8 odstotka, predvsem zaradi manjših tržnih prihodkov v tovornem prometu in manjših prihodkov po pogodbah za opravljanje obveznih gospodarskih javnih služb pri Infrastrukturi ter zaradi manjših prihodkov v Železniškem gradbenem podjetju.



Poslovni odhodki v višini 210,96 milijona evrov so bili za 3,8 odstotka manjši od načrtovanih. Stroški materiala in nadomestnih delov so bili za skoraj 16 odstotkov (2,48 milijona evrov) manjši od načrtovanih. Stroški dela so bili za 4,31 milijona evrov manjši, kot je bilo načrtovano.

Tovorni promet

V tovornem prometu so Slovenske železnice od januarja do junija prepeljale 8,22 milijona ton tovora in opravile 1818 milijonov netotonskih kilometrov. Poslovni prihodki so za načrtovanimi zastali za 7,9 odstotka. Nedoseganje načrtov je posledica novega vala gospodarske krize in nizke gospodarske rasti, ki bosta vplivala na gibanje tovornega prometa do konca leta.

Boris Zupančič novi predsednik nadzornega sveta SŽ



Boris Zupančič

Na 18. seji nadzornega sveta Slovenskih železnic so se člani sveta seznanili s sklepom Agencije za upravljanje kapital-skih naložb RS, ki je sedmega

septembra, namesto Bojana Branka, za člana nadzornega sveta imenovala Borisa Zupančiča. Soglasje k imenovanju je podala tudi vlada RS.

Člani nadzornega sveta so nato Borisa Zupančiča izvolili za novega predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic.

Boris Zupančič, menedžer z dolgoletnimi izkušnjami v slovenskih podjetjih, ki so poslovala pretežno v mednarodnem okolju, je po izobrazbi univerzitetni diplomirani pravnik s pravosodnim izpitom. V svoji karieri je pridobil izkušnje na poslovnem in pravnem področju, veliko časa pa je delal tudi na komercialnem področju ter kot direktor skrbel za delovanje vseh segmentov podjetja, med drugim tudi za transport in logistiko. Boris Zupančič ima bogate izkušnje pri vodenju nadzornih svetov (Casino Portorož, Časopisno podjetje Delo in Kapitalska družba).

SŽ postale 97,19-odstotni lastnik podjetja Fersped

Slovenske železnice so sredi oktobra na dražbi kupile 48,45-odstotni delež družbe Fersped in s tem postale 97,19-odstotni lastnik te družbe. Hypo banka je kot zastavni upnik finančnega holdinga Mercata prodajala skoraj polovični delež tega podjetja, ki se ukvarja z železniško, pomorsko, cestno in letalsko logistiko. S tem smo razširili svojo dejavnost na področje dodatnih logističnih produktov.



Obnovljena muzejska parna lokomotiva 06-018

Oživila je kraljica naših tirov in pač tudi kraljica naših src – čudovita Borsika, muzejska parna lokomotiva 06-018. Že leta 1930 so jih trideset dobavili iz Nemčije na račun reparacij 1. svetovne vojne. Konstruirali in izdelali so jih v berlinski tovarni Borsig po vzoru na najnovejše nemške enotne lokomotive, vendar posebej prilagojene razmeram in vrstam premoga na naših progah. Te lokomotive so premaknile mejnike in postavile popolnoma nova merila pri nas. Težke 160 ton so zahtevale ojačevanje mostov na glavnih progah, za stranske proge pa seveda niso bile namenjene. Tudi v estetskih dimenzijah, v lepoti in mogočnosti, jim ni bilo para. S ponosom so napolnjevale tako strojevodje in kurjače, ki so jim smeli služiti, kot prometnike, katerih signal za odhod so te udomačene pošasti voljno ubogale. Sodiijo v absolutno prvo kategorijo muzejskega varstva. 06-018 je prvič muzejsko oživela že leta 1989, zdaj pa, po tolikih letih, je mlada in navdušena delavniška ekipa VIT ponovno izvedla ta podvig. Slika kaže lokomotivo na njeni prvi vožnji z lastno močjo, ko se je pripeljala v



(foto: Miško Kranjec)

delavnico VIT v Mostah na tehtanje obremenitve posameznih osi.

Mladen Bogić

Snemanje filma Čefurji raus! na železniški postaji Ljubljana

To je bilo to. Obrnil se je in je šel. Kaj? Kaj zdaj? Stal je tam na sredi kurčevega kupeja in vlak za Zagreb, Visoko in Sarajevo je začel peljati. Nekje sem ujel Radovana, ki je stal na peronu

in gledal za vlakom. Jaz pa sem še naprej stal. Čiča je sedel za mano, jaz pa sem stal. Gledal sem skozi okno. Gledal sem ljubljanske bajte in bloke in vse je bilo tako čudno. Nič mi ni bilo

jasno. Kmalu so se skozi okno videli Fužine. Naš kurčevi blok. Usedel sem se, ker so mi se noge že tako tresle, da nisem imel več moči, da bi stal.

To je odlomek iz literarne uspešnice Čefurji raus!, ki je bila kar eno leto na vrhu najbolj prodajanih knjig v Sloveniji ter visoko na lestvici najbolj izposojanih knjig v naših knjižnicah, avtor Goran Vojnovič pa si je zanjo prislužil nagrado Prešernovega sklada in nagrado kresnik za najboljši roman leta.

Pred nekaj tedni se je končalo snemanje istoimenskega filma. Snemali so ga na več lokacijah v Ljubljani, med drugim tudi na železniški postaji in na vlakih, ter v Kakanju in Visokem v BiH. Zdaj ekipo čakajo še montaža in druge postproduk-

cijske dejavnosti. Kaj natančno se je dogajalo na železniški postaji, peronih in na vlaku, si bomo lahko na velikih platnih ogledali naslednje leto jeseni.

Jolanda Gosak



V sredini Goran Vojnovič, desno glavni igralec Benjamin Krnetić



Naslovnica knjige Čefurji raus

Prenova nivojskega prehoda v Notranjih Goricah

Avgusta so zaposleni v Sekciji za vodenje prometa Postojna in Železničarskem gradbenem podjetju obnovili nivojski prehod Plešivica, v kilometru 577 +288,75 v Notranjih Goricah. Od ponedeljka do petka je 37 delavcev izvedlo naslednja dela:

rezanje asfalta na območju prehoda, demontaža stare gume, demontaža tirnic, zamenjava dotrajanih spojnih vijakov in ščitnikov pragov, montaža novih tirnic, montaža temeljev, ureditev spodnjega ustroja (zamenjava tampona, vgradnja geotekstila 400 g/m², vgradnja geomreže LBO-401, ureditev

odvodnjavanja, strojna regulacija geometrije desnega in levega tira, ročna regulacija desnega in levega tira, montaža nove gume pontiStrail za velike prometne obremenitve, asfaltiranje na območju prehoda.

Med obnovo je bil prehod zaprt za cestna vozila, medtem

ko so vlaki mimo delovišča vozili po enem tiru. Pri obnovi je šlo za velik logistični zalogaj, saj nivojski prehod v Notranjih Goricah, po podatkih iz leta 2011, v 24 urah prečka povprečno 4500 vozil in 99 vlakov. Stroški ureditve so znašali približno dvesto tisoč evrov.



Tridnevno usposabljanje prvih posredovalcev ob železniški nesreči

Slovenske železnice so v sodelovanju z organizatorjem Zavodom Vizija varnosti izvedle tridnevno usposabljanje prvih posredovalcev (gasilci, reševalci, policisti, vojniki ...) in intervencijske skupine SŽ za primer velike železniške nesreče. Udeleženci so se

(foto: Miško Kranjec)



na petih delovnih točkah usposabljali v reševanju oseb izpod težkih železniških vozil in v drugih dejavnostih prvih posredovalcev. Da bi se čim bolj približali realnim razmeram ob tovrstni nesreči, so udeleženci tri dni preživeli v kampu, ki je bil postavljen na območju Centralnih delavnic Ljubljana Moste. Največji tovrstni dogodek v Sloveniji do zdaj z naslovom **Izredni dogodki na železnici; dviganje in vleka težkih bremen** je vključeval tridnevno usposabljanje tako s teoretičnim kot praktičnim delom. Prvi dan so udeležence seznanili z nevarnostmi, ki prežijo pri njihovi intervenciji na železnici, naslednje dni so se preizkušali v reševanju oseb iz železniških vozil in zadnji dan, v soboto, izvedli skupno reševalno vajo na podlagi scenarijev za dve železniški nesreči. Na vaji je sodelovalo več kakor tristo aktivnih

gasilcev, reševalcev, vojakov in drugih udeležencev iz Slovenije, Nemčije, Španije, Hrvaške in Srbije ter sto markirantov, uporabili pa smo tudi 30 lutk za reševanje.

Zoran Matijevič

(foto: Miško Kranjec)



Uspesno opravljen prevoz izjemno težkega tovora

Avgusta so Slovenske železnice iz Črnuč v Ljubljani proti Slovaški prepeljale enega izmed največjih energetskega transformatorjev, ki so ga izdelali v podjetju Kolektor Etra Energetski transformatorji, d. o. o., iz Črnuč. S tem so Slovenske železnice po slovenskih tirih prepeljale enega najtežjih tovorov. Samo glavni del transformatorja namreč tehta 204 tone. Transformator napetostnega nivoja 400 kilovoltov in z močjo 350 megavoltamperev smo prepeljali na posebnem, 24-osnem vagonu, skupna teža posebnega vlaka pa je bila 502 toni.



Vleka 502 toni težkega transformatorja proti Slovaški

Dan D na železniški postaji Ljubljana



Novomeška skupina Dan D je konec septembra pripravila presenečenje in nekaj pred osmo uro na ponedeljkovo jutro zaigrala v podhodu in na železniški postaji v Ljubljani. Dan D so tokrat, namesto s tradicionalnimi električnimi, zaigrali z akustičnimi inštrumenti. Petčlanska skupina je zaigrala na mandolino, polakustični bas, bariton, bisernico, celo vrsto različnih tolkal in celo na prazno steklenico vina.

Nemčija**Nov tovorni vlak Velika Britanija–
Poljska**

DB Schenker je podvojil število prevozov med Veliko Britanijo in Wroclavom na Poljskem. Prvo pogodbo o prevozih med krajema Barking in Wroclav so podpisali novembra 2011 in že v prvih treh mesecih so zaradi točnosti in kakovosti prevozov privabili veliko kupcev. Iz Poljske so vozili popolnoma polni vlaki, iz Velike Britanije v Wroclav pa 70-odstotno napolnjeni. V začetku oktobra je začel med krajema voziti še drugi vlak na teden.

(vir: Railway Gazette)

Belorusija**Stadler Rail in Belkommunmash
s skupnim podjetjem**

Podjetje Stadler Rail je skupaj z beloruskim podjetjem Belkommunmash začelo graditi tovarno, v kateri bodo sestavljali železniška vozila za evroazijski trg. Pri tem kot potencialne kupce omenjajo tudi Rusijo in Kazahstan. Skupno podjetje bo izdelovalo široko paletno vozilo, od tramvajev in trolejbusov do vlakov za podzemno železnico in hitrih medkrajevnih vlakov. Prvi vlaki naj bi iz tovarne odpeljali leta 2014.

(vir: Railway Gazette)

Bolgarija**Bolgarske železnice prodajajo tovorni
del podjetja**

Bolgarija je objavila razpis za nakup tovarnega dela državne železniškega podjetja BDZ Tovarni Prevozi. Razpis je pritegnil veliko pozornosti in investitorje iz Avstrije, Španije, Turčije. BDZ, ki zaposluje več kakor 4000 ljudi, je največji tovorni prevoznik v državi in razpolaga z 220 vlečnimi vozili in 4859 tovornimi vagoni. Lani so prepeljali dobrih 11,5 milijona ton tovora. Bolgarija je že leta 2009 poskušala prodati tovorni del podjetja, vendar so se kupci iz Nemčije in Avstrije, zaradi slabih gospodarskih razmer, umaknili. Tokratni razpis se konča v začetku novembra letos.

(vir: Railway-technology.com)

Kazahstan**Alstom s poslom v Kazahstanu**

Podjetje Alstom in hčerinska družba Kazahstanskih železnic sta podpisala pogodbo o vzdrževanju, popravilu in posodobitvi 27 potniških lokomotiv z oznako KZ4AC za obdobje 25 let. Pogodba, ki je vredna okrog sto milijonov evrov, je začela veljati takoj. Za Alstom je Kazahstan zanimiv predvsem zaradi geografske lege in težnje po modernizaciji. To je prvi posel Alstoma v Kazahstanu in je tudi po mnenju vodilnih v podjetju temeljni kamen za dolgoročno sodelovanje s Kazahstanom.

(vir: European railway review)

Španija**Krčenje proračuna za investicije
v prometno infrastrukturo**

Špansko ministrstvo za promet je zaradi letošnjega skupnega državnega primanjkljaja v osnutku proračuna za naslednje leto objavilo 15,6-odstotno zmanjšanje investicij v infrastrukturo za vse oblike transporta. Če parlament sprejme ta osnutek bo stopnja investicij v železniško infrastrukturo padla za dobro četrtino, s 5,11 milijarde evrov na 3,78 milijarde naslednje leto. Španske državne železnice ob sprejemu tega ukrepa v naslednjem letu pričakujejo desetkratno povečanje izgube.

(vir: IRJ)

Švica**Nadgradnja proge ob
švicarsko-nemški meji**

Nemške železnice oziroma njihov DB Project bodo obnovile železniško progo ob zgornjem toku Rena, od Erzingena na švicarsko-nemški meji do Beringena v Švici. Kljub temu da skoraj 90 odstotkov proge poteka po Švici, so lastnice infrastrukture Nemške železnice. Za popolno nadgradnjo proge bodo odšteli okrog 90 milijonov evrov. Proga bo po obnovi dvotirna in elektrificirana ter opremljena z novimi signalnimi napravami. Obnova naj bi trajala 22 mesecev.

(vir: IRJ)

Kitajska**Odprta nova proga za vlake velikih
hitrosti**

Kitajska je odprla 536 kilometrov dolgo progo, namenjeno vlakom velikih hitrosti. Na njej je osem postaj, vlaki pa bodo potovali s hitrostjo 300 kilometrov na uro. Potovalni čas med mestoma Zhengzhou in Wuhan se je tako z dobrih štirih ur skrajšal na uro in 56 minut. Za zdaj bo na tej relaciji vozilo 24 vlakov.

(vir: IRJ)



(foto: Miško Kranjec)

Kako povečati svojo ustvarjalnost

Kdaj ste nazadnje dali prostoto pot svoji ustvarjalnosti in inovativnosti? Ob ustvarjanju imamo možnost, da se izrazimo na različne načine in se ob tem tudi osebnostno potrdimo. Če ponovno odkrijemo svoje sposobnosti in dosežke, ob tem lahko doživimo občutek lastne vrednosti. Ker zadovoljimo svoje notranje potrebe, presežemo določene kriterije okolja, ki so precejšeni in se nanašajo na primer na zunanji videz, posedovanje materialnih dobrin, višino zaslužka ... Prava presežek pa je tisto, kar lahko vpliva na spremembo našega lastnega življenjskega sloga, ki nam prinaša več zadovoljstva, da ne razmišljamo več o tem, kaj bi želeli spremeniti in s čim bi lahko izboljšali kvaliteto svojega vsakdanjega življenja, saj to že počnemo.

Nemško-ameriški razvojni psiholog Erik Erikson je v teoriji psihosocialnega razvoja razdelil človekovo življenje v osem faz. Sedma faza v tej njegovi teoriji je *ustvarjalno življenje* in na drugi strani *obupa ali stagnacija*. Ta faza je v našem življenju najdaljša in obsega predvsem obdobje naše delovne dobe, ko smo praviloma najbolj ustvarjalni in na vrhuncu svojih moči. V teoriji Erikson poudarja, da je pogoj za uspešno in ustvarjalno življenje uspešen zaključek posameznih predhodnih razvojnih faz. Neuspešna razrešitev razvojnih faz pa pomeni življenjski zastoj in nezmožnost uspešnega nadaljevanja, kakovosti življenja in polnega samouresničevanja.

Temelji človekove ustvarjalnosti

Ena izmed (petih) osnovnih otrokovih potreb (po Kellmer Pringle) za uspešen in vsestran-

»Želja po znanju je v naravi vsakega dobrega človeka.«

Leonardo da Vinci.

ski razvoj je **potreba po učenju in novih spoznanjih**. Otrok je vedoželjen. Vsa njegova čutila so naravnana k odkrivanju, učenju in raziskovanju. Radovednost je nenasitna. Z nenehnim postavljanjem vprašanj išče odgovore o skrivnostih sveta, narave, vesolja, stvari. V njem je nenasitna želja po



odkrivanju sveta okrog sebe, po spoznavanju življenja in želja po učenju novih stvari. Pogosto slišimo otrokove besede: »Bom sam.« Vse stvari poskuša opraviti sam, saj ga vodi želja po nenehnem odkrivanju in spoznavanju novih spretnosti in novega znanja. Z osvajanjem novih spretnosti in novega znanja pa si krepi občutek lastne sposobnosti, občutek samostojnosti in neodvisnosti. Za starše je to seveda na nek način »težko« obdobje, ker zahteva od njih veliko potrpežljivosti, vztrajnosti, pa tudi zaupanja, da je otrok sposoben sam opraviti določen izziv ali podvig. Če

starši nimajo dovolj zaupanja ali niso dovolj potrpežljivi, kaj hitro raje sami napravijo določeno stvar namesto otroka, in to opravičujejo s tem, da je tako hitreje, manj zamazano, bolj pravilno. Pri tem pa pozabljajo, da je otrok prikrajšan za pomembno življenjsko izkušnjo. S časoma v otroku nehote zatrejo njegovo potrebo po radovednosti in gonilno silo po ustvarjalnosti ter potrebo po učenju. Ko pa otrok odraste, se starši čudijo, kako, da se ne

tudi zahtevajo, sami pa delajo drugače. Pregovor pravi: »Besede mičejo, zgledi vlečejo!« Dvojna sporočila otroka zmedejo in delajo še bolj negotovega, zmedenega, zaradi česar ima otrok še dodatne težave.

Pomen praktičnih izkušenj

Učenje na podlagi praktičnih izkušenj je zelo pomembno in nenadomestljivo. Človek se lahko na primer nauči teoretičnega znanja o vožnji vlaka, vendar izkušen strojevodja lahko postane šele z dejansko vožnjo, ko si pridobi izkušnje v različnih (zlasti kritičnih) situacijah. Potrebne so torej praktične izkušnje.

Izkustvo ustvarjanja, doseganja dobrih rezultatov in sposobnosti človeku pomaga k boljši samopodobi. Z lastnim delom in ustvarjalnostjo si človek krepi občutek lastne vrednosti. Človek se potrjuje in dokazuje, da je sposoben, da je učinkovit in uspešen.

Pomembno je tudi obnavljanje in preverjanje osvojenega ali pridobljenega znanja, ker se zavedamo, da lahko naučene stvari, zlasti če jih ne uporabljamo, v vsakdanjem življenju in delu, tudi pozabljamo. Pri delu delamo tudi napake. »Kdor dela tudi greši«, pravi pregovor. Napaka pa je tudi priložnost, da se iz nje kaj naučimo, če smo na to seveda pripravljani. Pregovor pravi: »Bolje se je učiti na tujih napakah, kakor na lastnih.«

Kako prebuditi ustvarjalnost v sebi?

Kako sem zadovoljen s svojim življenjem? Koliko sem zadovoljen s svojo samouresničitvijo? Kaj bi še želel v svojem

nost?

življenju doseči, spremeniti? Na katerem področju bi želel še kaj doseči in uresničiti? Kako radoveden sem še? Katera področja me zanimajo in na katerih področjih še lahko pridobivam določeno znanje in spretnosti? Koliko je v meni želje postati več, kot to, kar sem? Koliko sem se pripravljen spremeniti? To je le nekaj vprašanj, ki spodbujajo razmišljanje o naši ustvarjalnosti, želji po novem, še neuresničenem. Govorijo o tem, kako »mladi/stari« smo še/že, koliko je še v nas neizživetega in radovednega otroka, ki se želi uresničiti, izpolniti.

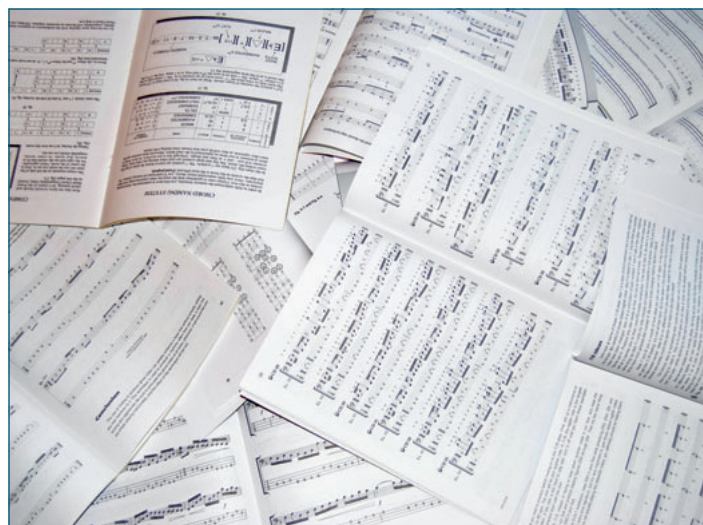
Znanka mi je pripovedovala, da je pred leti prišla na Univerzo za tretje življenjsko obdobje osemdesetletna gospa, ki se je vpisala k učenju tujega jezika. V zagovor je povedala, da zaradi mnogih dejavnosti v življenju ni nikoli našla časa, da bi lahko svoje znanje tujega jezika izpopolnila. Zdaj je pa ta čas nastopil. Primer je zelo zgovoren.

Tak človek je ustvarjalen tako rekoč vse svoje življenje. Ta ustvarjalnost je tista gonilna sila, ki mu daje energijo, ki osmišlja njegovo življenje in izboljšuje kakovost njegovega življenja. Je pot k samouresničitvi in izpolnitvi. Njegovo življenje postaja bolj smiselno. Nikoli ni prepozno za ustvarjalnost, za samouresničevanje.

Nekateri so mnenja, da naše umske sposobnosti z leti slabijo. Vendar je resnica drugačna.

Človek, ki je vitalen, poln življenja in volje do novih znanj, ni nikoli prestar, da bi se učil in osvajal novo znanje, nove veščine in spretnosti.

Z redno uporabo se lahko sposobnost možganov izboljšuje, zlasti če skrbimo za možganski trening in ohranjanje vitalnosti živčnih celic. Raziskave so pokazale, da je sposobnost možganov tako velika, da v življenju v najboljšem primeru ne izkoristimo niti pet odstotkov njihove zmogljivosti. Naši možgani so veliko bolj zmogljivi, kot si lahko predstavljamo. Zato je pomembno, da se naučimo izkoristiti njihovo zmogljivost.



Ustvarjalnost in inovativnost na delovnem mestu

Želja po ustvarjalnosti in inovativnosti se kaže tudi na delovnem mestu. Koliko je v nas želje po novem znanju, bodisi s področja dela, ki ga pokrivamo, bodisi s katerega drugega področja? Česa bi se želeli še naučiti? Koliko je v nas želje po širitvi in pridobivanju znanja, da bi se naučili več od tega, kar je nujno potrebno za opravljanje določenega dela? Lahko bi govorili o »usposabljanju« za večopravilnost. Znanje je nekaj, česar nam nihče ne more vzeti.

Ustvarjalnost nam je lahko v pomoč pri razmišljanju, kako bi lahko izboljšali ali poenostavili določen del delovnega procesa? S čim in na kakšen način bi lahko zmanjšali stroške ali povečali prihodke? Kako bi izboljšali vzdušje v podjetju, ali ustvarili boljše medsebojne odnose? Pri tem lahko kdo podvomi, da ni sposoben, da nima moči in vpliva, da bi lahko kar koli prispeval k spremembi in izboljšavi. Vendar tu niso pomembne samo velike

osebne, v drugačni luči, kot se vidimo sami, in so lahko dragoceni vir informacij o nas samih, ki nam pomagajo k spremembam.

Pomen vztrajnosti

Otroka, ki spodbujamo na njegovi poti raziskovanja in učenja novih stvari, krepimo v njegovi vztrajnosti. Vztrajnost je lastnost, ki je pomembna pri učenju in se kaže tudi v ustvarjalnosti, še zlasti pri soočanju z ovirami in preprekami, ki lahko otežujejo uresničitev zastavljenih ciljev. Ustvarjalni ljudje so vztrajni ljudje. So ljudje, ki razmišljajo s svojo glavo in imajo svoje mnenje, stališča in prepričanja. Brez vztrajnosti je težko doseči zastavljene cilje in uresničiti zahtevne naloge. Težava pa lahko nastane takrat, ko zaradi trme ali ponosa vztrajamo pri svojih napačnih prepričanjih, kar praviloma vodi do konfliktnih situacij in napak. Zato je v takšnih primerih sposobnost opazovanja odziva sodelavcev in naših bližnjih ter dovednost za njihovo mnenje zelo koristna, ker se lahko iz tega veliko naučimo.

Premislimo lahko tudi o tem, kdaj smo nazadnje prebrali kakšno dobro knjigo? Knjigo, ki bi nas navdihnila, spodbudila k razmišljanju, k ustvarjalnosti. Vsak dan lahko premislimo, kaj bi lahko danes naredili, da bi prispevali k pozitivnim spremembam v svojem okolju, na delovnem mestu, k lastni izpolnitvi, za bolj zdravo življenje, za ohranitev bolj čistega okolja, za boljše medsebojne odnose, za več veselja in radosti.

Ko je človek ustvarjalen, čuti zadovoljstvo, doživlja občutek sposobnosti in lastne vrednosti.

Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (15)

Uporaba načela vodenja: Procesni pristop za uresničevanje finančnih in ekonomskih koristi

»Želeni rezultat se doseže uspešneje, kadar se aktivnosti in z njimi povezani viri vodijo kot proces.« (ISO 9000:2005)

Procesni pristop omogoča boljše izrabo virov (lokomotiv, vagonov, prog, osebja in drugih), krajše čase (dostave pošiljk, potovanja, odprave napak in drugih), nižje stroške (energije, zadrževanja vozil, dela in drugih), boljše lastnosti oziroma boljše kakovost proizvodov (storitev) in s tem večje zadovoljstvo odjemalcev in drugo.

V enem od prejšnjih člankov sem poudaril, da mora biti pro-

ces voden tako, da izpolnjuje zahteve in potrebe zunanjih in notranjih odjemalcev. Odgovornosti za vodenje procesov morajo biti opredeljene. Prav tako vmesniki med procesom in funkcijami organizacije.

Na vhodu in izhodu je treba zagotoviti meritve. Vodenje procesa naj poteka na podlagi povratnih informacij, ki jih dobimo s statistično obdelavo meritev izhoda procesa.

Vodstvo organizacije je odgovorno, da so nedvoumno določene usmeritve in cilji organizacije in zagotovljeni potrebni viri za učinkovito izvajanje pro-

cesov. Rezultati procesov morajo izpolnjevati zahteve in pričakovanja odjemalcev, saj so le zadovoljni odjemalci (stranke, potniki) zagotovilo za dolgoročno uspešen razvoj organizacije. Zato mora vodstvo organizacije zadovoljstvo odjemalcev skrbno spremljati in meriti, analizirati povratne informacije, ugotavljati priložnosti za nenehno izboljševanje in na tej podlagi proizvode (storitve), procese in sistem nenehno izboljševati. Ker pa so spremembe čedalje hitrejše in čedalje zahtevnejše, organizacija dobaviteljem ne postavlja le zahteve za vhode

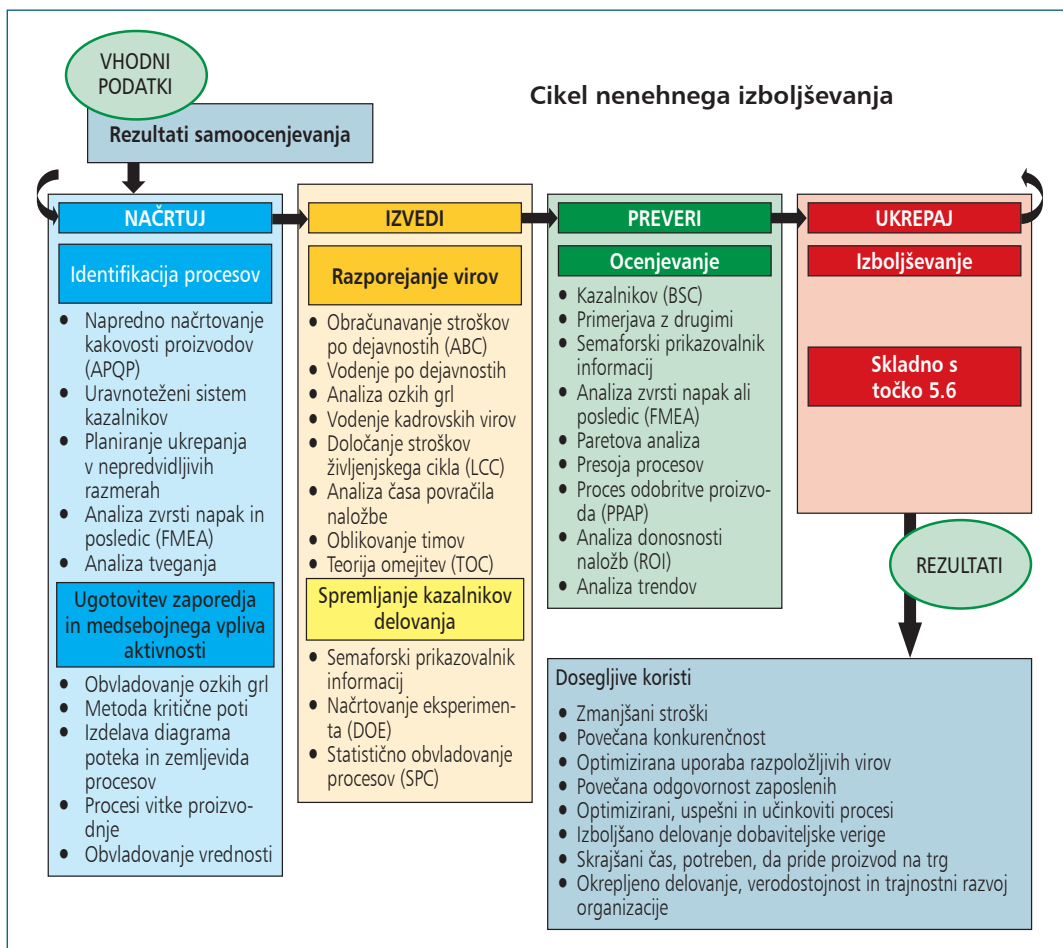
v svoje procese, temveč z njimi razvija dolgoročne, partnerske odnose.

Priložnosti za izboljševanje uspešnosti

Procesni pristop ponuja tudi organizacijam v železniškem prometu številne priložnosti za izboljševanje dejavnikov uspešnosti, in sicer:

- 1. Oblikovanje in izvajanje politike ter strategij:** določitev in učinkovito vodenje procesov organizacije vodi k bolj predvidljivim rezultatom in učinkovitejši uporabi virov.
- 2. Določanje nalog in ciljev:** poznavanje in razumevanje sposobnosti procesov omogoča postavljanje izzivalnih nalog in ciljev.
- 3. Operativno vodenje:** učinkovito vodenje procesov omogoča racionalnejše organiziranje in s tem krajše roke izvedbe, nižje stroške, preprečevanje napak, obvladovanje odstopanj in doseganje zastavljenih ciljev.
- 4. Razvoj zaposlenih:** omogoča povezanost procesov zaposlovanja, izobraževanja in usposabljanja ter razvoja zaposlenih z bodočimi potrebami organizacije.

Za organizacije je koristno, če v svoje sistema vodenja kakovosti vključijo procese, kot na primer nadziranje finančnih in operativnih rezultatov poslovanja, obvladovanje finančnih tveganj, razvoj in vzdrževanje informacijskega sistema, obvladovanje stroškov, evidentiranje poslovnih dogodkov in računovodsko obračunavanje, vodenje in izvajanje investicij. Te in podobne procese običajno poimenujemo s podpornimi procesi.



Varnost železniškega prometa (12)

Orodja za izboljševanje varnosti – Analiza FMEA

V prizadevanjih za doseganje uspeha v močni konkurenci na transportnem trgu je treba nenehno izboljševati storitve, procese in sistem vodenja. Zmagovalci smo vsakič, ko se je odjemalec (stranka, potnik) odločil za naš proizvod (storitev), ker je v naši storitvi videl prednosti, ki mu jih konkurenca ni mogla ponuditi, in sicer:

- boljšo izvedbo storitve oziroma prilagodljivost storitve glede na potrebe odjemalca (stranke, potnika),
- nižjo ceno,
- večjo udobnost potovanja,
- večjo zanesljivost,
- boljšo varnost in drugo.

To pomeni, da mora organizacija neprestano vlagati v razvoj, spodbujanje inovativnosti, skupinsko delo, usposabljanje osebja in uporabljati druga orodja, da omogoči vse oblike izboljševanje varnosti v železniškem prometu.

Sistem vodenja kakovosti in sistem varnega upravljanja morata s politiko kakovosti in varnostno politiko, cilji in postopki zagotoviti nenehno izboljševanje procesov in varnosti. Vlaganja morajo zagotoviti ustrezno tehnologijo oziroma varne storitve. Kombinacija obojega pa omogoča organizaciji enakovredno tekmovanje na transportnem trgu.

Analiza FMEA

Pri razvoju proizvodov in procesov običajno uporabljamo dobro znane metode, med drugim tudi analizo FMEA – Failure Mode Effect Analysis oziroma **Analizo učinkov možnih načinov odpovedi**.

Z uporabo analize FMEA želimo odpraviti oziroma izločiti

morebitna žarišča odpovedi, da bi znižali stroške popravil, zmanjšali stroške morebitnih novih preskušanj, skrajšali čas odpovedi in povečali zadovoljstvo odjemalcev.

FMEA je sistematična analiza, s katero ugotovljamo načine odpovedi in vzroke zanje. Vzroki so povezani z:

- razvojnim procesom (DFMEA),
- proizvodnim procesom (PFMEA),
- življenjskim ciklom določenega proizvoda (LFMEA).

Načeloma analizo FMEA opravljamo pri novih konstrukcijah ali večjih konstrukcijskih spremembah proizvodov. Uporabljamo jo v razvoju in tehnologiji, pri:

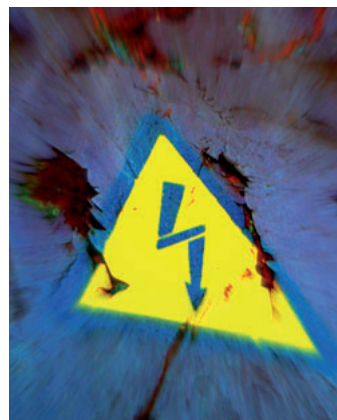
- sistemih (napravah),
- sestavnih delih,
- elementih,
- programski opreми,
- storitvah.

FMEA je analiza, ki daje najboljše rezultate, kadar jo opravlja interdisciplinarna skupina, katere člani imajo široko znanje o proizvodih, njegovi uporabi, servisiranju in tehnologiji. Vodja in člani skupine morajo biti strokovnjaki z ustreznim spektrom znanja, večletno prakso in podrobnim poznavanjem proizvoda oziroma storitve. Skupino morajo sestavljati osebe s prepričanjem, da njihovo delo lahko bistveno pripomore k učinkovitosti, kar zadeva izpolnjevanja potreb odjemalcev.

V teoriji analizo FMEA priporočajo za razvoj, načrtovanje preventivnega vzdrževanja, razvoj preskusne opreme in tehnoloških procesov, pri proizvodih, za katere obstaja prav-

na odgovornost in/ali zakonska regulativa (napajalniki, oprema bencinskih servisov ...), pri opreми, ki jo je težko ali celo nemogoče testirati, in pri popolnoma novih konstrukcijah. Iz tega izhaja, da je analiza FMEA zelo primerna tudi za železniški promet, predvsem pa pri tehnoloških procesih v železniškem prometu.

Dokumentacijo sestavljajo: vhodni dokumenti, zapisniki o delu skupine, merila za ocenjevanje kritičnosti, pogostosti in možnosti zaznave (detektabilnosti), izpolnjeni obrazci in zaključno poročilo.



Merila za ocenjevanje kritičnosti, pogostosti in možnosti zaznave (detektabilnosti) je treba oblikovati za vsako analizo posebej. Pomembno je, da jih vsi sodelujoči razumejo enako, zato je najbolje, da jih oblikujejo sami. Merila se običajno ocenjujejo od 1 do 10. Ocena 1 pomeni najmanjši vpliv, 10 pa največji. Skupina mora določiti prag za opravljanje preventivnih ukrepov. To je treba izvesti takrat, ko je za določen sistem ugotovljen visok faktor kritičnosti.

Analizo FMEA uporabljamo najpogosteje za napovedovanje

možnih odpovedi in določanje preventivnih ukrepov v razvoju in procesu proizvodnje. Temelji na skupinskem delu, tako da združuje izkušnje posameznikov pri obravnavanju določene proizvodne oziroma storitve (FMEA v razvoju) ali procesa (FMEA v procesu med izdelavo proizvoda ali pri opravljanju storitve).

Za organizacijo pomeni dokumentiranje izkušenj ustvarjanje podatkovne baze znanja. Na podlagi svojih uspehov in neuspehov si običajno posamezniki nabirajo izkušnje in kopičijo znanje. Z odhodom strokovnjakov iz organizacije ta izgubi znanje, v katero je vlagala velika sredstva. Napake se zato ponavljajo vse dokler osebje v organizaciji ne doseže ustrezne ravni znanja oziroma kompetentnosti. Z ustnim izročilom, v obliki anekdot, se sicer običajno prenašajo izkušnje, vendar tak prenos informacij ni zanesljiv, še posebej ne v železniškem prometu.

Običajno tehnična dokumentacija vsebuje določene informacije, ki dajejo odgovore na vprašanja KAJ? in KAKO?, ne kažejo pa razlogov za odločitve (odgovorov na vprašanje ZAKAJ?). Te informacije so običajno brez sistematičnega zapisovanja izgubljene. Pri spremembah dokumentacije (npr.: predpisov o opravljanju železniškega prometa in podobno) lahko, če razlogov ne poznamo, sprejmemo napačne odločitve, katerih posledica bodo nepričakovane odpovedi oziroma izredni dogodki ali motnje v železniškem prometu. Zapis analize FMEA kažejo razloge za odločitve, zato so pomemben vir znanja organizacije.



Innotrans 2012 – Prihod

Innotrans je največji svetovni železniški sejem in največja predstavitev dosežkov na področju železniške industrije, ki poteka v Berlinu vsako drugo leto. Letošnji sejem je bil deveti po vrsti in po podatkih organizatorjev se je priveditve, ki je trajala štiri dni, udeležilo več kakor sto deset tisoč obiskovalcev.

Na sejmu Innotrans podjetja predstavijo svoje največje dosežke in nove tehnologije na področju železniškega prometa. Na več kakor 90 tisoč kvadratnih metrih razstavnega prostora se lahko obiskovalci sprehodijo skozi najsodobnejša železniška vozila, si ogledajo inovacije v železniški industriji in spoznajo delovanje vrhunske železniške tehnologije.

Innotrans 2012 presegal rekorde

Na sejmu se je letos predstavljalo rekordno število podjetij, bilo jih je namreč kar

2515. Podrobneje jih lahko razdelimo v pet sklopov. Razstavljavci s področja železniške tehnologije, železniške infrastrukture, javnega transporta, notranje opreme železniških



(foto: Miško Kranjec)

The future of mobility

InnoTrans 2012
International Trade Fair for Transport Technology
Innovative Components · Vehicles · Systems
18 – 21 September · Berlin
www.innotrans.com

Messe Berlin

vozil in gradnje predorov. V 26 dvoranah smo si lahko ogledali predstavitve podjetij iz 49 držav. Na zunanji ploščadi je bilo razstavljenih 115 železniških vozil.

Sejem je izjemen tudi zato, ker so letos predstavili kar 147 novih produktov, od tega so bili 104 predstavljeni prvič na svetu. Sejem je dopolnjeval gosto zapolnjeni program spremljevalnih konferenc, pripravili pa so tudi šest glavnih dogodkov, med drugim srečanje voditeljev železnic. Največ razstavljavcev je bilo kot po navadi iz Nemčije, sledila je Francija z 90 podjetji, vendar se je delež drugih razstavljavcev od leta 2010, po podatkih organizatorjev, povečal za 57 odstotkov.

Razstavljavci

Na sejmu Innotrans se prepletajo razstavnimi reklamni prostori z dinamičnimi predstavitvami železniških vozil, lokomotiv, motornih garnitur, vzdrževalnih strojev, dvigal in druge železniške mehanizacije.

Na sejmu se predstavljajo tako nacionalni železniški prevozniki, zasebniki, podjetja, ki se ukvarjajo izključno s tovornim transportom, kot tudi podjetja, ki izdelujejo železniška vozila in specializirane komponente.

Na Innotransu si lahko ogledamo preizkušene dosežke na področju varnosti v železniškem prometu, izpopolnjene računalniške programe za vodenje prometa, spremljanje razmer v prometu, opozarjanje na predmete in ljudi na železniških tirih.

Že hiter sprehod skozi 26 razstavnih hal in zunanjo raz-

Član uprave Nemških železnic Rüdiger Grube: »Prihodnji globalni izzivi narekujejo nove koncepte pri transportu ter mobilnosti in prav tukaj bo železniški promet igral najpomembnejšo vlogo.«

nost mobilnosti

Glavni slogan sejma Innotrans 2012 je **Prihodnost mobilnosti.**

stavno ploščad nam pokaže, da sta železniški sektor in industrija, ki stoji za njim, zelo dejavna.

Ker postaja sodelovanje Evrope z Azijo čedalje bolj intenzivno, sta bili dve hali posebej namenjeni japonskim razstavljavcem s paradnimi konji njihove industrije, Toshiba, Hitachi, Kawasaki itd.

Proizvajalci iz Azije so letos zanimivo izjemno povečali svojo prisotnost na sejmu in zakupili dobro polovico razstavnega prostora več kakor

kitajska podjetja sodelujejo na sejmu, in dejal, da je zanje Innotrans priložnost, da razižčejo evropski trg in predstavijo svoja železniška vozila.

V primerjavi s prejšnjimi leti se je na sejmu močno povečala tudi navzočnost ameriških podjetij.

Največja evropska železniška podjetja, Francoske železnice (SNFC), Nemške železnice (DB), Ruske železnice (RZD), so na sejmu predstavila svoje širokopotezne projekte tako v potniškem kot v tovornem

prometu. Nemške železnice so predstavile novo generacijo vlaka ICE, Ruske železnice novo elektromotorno garnituro podjetja Siemens, ki bo namenjena prevozom v času zimskih olimpijskih iger v Sochiju v Rusiji.

Dogajanje na sejmu

Innotrans je za razstavljavce in obiskovalce odlična priložnost za interdisciplinarne pogovore, predstavitve novosti in vzpostavljanje temeljev za prihodnje sodelovanje, kar poteka ob številnih dogodkih in edinstvenih predstavitev izdelkov. Sejem pa je seveda odlična priložnost za kupce in proizvajalce transportne tehnologije. Obiskovalci se lahko preizkusijo tudi v vožnji simulatorja sodobnega vlaka, pri katerem je mogoče upravljati vse kontrolne ročice in stikala, ki so pri pravem vlaku.

Odlična poslovna priložnost

Podjetja so tudi tokrat najela celoten razstavni prostor do zadnjega prostega metra. V Berlinu je bila predstavljena vrhunska železniška tehnolo-

gija in kar 104 novosti, kar je enkrat več kot na prejšnjem sejmu. Član uprave podjetja Vossloh, Norbert Schiedeck, je o sejmu dejal: »Za naše podjetje je bil Innotrans popoln uspeh.«

Organizatorji navajajo podatke, da se je med trajanjem letošnjega sejma sklenilo za več kakor 1,8 milijarde evrov poslov. Verjetno največji delež k tej vsoti prispeva dogovor med Nemškimi železnicami in podjetjem PESA iz Poljske. Najstarejši poljski proizvajalec

Ob klimatskih spremembah, rasti prebivalstva, čedalje večji urbanizaciji se soočamo s čedalje večjimi izzivi, ki nas vodijo k izbiranju bolj učinkovitih transportnih rešitev, prav to pa je tisto glavno, kar smo lahko videli na letošnjem sejmu v Berlinu.

(foto: Miško Kranjec)



na prejšnjem sejmu. Kitajska se je predstavljala z dvema največjima izdelovalcema vlakov, podjetjema CSR (China South Locomotive & Rolling Stock Corporation) in CNR (China North Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation).

Yang Xiong-Jing, razvojni menedžer v podjetju CNR, je pokazal veliko zadovoljstvo, da

Innotrans 2012 – podatki

Obiskovalci	126.110 iz 140 držav
Razstavljavci	2.515 iz 49 držav
Razstavni prostor	Skupaj več kakor 180.000 kvadratnih metrov razstavnega prostora
	94.608 kvadratnih metrov notranjega razstavnega prostora
Zunanja predstavitev železniških vozil	3.500 metrov železniških tirov
	115 železniških vozil



Berlinski železniški sejem

Innotrans 2012



Maketa novega hitrega vlaka Freccia Rossa (Rdeča puščica) 1000, ki ga skupno razvijata Bombardier in Ansaldo Breda kot odgovor na Italo.



Prototip novega vlaka Talgo Avril, ki dosega hitrost 380 km/h, lahko pelje 600 potnikov, izdelovali pa ga bodo za tirne širine 1.435 mm, 1.520 mm in 1.668 mm.



Dizel-električna lokomotiva češke tovarne CZ Loko z močjo 1.450 kW za delo na premiku in lokalnih progah

Minili sta dve leti in berlinski sejem je odprl vrata obiskovalcem Innotransa, največjega železniškega sejma na svetu. Ta je letos še večji kot kdaj koli doslej, saj so razstavljalci, 2515 jih je iz 49 dežel, zasedli vse kotičke sejemskega prostora. Tu so vsi veliki – Alstom, Bombardier, Siemens, ob njih pa ogromno majhnih, a inovativnih proizvajalcev železniške opreme, ki uspešno najdejo niše, premajhne za velike, a zelo potrebne pri proizvodnji in vzdrževanju vozil in železniške infrastrukture. Kot je dejal Rüdiger Grube, izvršni direktor Nemških železnic, imajo njihove železnice okrog 35 tisoč dobaviteljev razne opreme, tu pa so seveda še vse druge evropske železnice, a slovenske industrije med



Vosslova »pošast« HSG – High Speed Rail

dobavitelji ni. Na letošnjem sejmu tudi ni bilo slovenskih razstavljalcev.

Zame kot fotografa je seveda bil najzanimivejši odprti razstavljalni prostor, ki je bil spet poln novih vozil – lokomotiv, motorikov, tramvajev in specialnih vozil za vzdrževanje, le vagonov je bilo nekaj manj. Ob tem je zanimivo, kako velik delež, tako proizvajalcev kot kupcev, sestavljajo nekdanje »socialistične« države, predvsem Poljska in Češka. Obe



Večsistemna varianta električne lokomotive iz serije Griffin poljskega proizvajalca ZNLE z močjo 5.600 kW. V seriji Griffin je 7 variant za razne sisteme napajanja ter s hitrostmi do 140 km/h oziroma 200 km/h.



Električna lokomotiva za 3 kV istosmerni tok Gama Marathon najstarejše-ga poljskega proizvajalca železniških vozil PESA z močjo 5.600 kW



inder lahko brusi tirnice s hitrostjo 80 km/h in več

omenjeni sta postavili na noge močno industrijo železniških vozil, ki se tehnološko in oblikovno enakovredno kosajo z izdelki velikih. Žal mi omejeni prostor ne dopušča, da bi predstavil vse te novosti letošnjega sejma, toliko jih je bilo.

Evropski komisar za transport Siim Kallas je v uvodnem govoru dejal: »To so pomembni časi za evropske železnice, ki preraščanje v brezšivno omrežje gradijo na

dosežkih zadnjega desetletja. Če želi ta, doslej najbolj razdrobljeni način prevoza, doseči svoj polni potencial, potem potrebuje še več inovacij, novih idej in še več zasebnega investiranja. Še letos bo komisija predstavila predloge, ki bodo zagotovili, da bo naša vizija združenega železniškega omrežja postala resničnost. To pomeni predvsem odprtje trgov in zmanjševanje ovir med nacionalnimi železniškimi sistemi.«



Novi Siemensov Desiro s hibridnim pogonom, ki s kombinacijo elektromotorja/generatorja in litijevih ionskih baterij zmanjšuje porabo do 25 odstotkov.



Zmanjševanje škodljivih izpustov je čedalje bolj v ospredju. »Zelena« Vosslova dizel-hidravlična premikalka ima tri 360 kW motorje, ki se zaganjajo samodejno glede na obremenitev in tako zmanjšujejo porabo.



Da stare lokomotive niso za odmet, dokazuje tudi poljski NEWAG, ki modernizira ruske TEM-2 s 1.450 kW caterpillarjevimi agregati, z novo električno napeljavo ter s povsem preurejeno strojevodsko kabino.



Tudi nova Bombardierjeva dizel-električna lokomotiva TRAXX P160 ima 4 agregate z močjo 540 kW, ki delujejo odvisno od trenutne obremenitve.



Tudi varčni Švicarji ob vsej svoji železniški industriji ne pošiljajo svojih 40 let starih Re420 na odpad, temveč bodo vseh 30 strojev popolnoma modernizirali do leta 2016.



Ruske železnice na Innotransu 2012

Ruske železnice (Rossiyskie zheleznye dorogi – RZD) so nacionalni železniški prevoznik. Podjetje se ukvarja s potniškim in tovarnim prometom po drugem največjem železniškem omrežju na svetu, ki obsega 85.200 kilometrov prog, od tega je elektrificirana dobra polovica. Na leto Ruske železnice prepeljejo 950 milijonov potnikov in 1,2 milijarde ton tovora prek enajst časovnih pasov. Podjetje, ki zaposluje skoraj milijon ljudi, ima na razpolago 20.227 vlečnih vozil in 1.026.600 vagonov. Ruske železnice so eden izmed temeljnih stebrov hitro rasto-

čega ruskega gospodarstva in spadajo med štiri najbolj dobičkonosna podjetja v državi.

Železnice v Rusiji sicer letos praznujejo 175 let obstoja, RZD pa so bile ustanovljene leta 1992, ko so po razpadu Sovjetske zveze prenehale delovati Sovjetske železnice.

Strategija Ruskih železnic

Eden izmed najpomembnejših delov strategije ruskih železnic je razvoj infrastrukture. Pri tem v prvem koraku načrtujejo modernizacijo (2008-2015), v drugem pa veliko povečanje kilometrov tirov. Po minimalnem scenariju naj bi do leta

2030 zgradili prek 16 tisoč, po maksimalnem načrtu pa več kot 20 tisoč kilometrov tirov. Podjetje namerava zamenjati in obnoviti ogromno število vagonov in vlečnih vozil. Načrtujejo tudi veliko podaljšanje proge, namenjene velikim hitrostim. Potovanje na obstoječih progah nameravajo narediti še udobnejše in hitreje z nakupom novih vozil. Nekatere druge proge nameravajo nadgraditi za še višje hitrosti, s 160 na 200 kilometrov na uro, obstajajo pa tudi zamisli o zgraditvi super hitrih prog, po katerih bi vlaki vozili 350 kilometrov na uro.

Menjava voznega parka

Po programu menjave voznega parka Ruskih železnic bo podjetje za to namenilo slabi dve milijardi evrov. RZD se pospešeno modernizirajo, kar dokazujejo tudi pretekli nakupi. Milijardo in pol evrov so namenili za zamenjavo lokomotiv, z nakupom 537 novih lokomotiv. V prvi polovici letošnjega leta so kupili 211 novih lokomotiv, od tega 124 električnih in 87 dizelskih. Poleg tega so v istem obdobju popolnoma prenovili 850 lokomotiv. Samo v obdobju od 2008 do 2011 je tako



V. Yakunin: Predsednik Ruskih železnic Vladimir Yakunin (foto: Miško Kranjec)

podjetje dobilo 1656 novih lokomotiv.

Mednarodno sodelovanje

Ruske železnice so članice Mednarodne železniške zveze (UIC), dejavne so v Mednarodnem transportnem odboru Združenih narodov, sodelujejo s številnimi največjimi podjetji na področju železniške tehnologije. S podjetjem Siemens sodelujejo pri razvoju in izdelavi vlakov Desiro RUS Lastochka (kar predstavljamo v nadaljevanju) in tovarne električne lokomotive z oznako 2ES10. Sodelujejo tudi pri nekaterih infrastruktur-



Videoprojekcija razvoja Ruskih železnic v 175 letih obstoja (foto: Miško Kranjec)

Lastovka – Siemensova elektromotorna garnitura za OI v Sočiju



Elektromotorna garnitura Desiro RUS, Lastovka, namenjena za širokotirne proge (foto: Miško Kranjec)

Hitri motornik, ki so ga na Ruskih železnicah imenovali Lastovka (Lastochka), je rezultat ruskega sodelovanja s podjetjem Siemens. Sodelovanje se je začelo leta 2009 s podpisom dogovora, po katerem naj bi Siemens za Ruske železnice izdelal in dostavil 38 primestnih električnih garnitur Desiro RUS, s petimi vagoni, ki dosežejo najvišjo hitrost 160 kilometrov na uro. Naslednji korak sodelovanja je postavitve skupne tovarne za izdelavo omenjenih vlakov na ruskem

ozemlju. Po pogodbi naj bi se stopnja proizvodnje v tovarnah v Rusiji postopoma zviševala in bi leta 2017 dosegla najmanj 80 odstotkov.

Trenutno je projekt lokalizacije proizvodnje vlakov Desiro RUS eden izmed največjih prenosov tehnologije v Rusiji, zaradi česar so ustanovili tudi skupni inženirski center v Rusiji.

Glavna naloga vlakov Lastovka bo zagotoviti udoben in hiter prevoz na dogodke ob poletni študentski univerzijadi

nih projektih. Podjetje Alstom je za Ruske železnice izdelalo dve lokomotivi, eno za potniški promet, EP-20, in eno za tovorni promet, 2ES5. Leta 2004 so z Alstomom podpisali pogodbo za dobavo štirih vlakov Pendolino Sm6, ki jih v Rusiji imenujejo Allegro.

Širokotirna povezava do Dunaja

Eden izmed najzanimivejših prihodnjih projektov RZD je gradnja širokotirne proge čez Slovaško do Dunaja. S tem bi dobili neposredno povezavo z osrednjo Evropo, hkrati bi se čas prevoza tovora iz Azije v Evropo, glede na pomorski promet, prepolovil. Po tej progi bi potekal tako kontejnerski promet kot prevoz surovin. Po podatkih Ruskih železnic naj bi se predhodne študije končale v prihodnjem letu, gradnjo proge načrtujejo v obdobju od 2013 do 2015, vlaki pa naj bi po tej progi začeli voziti leta 2016. O tem smo se za Novo progo pogovarjali s predsednikom Ruskih železnic Vladimirjem Yakuninom:

NP: Kako daleč ste s projektom gradnje širokotirne železniške proge čez Slovaško do Dunaja?

Vladimir Yakunin: Pri tem projektu ne gre samo za podaljšanje

šanje transibirske železnice s tirno širino 1520 milimetrov. Pogovarjamo se o nujnosti razvoja mednarodnih transportnih koridorjev, ki povezujejo Azijo z Evropo in obratno. Na Ruskih železnicah si zelo prizadevamo razvijati nove produkte. Eden izmed takšnih je tudi železniška povezava iz Azije prek Rusije in Slovaške do Dunaja. Temu projektu so na Dunaju izrekli popolno politično podporo, prav tako smo dobili politično podporo na Slovaškem, gradnjo te železniške povezave absolutno podpirata tudi Ukrajina in Rusija.

Tega projekta ne želimo izpeljati kot projekt štirih držav, temveč kot skupni rusko-evropski projekt. Za to pa potrebujemo tudi podporo družbe in družbenih skupin določene starosti. Povem vam lahko, pa ni

smešno, temveč je žalostno, da je nekdo z druge strani Tihega oceana izjavil, da če bodo dovolili Rusom povezati se z Dunajem s širokotirno progo, bodo v šestih urah na evropskih peronih stali ruski tanki in po Dunaju marširali ruski vojaki. To sploh ni smešno, temveč je noro, to ni sedanjost, to so strahovi nekih drugih časov. Še enkrat bi rad poudaril, da pri tem projektu govorimo o evroazijskih povezavah, o globalnih povezavah, o transportnih koridorjih in o vzpostavljanju mednarodnega trgovskega sodelovanja.

NP: Kaj je glavni razlog, da se Ruske železnice predstavljajo na sejmju Innotrans 2012?

Vladimir Yakunin: Glavni namen tega, da se Ruske železnice pojavljajo na sejmju, je raz-

vijanje sodelovanja z različnimi podjetji in državami. Pogovarjali smo se na primer s predstavnikom mongolske vlade in seveda številnimi drugimi. Tokrat ne želimo podpisovati dogovorov, za nas je ta sejem odlična priložnost za poslovne pogovore o naših prihodnjih projektih.

Politika, programi, zagon in energija v podjetju so ruske železnice postavili v položaj, ko si, po najbolj optimističnih napovedih, za ne tako daljno prihodnost, nadejajo postaviti kopenski most med Azijo in Evropo, za četrtno povečati hitrost tovornih vlakov, zgraditi več tisoč kilometrov novih prog, med drugim tudi nove proge za vlake velikih hitrosti. Ruske železnice se močno trudijo povečati vlogo na globalnem transportnem trgu, še najbolj v evroazijskem prostoru.



Razstavni prostor Ruskih železnic (foto: Miško Kranjec)



Strojvodska kabina (foto: Miško Kranjec)



Potniški oddelek (foto: Miško Kranjec)



Sodoben videonadzorni sistem, s katerim spremljamo okolico vlaka (foto: Miško Kranjec)



Podvozje vlaka. Zaradi različne tirne širine so Desiro RUS postavili na posebne podstavne vozičke (foto: Miško Kranjec)

in predvsem ob zimskih olimpijskih igrah v mestu Soči leta 2014.

Vlaki Desiro RUS vozijo v temperaturnem razponu od -40 stopinj do +40 stopinj Celzija in morajo biti posebej opremljeni za delovanje v zimskih razmerah. V Siemensu so zato razvili posebne sisteme za odstranjevanje ledu, vode in kondenzirane vode iz raznih delov motornika. Vlake izdelujejo iz posebnih materialov, ki so temperaturno zelo odporni.

Vlaki so opremljeni s sodobnim ruskim KLUB-U varnostnim sistemom in prav tako z rusko

komunikacijsko opremo. Vsaka garnitura je opremljena tudi z videonadzornim sistemom, tako v potniških oddelkih kakor tudi zunaj vlaka.

Elektromotorne garniture Lastovka na Desiro RUS platformi bodo izdelovali tako za 3-kilovoltni sistem napajanja kot tudi za 25-kilovoltni sistem.

Vladimir Yakunin: Lastovka je zgled sodelovanja med Ruskimi železnicami in Siemensom pri razvoju in izdelavi železniških vozil. Novi električni motorniki so kombinacija inovativne tehnologije, sodobnega oblikovanja in udobja.

Reportaža

Nenad Pataky

Slovenija ob progi

Po železnici v objemu Drave

Drava, južноеvropska reka, ki izvira v Alpah, in se v Donavo izliva v Panonski nižini, je bila od nekdaj pomembna komunikacijska žila v vseh državah, skozi katere teče. Najprej so po njej spuščali splave (flose), natovorjene z lesom, med industrijsko revolucijo pa so po njeni dolini speljali železnico. Železniška proga sledi Dravi vseh 725 kilometrov od njenega izvira pri Dobiacu v Italiji do izliva v Donavo na Hrvaškem.

Obdravska proga je četrta najstarejša proga v Sloveniji in bo naslednje leto praznovala 150. obletnico odprtja.

V Sloveniji, od Maribora do Dravograda, proga poteka ob reki, pri Dravogradu začasno zapusti dolino Drave, vodi naprej skozi Ravne na Koroškem, Prevalje in Holmec do Pliberka, kjer se začne Dravi spet bližati in jo končno prestopi pred Celovcem.

Kdo lahko več pove o progi kakor strojevodje? Strojvodja, s katerim se pogovarjam, pozna vsak ovinek, most, predor, pa tudi redne potnike, ki se vsak dan vozijo med lokalnimi postajami. Pripoveduje mi o plazovih ali skalah, ki so včasih zasule progo, o tovornem prometu, ki je bil nekoč pogostejši, kakor danes, o turistih, ki jih je v poletnih mesecih čedalje več, ter o industrijskih tirih, ki so bili speljani do vsake elektrarne na Dravi in po katerih so dovažali generatorje in drugo opremo.

Potovanje začnemo v Mariboru

Zahodni tir tritirnega mostu čez Dravo nas vodi v desni ovinek proti mariborskim predmestnim postajam Tabor, Studenci, Sokolska, Marles in Limbuš. Na razdalji šestih kilometrov stoji kar šest postaj oziroma postajališč!

V Studencih stojijo najstarejše slovenske železniške delavnice, ki so začele delovati leta

1863, istega leta, kot je bila odprta proga proti Prevaljam.

Sprva je Dravska dolina široka. Drava je daleč na desni, na levi pa gledamo Mariborsko Pohorje in snežni stadion, kjer se smučarke vsako leto borijo za Zlato lisico. Za postajališčem Limbuš se razdalja med postajami povečuje, hribi na obeh bregovih Drave pa se nam bližajo. Pred glavno postajo v Rušah vlak ustavi tudi pred nekdanjo tovarno, ki je danes trgovsko poslovna cona. Ruše ležijo trinajst kilometrov od Maribora.

Prihodnost obdravske proge

V izhodiščih za resolucijo o Nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture za obdobje do leta 2030, ki ga je pripravila slovenska vlada konec leta 2011, je zapisano, da je modernizacija proge Maribor Prevalje predvidena okrog leta 2030. Modernizacija pomeni posodobitev signalnovarnostnih naprav, centralno vodenje prometa in elektrifikacijo dela proge od Maribora do Ruš za

potrebe mariborskega primestnega prometa. Mislite, da je to daleč v prihodnosti? Meni se ne zdi. To je le čez sedemnajst let!

Redki likovni signali

Za Rušami, med postajama Ruše in Dravograd, se na progi uporabljajo likovni signali, ob progi pa so speljane žice, s katerimi jih prometniki mehanično upravljajo. Še ena turistična atrakcija za ljubitelje železnic, ker so aktivni likovni signali v Evropi redki.

Zdaj smo že tik ob Dravi. Pred postajo Fala je prvi od treh predorov na progi, ki je dolg 109 metrov. Dober kilometer naprej se peljemo mimo hidroelektrarne Fala, najstarejše v verigi devetih hidroelektrarn na slovenskem delu Drave. HE Fala je bila zgrajena leta 1918, ko so tudi uradno prenehali s plovbo po Dravi. Elektrarno so prenovili leta 1991, njen stari del pa spremenili v muzej tehnične dediščine. Oglede, ki traja eno uro, organizirajo za skupine najmanj

Železniška postaja Dravograd



Železniška postajališče Holmec



Železniška postaja Prevalje



petih oseb. Več informacij lahko dobite na <http://maribor-pohorje.si/muzej-he-fala.aspx>.

Najbolj divji del proge

Proga in Drava naredita oster levi ovinek do naslednje postaje Ruta in HE Ožbalt. Med Falo in Ruto je dobra dva kilometra zračne razdalje, vlak jih tam naokoli naredi šest. To je najbolj divji del obdravske proge. Ko pridemo do postaje Podvelka, se pokrajina začasno umiri.

Iz Podvelke je do leta 1960 obratovala osem kilometrov dolga gozdna železnica do kamnoloma v Josipdolu na Pohorju. Kljub temu, da je Podvelka majhna vas, odpelje od tam proti Dravogradu in Prevaljam vsako jutro ob delavnikih ob 4:30 prvi jutranji vlak na obdravski progi. Po prepeljanih devetih kilometrih prispemo v Vuhred, le dobra dva kilometra na drugem bregu so Radlje ob Dravi. Za tem smo kmalu v Vuzenici, ki je najstarejše naselje v Dravski dolini. Na nasprotnem bregu Drave vidimo kraj Muta.

Proti Dravogradu

Zdaj smo že blizu Dravograda. Med postajališčem Sveti Danijel in Dravogradom se nahajajo prenovljeni dvorec Bukovje in razvaline gradu Pukštajn. V Dravogradu spet preidemo na električne signalne naprave. Prometnik na postaji Dravograd, Zmago Kotnik, je izjemen vir informacij o železnicah. Ker prihaja iz železničarske družine, ima veliko predmetov in fotografij iz zgodovine proge, iz katerih bo ob 150-letnici pripravil razstavo v čakalnici postaje.

Dravograd je bil na prehodu iz 19. v 20. stoletje pomembno železniško križišče. Proga Maribor–Prevalje se je vodila skozi Avstrijo vse do Innsbrucka. Leta 1879 so zgradili odcep Maribor–Labot, ki se je nadaljeval proti Zeltwegu, dvajset let pozneje pa še povezavo med Dravogradom in Velenjem. Tako se je porajala nekakšna avstrijska tretja razvojna os. Na železniškem zemljevidu iz leta 1911 je bila pred izbruhom prve svetovne vojne prevozna celotna proga Zeltweg–Dravograd–Celje–Rogatec in Krapina–Zagreb. Kratek odsek Rogatec–Krapina so končali med dvema vojnoma, leta 1930, vendar pa ta dobro zamišljena prometna os ni nikoli zadihala s polnimi pljuči.

Žal sta bila v 60. letih prejšnjega stoletja ukinjena odcepa proti Labotu (1964) in Velenju (1968). Danes obratuje le del proge do Otiškega Vrha, kot industrijski tir, tako pa je Dravograd spet prehodna postaja na regionalni progi. Vendar se Korošci srčno borijo proti zapiranju proge proti Avstriji, ker pričakujejo, da bodo prišli boljšičasi tudi za železnico.

Po trasi proge za Labot in naprej je speljana zanimiva kolesarska steza. Pred mejo z Avstrijo je vas Libeliče, ki je doživela nekaj, kar Evropa do takrat ni poznala. Po izgubljenem koroškem plebiscitu je vas pripadla Avstriji. Prebivalstvo pa je želelo živeti v Sloveniji, pa so vaščani postali puntarji, ki so prisilili mednarodno skupnost, da je Libeličanom leta 1922 dovolila izključitev iz Avstrije in priključitev Sloveniji, ki je takrat bila del Kraljevine SHS.



Likovni signal



Žice za pogon likovnih signalov

V Dravogradu si je treba vzeti čas tudi za »flosanje« po Dravi, ki nas vrne dvesto let v preteklost. Več informacij na <http://www.splavarjenje.com>.

Kot sem napisal že v uvodu, za postajo Dravograd začasno zapustimo reko Dravo in se približamo Meži. Sledimo ji skozi industrijsko središče Ravne na Koroškem do Prevalj. V smeri proti Holmcu in Pliberku v Avstriji vozita ob delavnikih dva para vlakov. Na tem delu proge se peljemo tudi skozi predora Dolga brda (109 metrov) in Holmec (330 metrov).

Ob koncu

Ob koncu še nekaj besed o voznem redu na obdravski progi. Med Mariborom in Rušami vozi ob delovnikih šest parov potniških vlakov, do Prevalj pa dodatni štirje pari. Dva od štirih parov vlakov do Prevalj nadaljujeta pot tudi v Pliberk. Ob sobotah na tej progi ni potniškega prometa, v nedeljo pa vozi en vlak. Potovanje od Maribora do Beljaka prek Pliberka traja slabše štiri ure, prek Gradca pa je potovanje dosti daljše, pet ur in več.

Zanimivo obdravsko progo je mogoče še bolje izkoristiti s turistično ponudbo, še posebej v poletnih mesecih in ob koncih tedna, ko imamo prosti čas ter so razmere idealne za sprehe, kolesarjenje ali splavarjenje po Dravi.

Podatki o progi

Proga Maribor–Prevalje–Holmec je dolga 83,1 km, nekdanja proga Dravograd–Labot (Lavamünd v Avstriji) je bila dolga 4,5 km, Dravograd–Velenje pa 36,7 km. Od Maribora do Dravograda se proga vzpenja 3 % do 9 %, naprej pa je bolj strma, od 11 % do 15 %. Na odprti progi je dovoljena hitrost 70 km/uro z dvema izjemama: med postajališčema Maribor Sokolska in Bistrica ob Dravi (5,1 km) je dovoljena hitrost 100 km/uro, vendar je vlakli ne morejo doseči, ker vmes ustavijo še na postaji Marles, na kilometrski oznaki 62,5 od Maribora je omejitev 20 km/h, zaradi varnosti, ker je pred časom tam na progo padla ogromna skala.

Omejitev 20 kilometrov na uro zaradi padajočih skal na kilometrski oznaki 62,5



Viadukt pri Prevaljah



Stari most čez Mežo na ukinjeni progi proti Labotu



Z vlakom v Šentjur ob Dolgem jezeru

Turisti in romarji iz Slovenije se lahko s povratno vozovnico Regio AS po ugodni ceni (iz Ljubljane do Celovca za 20 evrov, iz Maribora do Celovca za 15 evrov) odpravijo na zanimiv enodnevni izlet ali pa na štiridnevne počitnice z meditacijo v samostanu Šentjur in s kopanjem v Dolgem jezeru na avstrijskem Koroškem.

Št. Jurij ali Šentjur ob Dolgem jezeru (nemško Sankt Georgen am Längsee) je znan turistični kraj in sedež občine s 3626 prebivalci. Leži na nadmorski višini 537 metrov, 10 kilometrov severovzhodno od nekdanje koroške prestolnice, mesta Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan). Slovenska govorica je v Šentjurju potihnila po prvi svetovni vojni. Po podatkih iz leta 2004 v sosednjem Št. Vidu govori slovensko še 15, v dvojezični občini Štalenska gora (Magdalensberg) pa 36 prebivalcev. Staro slovensko ime za Dolgo jezero, ki je dejansko ovalne oblike, je Ločansko jezero. Imenovano je po bližnjem naselju Loč(an) e (nemško Latschach). Beseda »loka« v slovenščini pomeni

močvirnat svet ob vodi. Jezero je ledeniškega izvora. Njegova površina je 0,75 kvadratnega kilometra, največja globina pa 21,4 metra. Poleti se voda ogreje do 26 stopinj Celzija, zato je jezero primerno za kopanje. Kopaljšča so ob cesti na južni obali.

Samostan Šentjur

V času Karantanije, med letoma 1002 in 1008, je grofica Vihpurga (Wichburga) po slovenskem pravu ustanovila samostan Šentjur – najstarejši samostan benediktink na Koroškem. Grofica je na svojem posestvu obnovila staro cerkev sv. Jurija, okrog nje dala zgraditi samostanska poslopja ter samostanu podarila še druga obsežna posestva. Šentjur je s svojo knjižnico postal pomembno duhovno središče ter gospodarska enota za kultiviranje okoliške pokrajine. Potem ko je 1783 cesar Jožef II. samostan ukinil, je posestvo prešlo v zasebno last. Samostan so najprej uporabljali kot grad, nato pa so ga preuredili v hotel. Med letoma 1868 in 1873 je bila zgra-

jena Rudolfova železnica, ki je Šentjur povezala s Št. Vidom, Beljakom in Trbižem. S tem se je pričel razvoj turizma v kraju in v njegovi okolici. Samostan Šentjur je sedaj v lasti Krške škofije, v njem pa so dom prosvete, konferenčno središče in hotel. Prostrani samostanski vrtovi in gozdovi omogočajo sprostitev, mir in spiritualnost ter sprehode in kolesarjenje v naravi, samostansko kopaljšče pa kopanje v bližnjem Dolgem jezeru.

Emina romarska pot

V srednjem veku in vse do razpada avstro-ogrske monarhije so Slovenci množično romali na grob karantansko-slovenske kneginje, svete Eme, ki je pokopana v kripti bazilike Svete Eme Krške v kraju Krka (Gurk) na Koroškem. Kranjsko Emino romanje se je pričelo v torek zvečer v okolici Škofje Loke in se končalo v soboto zjutraj v Krki. Romarji so v času prvega dneva in noči romanja prekoračili Karavanke na Ljubelju ter po 85 kilometrih prehojene poti prispeli do stolnice Gospe Svete (Maria Saal), kjer so prenočili! Do Krke so pri-

romali v petek zvečer in pri tem v treh dneh skupno prehodili 150 kilometrov! Po odprtju karavanškega železniškega predora, v začetku 20. Stoletja, so se romarji iz Kranjske običajno do Gospe Svete pripeljali z vlakom, nato pa so romanje nadaljevali peš. V okviru mednarodnega projekta čezmejnega sodelo-



Železniška postaja Šentjur ob Dolgem jezeru



Prihod potniškega vlaka iz Celovca

Panorama obale Dolgega jezera





Pogled s Štalenske gore proti Št. Vidu ob Glini



Pogled na stolnico Gospe Svete skozi okno vlaka



Na vrhu Štalenske gore



Samostan Šentjur

vanja med Slovenijo in Avstrijo so Emine romanje pred nekaj leti zopet obudili. Sedaj se 162 kilometrov dolga pot prične pri cerkvi sv. Ane v bližini vhoda v cestni predor pod Ljubeljem na slovenski strani meje. Prvi dan romanja se konča v Borovljah (Ferlach), drugi dan pri Gospe Svete, tretji dan v Šentjurju, četrty dan v Kotarčah (Guttaring), peti dan na Brežah (Friesach) in šesti dan v Krki. Natančne informacije o romarski poti so na spletni strani <http://www.hem-mapilgerweg.com/index1.htm>.

Z vlakom iz Celovca

Iz Slovenije se do Celovca pripeljemo z vlakom s povratno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo v smeri proti Št. Vidu ob Glini in Šentjurju za šest postaj. Razdalja od Celovca do Šentjurja znaša 26 kilometrov, vožnja pa traja 25 minut. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa. Romarji in pohodniki lahko izstopijo že na tretji postaji (Gospa Sveta/Maria Saal) in podoživijo tretji dan



Samostanska cerkev sv. Jurija

Eminega romanja. Po obisku stolnice se napotijo v Šentjur peš, spotoma pa se povzpnejo

na razgledno Štalensko goro (Magdalensberg, 1059 m). Na njenem vrhu stoji božjepotna cerkev sv. Marije Magdalene in sv. Helene. Ta tretji del Emine poti je dolg 20 kilometrov, premagati pa moramo 550 metrov višinske razlike. Samostan Šentjur je od železniške postaje oddaljen tri kilometre. Če smo od poti že utrujeni, lahko pokličemo taksi. Telefonsko številko najdemo na spletni strani samostana.

Želim vam prijeten oddih!



Kopališče na obali Dolgega jezera



Samostansko dvorišče



Aconcagua, kraljica Andov – 2. del

Mesto Mendoza

Vrnitev in kratko bivanje v Mendози smo izkoristili za počitek in pripravo vsega potrebnega za vzpon na Aconcagua. Seveda smo si vzeli čas tudi za krajši ogled mesta in obisk vinskih kleti, ki so prava folklor celotne pokrajine Mendoza. Vsa mendoška pokrajina je namreč posejana z velikanskimi vinogradi in kletmi. Mendoza zato upravičeno imenujejo tudi mesto vina. Mesto me je močno presenetilo s poraščenostjo visokih košatih dreves, katerih krošnje, med sprehodom po mestnih ulicah, človeku zakrivajo pogled na zgradbe. Prebivalci Mendoze so zelo družabni in sproščeni, še posebej mladi. Mesto ima okoli sedemdeset tisoč prebivalcev. Čez dan in ob večerih so mestne ulice, trgi in

parki polni ljudi. Posedajo po uličnih klopeh, poležavajo po tratah parkov ali pa si v gostinskih centrih gasijo žejo in kramljajo. Gostinskih lokalov, ki ponujajo okusno argentinsko hrano in nepogrešljivo mendoško vino, je vse polno. Odlična kulinarika je znana po argentinskih govejih zrezkih in rdečem okusnem vinu iz mendoških kleti, o čemer smo se lahko dobro prepričali. Opazil sem, da Argentinci pojedjo veliko govejega mesa.

Plazas

Največja znamenitost, zaradi katere imajo Argentinci in turisti Mendozo za najlepše mesto v Argentini, so lepo urejeni trgi in parki. V mestu je ogromno trgov. Med glavnimi sta Plaza de Independencia

(Trg neodvisnosti) in Plaza de San Martin. Zraven so še Plaza de Francia, Chile, Espana, med katerimi ima tudi svoj prostor majhna Plaza de Eslovenia – Slovenski trg, katerega zidovi so poslikani s slovenskimi grbi in zastavo. Ni kaj, tudi Slovenci so dali temu mestu svoj pečat zgodovine.

Največja ponosa mesta, ki nosita simbol zgodovine Argentine, pokrajine Mendoze in mesta, sta Plaza San Martin in Independencia. Oba trga sta povezana z zgodovino in heroji časa, ko se je Argentina rešila španskega kolonialističnega škornja in vkorakala v neodvisnost. V obeh parkih vzbujajo pozornost številni spomeniki ter kipi junakov in bojevitega ljudstva tistega časa. Parka sta porasla z najrazličnejšimi vrstami grmovja in drevja, med katerim

se vijugajo ceste in sprehajalne poti.

Največji, najpomembnejši in najlepši je park in trg heroja Joseja San Martina, ki je bil zaslužen, da so se ustanovile države Argentina, Čile in Peru ter da so doživele svojo neodvisnost. Revolucionar in heroj Jose San Martin je bil Argentinec, ki se je kot mladenič vojaško izpopolnil v Franciji in se nato vrnil v domovino, ko je ta doživljala velike pretrese španskega kolonialnega režima. Z vzhoda Argentine je s svojo vojsko prodiral proti Andom in Čilu. Na prostoru, kjer je danes trg in mesto Mendoza, se je z vojsko utaboril in se spopadal z oboroženimi silami privržencev španskih kolonialistov in španskega kralja. Park je na obrobju mesta in pravijo, da je eden največjih in najlepših v Argentini. Domači prebivalci



Andsko naselje Puento del Inca (Inkovski most), na nadmorski višini 2.700 m. Zapuščena železniška proga je nekoč potekala skozi naselje in je povezovala argentinsko prestolnico Buenos Aires s čilsko prestolnico Santiago de Chile.



Naravno ustvarjena podoba mostu nad reko Mendozo in pod njim izdelane zdraviliške kopeli. V času Inkov so tej zanimivosti in celotnemu naselju nadeli ime Puento del Inca – Inkovski most.

trdijo, da je večji celo od mesta. Sredi parka se dviga pobočje Cerro Gloria, na vrhu katerega so zgradili veličasten spomenik, ki zaznamuje obdobje Martinove revolucije, z njega pa je tudi lep pogled na andske gore, celotno mesto z okolico in park.

Na obrobju parka se nahaja upravno poslopje krajinskega parka Aconcagua, kjer si mora vsak obiskovalec, ki se želi povzpeti na Aconcagua, pridobiti dovoljenje za bivanje v krajin-

še povezujeta Argentino in Čile med seboj, le da železnica že dolga leta ne obratuje več.

Propadajoča železnica

Ozkotirno železniško progo so zgradili v 19. stoletju Angleži, zaradi prevoza rudnega bogastva in delovne sile z argentinske strani Andov do čilske obale. Zaradi izčrpanosti rudnikov in uvajanja bolj ekonomičnih cestnih vozil je železniška

tisočletji, ko je na desnem bregu reke iz zemlje začela izvirati termalna voda. Termalna voda je rjavo rumena zaradi limonita in drugih mineralov ter primesi, ki jih vsebuje. Limonit in druge raztopine, ki iz zemlje prihajajo s termalno vodo, so se ob izviru odlagale na rečni breg in se strjevale v kamen, ki je postal nekakšen temelj mostu. Usedline na tej podlagi so se z desetletji kopičile in strjevale, tako da je s časoma nastal precej velik kamniti klin, ki je segal proti sredini rečne struge.

Kamniti klin se je zaradi odlaganja in strjevanja raztopin večal in pomikal proti levemu bregu, dokler skala naposled ni zrastle do nasprotnega brega in tudi tam zgradila močne opornike. Seveda pa se skala, narejena iz usedlin, ni mogla širiti in seči do dna struge, ker ji je to preprečeval vodni tok. Naravno nastali kamniti prehod čez reko Mendoza so staroselci Andov izkoriščali za prečenje reke, termalno vodo pa za zdravljenje revmatičnih obolenj. Inki, ki so približno na sredini šestnajstega stoletja prek tega andskega prelaza iz Čila prodirali v Argentino, so na izviru termalne vode, pod kamnitim obokom zgradili zdraviliške kopeli, ki so še danes ohranjene in se še vedno uporabljajo. Vsak obiskovalec, ki obišče mestece, se lahko brezplačno namoči v kopelih in preizkusi moč zdravilne vode. Nismo bili izjema. Na dan prihoda smo se tudi mi še isti večer prepustili inkovski kopeli in blagodejni vodi, ki nas je dobro poživila in nam izbrisala sledi utrujenosti celodnevnega potovanja.

Pokopališče žrtev Aconcague

Prijetno sproščeni smo obiskali tudi urejeno pokopališče žrtev Aconcague, ki leži na obrobju mesteca, in se jim poklonili. Vse, ki so dali svoja življenja, da bi osvojili vrh gore, so pokopali na tem pokopališču. Med pokopanimi počiva tudi naš rojak, slovenski župnik Jože Kastelic, ki je svoje življenje posvetil Aconcagui in dal življenje zanjo.



Pobočje Cerro Gloria, sredi največjega parka Plaza de San Martin v Mendozii

skem parku. Na upravi smo si tudi mi priskrbeli vsa dovoljenja, pomembne informacije o vzponu in vremenu.

Puente del Inka

Po tretjem dnevu bivanja in počitka v Mendozii smo jo mahinili proti Aconcagui. Pot nas je vodila ob reki Mendozii zahodno od mesta in je bila na ravninskem delu vseskozi obdana z velikimi vinogradi. Nato smo nadaljevali skozi vratolomne kanjone do mesteca Puente del Inca (Inkovski most) na višini 2700 metrov, kamor smo prispeli proti večeru. Ob reki Mendozii se vzporedno ob cesti vleče do Puente del Inca tudi železnica. Cesta in železnica nadaljujeta svojo pot preko andskega prelaza do čilske prestolnice Santiaga. Skratka, to sta bili glavni poti, ki sta povezovali in

proga postala nerentabilna in so jo pred približno tridesetimi leti zaprli. Kot železničarja me je razžalostil pogled na propadajoče železniške tire in objekte ob njej, ki so jih neusmiljeno načenjali čas ter kamnito snežni plazovi.

Mestece Puente de Inka je eno izmed najzanimivejših krajev v Argentini in glavno izhodišče za vzpone na vse bližnje vrhove. Krasi ga velika atrakcija v obliki mostu čez reko Mendoza, ki je delo narave in po kateri je mestece dobilo ime. Ker je blizu čilske meje, se v kraju nahaja tudi vojašnica.

Podoba v obliki mostu – Puente del Inca

Podoba v obliki mostu, ki povezuje oba bregova soteske reke Mendoze, ki teče skozi mestece, je bila ustvarjena pred mnogimi



Stara železniška postaja v naselju Puente del Inca je danes kamping.



Stojnice, obložene z rokodelskimi izdelki. Domačini jih izdelujejo iz kamnine, ki je ustvarila Inkovski most.



Pokopališče žrtev Aconcague, plezalcev, ki so izgubili življenja pri vzponu na goro.

Srečanje z mariborsko odpravo

V mestu smo v enem iz od hotelov srečali tudi štajersko odpravo, ki jo je organiziral in vodil prijatelj Boris Strmšek. Veselo so nazdravljali svojim uspehom. Kljub slabim vremenskim razmeram na gori je kar nekaj njegovih članov osvojilo vrh kraljice Andov. Od Borisa nismo dobili nič kaj obetavnih informacij o vremenskih razmerah na gori. Hudi viharji, sneženje, gosta megla in peklenski mraz so jih pri vzponu spremljali ves čas. Boris je celo nekoliko pomrznil. O spremenljivem in muhastem vremenu v teh krajih smo se lahko prepričali že ob prihodu, ko nas je ujela viharna nevihta. Borisova skupina naj bi naslednji dan odrinila proti Santiagu v Čile, mi pa proti bazonemu taboru pod Aconcagui.

Železnica za v Guinnessovo

V švicarskem zaselku Alpnachstad, ob vznožju gore Pilatus, nisem imel občutka, da se bomo povzpeli posebno visoko. Morda tudi zaradi bližine jezera, po katerem redno vozijo ladje iz dobro uro plovbe oddaljenega mesta Luzern. A prihod rdeče obarvanega vlaka, ki je še najbolj spominjal na vzpenjačo, je dal slutiti, da bo vožnja nekaj posebnega. Kmalu smo se izvili iz objema gozda in vlak se je trmasto zagrizel v skalnato pobočje. Pod njim so v začetku poletja še vztrajale zaplate snega. Mimogrede smo splašili jato krokarjev, gamsi pa se za nas sploh niso zmenili. V dobre pol

ure smo se povzpeli kar 2132 metrov visoko, tik pod najvišji vrh Esel.

Železnica Pilatus je najbolj strma na svetu, saj ima največji naklon, kar 48 odstotkov! Tega med vožnjo skoraj nisem občutil, saj so tudi vagoni narejeni pod naklonom, tako da bi bili za morebitno vožnjo po ravnini zelo neudobni.

Tehnološki podvig

Gradnjo gorske železnice so načrtovali že leta 1873, a je bil projekt predrag. S pozneje predlagano krajšo, a precej bolj strmo traso so znižali predvide-



Vkrčavanje je enostavno. Pod naklonom narejenim vagonom strmina ne povzroča težav.

ne stroške. Toda takratni sistem gorskih železnic s prenosom

nikoma, ki onemogočata, da bi vlak iztiril zaradi naklona ali sunkov vetra. Železnica Pilatus je danes edina na svetu, ki uporablja takšen sistem. Železniško progo na goro Pilatus so odprli leta 1889. Parne lokomotive so leta 1937 zamenjale električne. Na 4618 metrov dolgi progi s povprečnim naklonom 38 odstotkov premagamo višinsko razliko 1629 metrov. Tirnice s presledkom 800 milimetrov so pritrjene na skalnato podlago brez uporabe obtežitve. Delo je bilo brezhibno opravljeno, saj še po več kot stoletju izvrstno rabijo svojemu namenu!

Vlak doseže hitrost od devet do dvanajst kilometrov na uro, pri čemer se počasneje spušča kot vzpenja. Vzpon traja pol



Prvi del poti poteka skozi gozd.



Unikatni sistem prenosa pogona na zobati tir.

pogona preko pokončnega zobnika ni bil uporaben za tako strm klanec. Inženir Eduard Lucher si je zato zamislil pogon z dvema horizontalnima zob-



Ob spodnji železniški postaji so obnovili izvorno kavarno.

knjigo rekordov



Pod vrhom vlak napreduje čez skalne previse.

ure, spust pa kakšnih deset minut več. Za vleko uporabljajo električne lokomotive z močjo 154 kilovatov. Sprva so za zaviranje uporabljali parne kompresorje, zdaj pa lokomotive zavirajo s pomočjo elektromotorja, ki med zaviranjem deluje kot generator električne energije. Tako pridobljene energije žal ne morejo koristno uporabiti in se preprosto sprosti v okolico s segrevanjem.

V voznem parku ima železnica Pilatus deset vlakov, ki lahko sprejmejo do štirideset potnikov. Vlak običajno vozi od konca aprila do oktobra. Dolžina sezone je odvisna od snega, saj se na strmih pobočjih redno prožijo snežni plazovi. Tako so spomladi tirnice prekrte tudi z

več metrov debelo zbito snežno odejo. Ko mine nevarnost plazov, zadnje zamete odstranjujejo ročno. Ker je sneg tako trd, ga morajo rezati s posebnimi motornimi žagami, da ga lahko odstranijo. Potem ko tire očistijo, morajo ponovno namestiti električno napeljavo, saj jo v zimskem času zaradi ekstremnih vremenskih razmer umaknejo.

Od razgledov do smučanja

Železnica je bila narejena z zasebnim kapitalom in je še danes ena najbolj zanimivih in dobičkonosnih gorskih železnic v Švici. Vsaj tako je zatrdil vodja prodaje Christian Banzer, ki me je spremljal med vožnjo. K prilju-

bljenosti gotovo pripomore tudi raznolika ponudba. Na goro Pilatus se je mogoče povzpeti tudi z gondolo, tako da se številni obiskovalci odločijo za krožno potovanje. Krožno potovanje nekateri začnejo že v Lucernu, kjer se vkrcajo na ladjo, po uri plovbe prestopijo na gorsko železnico, z vrha pa se nazaj v bližino mesta spustijo z gondolo. V Luzernu lahko mimogrede obiščejo še Muzej prometnih sredstev, v katerem je tudi nekaj starih lokomotiv. Takšna krožna pot omogoča več raznovrstnih razgledov, v zimskih mesecih pa tudi smučanje na pobočjih pod kabinsko žičnico. Najlepši razgledi pa se ponujajo iz okolice zgornje železniške postaje. Ob njej je zgrajena velika razgledna ploščad, obiskovalci pa se lahko okrepčajo ali celo prespijo v dveh hotelih.

Lastniki velik del prihodkov vlagajo v razvoj in vzdrževanje celotnega sistema. Pri svojem delu imajo ves čas v mislih tudi skrb za okolje. Vodo do hotelov na primer črpajo, odpadno pa vračajo nazaj v dolino, enako ravnajo tudi z vsemi odpadki. V zadnjih letih so temeljito prenovili več kot stoletje star hotel in spodnjo železniško postajo z majhno kavarno. Pri tem so skrbno ohranili prvotno podobo.



Železnica Pilatus



Naklon se najbolj občuti ob vožnji navzdol.



Progo spremljajo označbe za naklon strmine.



Zgornja železniška postaja.



Zaradi razgleda se kaže povzpeti na bližnje vrhove.



Pogled s Superge na Torino

Superga

Deset kilometrov od središča Torina se nahaja 670 metrov visok hrib z imenom Superga. Čeprav ni najvišji hrib v okolici, pa je daleč najbolj znan. Če izvzamemo čudovit razgled na mesto, z Alpami v ozadju, ki ga je občudoval že Napoleon, mesto zaznamujejo predvsem bazilika, letalska nesreča in zobata železnica.

Drugega septembra 1706 sta se prestolonaslednik Vittorio Amedeo II in Eugenio Savoy povzpela na hrib, da bi opazovala francosko-špansko vojsko, ki je že štiri mesece oblegala Torino. Dala sta zaobljubo, da bosta v primeru osvoboditve mesta zgradila cerkev na vrhu hriba. Le pet dni po tem je italijanska vojska pod poveljstvom Amedea porazila sovražnika. Da so lahko zgradili cerkev, so morali zaradi neprimernosti tal znižati hrib za 40 metrov, za kar so potrebovali eno leto. Potrebni je bilo še štirinajst let, da je bila 75 metrov visoka bazilika, znotraj katere je mavzolej z več kakor petdesetimi posmrtnimi ostanki tedanjih vladarjev, zgrajena. Zasnoval jo je znameniti pozno-baročni arhitekt Filippo Juvarra.

Četrtega maja 1949 je letalo z nogometno ekipo Torina trčilo v spodnji del zadnje stene bazilike. Nesreče ni preživel nihče od 31 potnikov. Nogometni klub Torino je bil petkratni zaporedni prvak Italije, česar ni do sedaj uspelo preseči še nobeni ekipi. Nogometaši Torina so sestavljali tudi jedro

nogometne reprezentance Italije. Zaradi te nesreče je morala na svetovnem prvenstvu leta 1950 igrati bolj obrambno, kar je bil še veliko naslednjih let prepoznavni slog italijanske igre.

Na Supergo se lahko odpravimo po cesti ali železnici. Aprila 1884 je začela na hrib voziti gorska železnica. Gnana je bila z uporabo jeklenih vrvi, ki so potekale ob strani proge, ter prek dveh velikih škripcev, nameščenih na vozilu. Po železniški nesreči so progo rekonstruirali in jo leta 1935 odprli kot klasično zobato železnico. Poganjajo jo električni motorji, ki se s 600 volti napajajo prek tretje tirnice. Ostanki kabelskih vodil, prejšnje gorske železnice, pa so vidni še danes. Proga je dolga 3,1 kilometra s tirno širino 1.445 milimetrov. Začetna postaja je na 225 metrih nadmorske višine, končna pa na 650 metrih. Pot do vrha, med katero lahko uživamo ob čudovitem razgledu na Torino, traja približno dvajset minut. Vlak med potjo kar nekajkrat precej upočasnjuje, ker mora premagati 20-odstotni naklon, pri čemer je povprečni naklon proge kar 13,5 odstotka. Zaradi tega lahko vlak sestavljata le dva vagona, ki prepeljeta do 220 potnikov. Danes tako lahko podoživite stare čase in se z muzejskim vlakom popeljete na znamenito Supergo za šest evrov, kolikor stane povratna vozovnica.

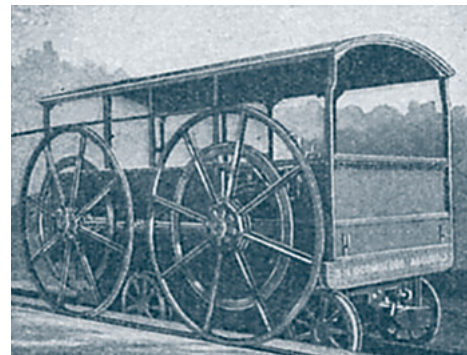
Vlastimir Djurdjevič



Bazilika na hribu Superga



Vstopna postaja



Prva gorska železnica, gnana z jeklenicami prek škripcev ob straneh vozila



Velik, ponekod celo 20-odstotni, naklon proge



Ostanki letala po nesreči maja 1949

Ledena jama na Stojni

Slovenija že od nekdaj slovi kot kraška dežela, prepredena s tisočeri jamami, ki so tudi svetovnega slovesa. Le kdo ne pozna Postojnske jame in Škocjanskih jam, če omenim le najznamenitejše med njimi? Vendar pa se podzemni svet ne ustavi le pri turističnih jamah. V Sloveniji je registriranih namreč že več kakor deset tisoč jam. Res je, da niso vse velike in turistično zanimive, pa vendar številne med njimi skrivajo lepote, ki jih tudi velike jame ne premorejo.

Vhod v Ledeno jamo na Stojni se nahaja blizu Mestnega vrha nad Kočevjem. Okoliškim prebivalcem je dobro znana in tudi njena zgodovina je precej pestra. Poleg ledu, ki se v jami zadržuje vse leto, je njena posebnost tudi lega vhoda, saj je ta obrnjen proti jugozahodu. Zaradi sečnje bližnjih dreves v preteklosti so se razmere za nastanek ledu v jami močno spreminjale, zato je gozd v okolici že veliko let zaščiten. Kljub temu je ledu v vhodni dvorani jame vsako leto manj. Verjetno so poleg okolice za to krive tudi podnebne spremembe.

Peter Gedei o jami na Stojni pravi: »V tej jami občasno fotografiram že dvajset let in prek fotografij spremljam količine ledu v jami. Če ga je v vhodni dvorani vsako leto manj, oziroma se ledeno dno dvorane ves čas znižuje, je v stranskih dvoranah situacija drugačna, saj se led tu tvori hitreje. Voda, ki nastaja s topljenjem ledu v zgornjem delu, spodaj zopet



Ledena jama na Stojni (foto: Peter Gedei)

zmrzuje in s tem znižuje globino jame. V vzhodnem delu jame, kjer je nastala fotografija, so ledena tla vsaj meter višja kot desetletje prej. Tako se ob stiku stene in ledu v globini enega metra jasno opazijo svedrovci, ki so jih jamarji zabili že pred leti. Jama je priljubljena tudi med lednimi plezalci, saj omogoča plezanje vse leto. Žal pa sledovi plezanja ne izginejo

in so plezalci s tem, kljub temu, da plezajo po ledu, praktično uničili površino ledenega slapu. Tu se led ne obnavlja tako kot na površju, oziroma se v toplih mesecih ne stopi in pozimi na novo ustvari.«

O fotografiji

Fotografijo je Peter Gedei, član jamarskega kluba Železničar, posnel med običajnim obiskom jame. Pri posnetku sta mu pomagala Miha Staut, ki je skrbel za osvetlitev z desne strani in Ines Klinkon kot osrednja oseba na posnetku. Pri jamski fotografiji igra oseba skorajda ključno vlogo, saj nam pomaga ustvariti občutek

velikosti prostora. Brez nje bi si velikost dvorane težko predstavljali.

Peter Gedei pravi: »Dvorano sem osvetlil s tremi bliskavicami, med različnimi uspelimi posnetki pa mi je pri srcu najljubši prav ta, zaradi čudovite strukture ledu na levi strani, dobrega barvnega kontrasta in položaja jamarke v prostoru.«

Fotografijo so avgusta objavili na spletni strani National Geographica kot fotografijo dneva in jo uvrstili tudi med najboljše avgustovske fotografije. Posnetek si lahko ogledate tudi na spletnem naslovu <http://photography.nationalgeographic.com/photography/photos/best-pod-august-2012/>, kjer je osma po vrsti.

Peter Gedei, član jamarskega kluba Železničar iz Ljubljane od leta 1987, je mednarodno uveljavljeni jamski fotograf, ki se s tovrstno fotografijo intenzivno ukvarja že več kakor dvajset let. Uspešno sodeluje na mednarodnih fotografskih natečajih, kjer praviloma posega po najvišjih mestih ter objavlja v številnih tiskanih in spletnih medijih, koledarjih ter knjigah. Leta 2010 je na natečaju Poslikajmo Slovenijo prejel prvo nagrado med 8500 prejetimi fotografijami.

Več o njem lahko si preberete na <http://www.petergedei.com>.

Desetletnica športnega ribištva na SŽ

V soboto, 25. avgusta, so železničarji praznovali desetletnico Železničarske ribiške lige druženja, ki se je tudi letos po tekmovanju nadaljevala v veselem druženju tekmovalcev, družin, sindikalistov in upokojencev.

Železničarska ribiška liga druženja se je začela leta 2002 na Teznem pri Mariboru, kjer je prvo leto potekala kot piknik, že naslednje leto pa je Drago Ogrižek organiziral ribiško ligo.

Besedo *druženje* so v Železničarsko ribiško ligo dodali pozneje, ker so hoteli poudariti pomembnost druženja, ki ga v



današnjem času čedalje bolj za postavljamo.

Boj med slovenskimi železničarji in krapi je bil neusmiljen. Na eni strani trideset strojevodij, vzdrževalcev, spredovnikov, prometnikov, na drugi pa neznano število krapov, noben lažji od dveh kil. Bojišče pa, kot se za železničarje spodobi, v ribniku in ob njem, tik ob železniški progi Maribor–Šentilj. Boj ni terjal nobene žrtve, ker so vse ulovljene krape po tehtanju spustili nazaj v ribnik.

Tekma se je začela ob deveti uri, ko je bila temperatura v senci prijetnih 25 stopinj, končala pa se je štiri ure pozneje, ko se je živo srebro nevarno približalo štiridesetim stopinjam. Ribiško tekmovanje ima svoja pravila, ki so odvisna od ribnika in vreme-

na. Na ribniku, ki je zelo bogat z ribami, ni bilo dovoljeno krmiti rib, zato je bil vsak ribič odvisen le od lastne opreme ter izbrane vabe, ki pa je največja skrivnost tega športa. V različnih posodah je bilo videti vse mogoče: zmesi koruze, moke, nekateri so lovili na makarone, spet drugi na črve. Med tekmovanjem je bila ob ribniku tišina, samo zvok občasnih vlakov je morda splašil kakšno ribo. Soproge in hčerke nekaterih tekmovalcev so krožile okrog ribnika in prinašale pijačo žejnim ribičem.

Ob koncu tekmovanja je tehničnica pokazala, da je **zmagovalec Marjan Lubšina**, varnostnik čuvaj v nadzorništvu proge Sevnica, s spoštovanju vrednimi več



Sašo Nahberger s 6,620 kilograma težkim krapom.



Skupinska fotografija udeležencev ribiške lige



V sredini zmagovalec Marjan Lubšina, desno drugouvrščen Sašo Nahberger in levo tretjeouvrščen Miran Trantura.

kot 60 kilogrami ulova. Največjega krapa, težkega 6,620 kilograma, je ulovil **Sašo Nahberger**, vzdrževalec tirnih vozil v Centralnih delavnicah Maribor, ki je z 39,7 kilograma ulovljenih rib osvojil skupno drugo mesto. Tretjeouvrščen, **Miran Trantura**, zaposlen kod varnostni čuvaj v SVP Maribor, je ujel 26,25 kilograma krapov. Vsi trije so ob koncu prejeli pokale, ki jih je podarila Steklarna Rogaška.

Edini krap, ki smo ga pojedli, je bil izdelan na slastni čokoladni torti. Ko smo se zbrali pred ribnikom za skupinsko fotografijo, je glasbena skupina zaigrala in zapela pesem Happy

Birthday. Glavni organizator in vodja ribiške lige **Miran Razboršek** je obudil spomine na zgodovino in izzive pri organizaciji. Spomnil je na dejstvo, da so prej v tekmovanju sodelovali železničarji, ribiči, iz vse Slovenije, še posebej iz obsavske regije, ki pa jih to soboto žal ni bilo.

Ribiška liga ne bi obstala brez pomoči sindikatov; letos sta pomagala predvsem Sindikat vzdrževalcev SŽ (SVSŽ) in Sindikat železniškega prometnega osebja (SZPO). Miran Razboršek je ribiško zgodbo sklenil z besedami: »Ne glede na težave, liga gre naprej!«

Nenad Pataky

Lokos Open 2012 – Zmagovalca Sandi Sajko in Marina Kramberger

Kegljaški klub Lokomotiva iz Maribora je v počastitev 60-letnice delovanja organiziral še peto prireditev v letošnjem jubilejnem letu. Na kegljišču v dvorani Tabor je štiri dni gostil mednarodni turnir Lokos Open, prvo tovrstno tekmovanje v Mariboru nasploh, na katerem je v disciplini 120 lučajev nastopilo 205 kegljačev in kegljačic iz 40 klubov oziroma ekip iz Avstrije, Hrvaške, Makedonije in Slove-

nije. Med moškimi je slavil reprezentant, Mariborčan Sandi Sajko, ki je ugnal velike favorite svetovnega formata, Kostadina Maneva, Uroša Stoklasa, Mitjo Gornika, Franca Kirbiša ... Najboljši iz železničarskih vrst, te so poleg domače Lokomotive (žal ni bilo predstavnikov soimenjakinje iz Ljubljane) zastopali tudi člani Željezničarja iz Čakovca, je bil **Robi Pinterič** (Sindikat strojevodij), ki sicer keglja za Kon-



Zmagovalca turnirja Lokos Open 2012, Marina Kramberger in Sandi Sajko, zraven njiju Avgust Volšek (predsednik OO za zaznamovanje 60-letnice KK Lokomotiva), Franc Ilešič (predsednik OO turnirja) in Zmago Majer (predsednik KK Lokomotiva). (Foto: Borut Planinšič)



Mizica, pogrni se: Mizica, pogrni se (nagrade za najboljše). (Foto: Borut Planinšič)

struktor, s 542 podrtimi keglji je zasedel 32. mesto. Med dekleti je prav tako presenetljivo zmagala Ptujčanka Marina Kramberger (569), ki je za šestnajst kegljev prekosila reprezentantko iz vrst celjskega Lanteksa Evo Sajko.

Rezultati: moški: 1. S. Sajko (Konstruktor), 630 podrtih kegljev, 2. K. Manev (Zadar), 3.

Stoklas (Konikom Osijek), oba po 596; ženske: 1. Kramberger (Drava) 569, 2. Sajko (Lanteks), 3. P. Pečovnik (Impol), obe po 553. Med rekreativci je zmagal Stane Kralj (ABC Kranj) s 545 podrtimi keglji, med rekreativkami pa Danica Čuček (Avto Hoče) s 389 podrtimi keglji.

Borut Planinšič

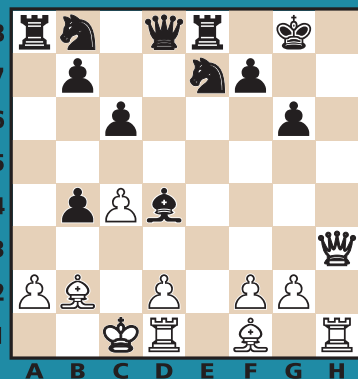
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 51

Na matno grožnjo belega po h liniji poizkuša črni razbremeniti nevarnost z izmenjavo lahke figure, toda na potezi je beli, ki na atraktiven način zaključijo partijo v svojo korist.

Euwe : Loman
(Rotterdam, 1923)



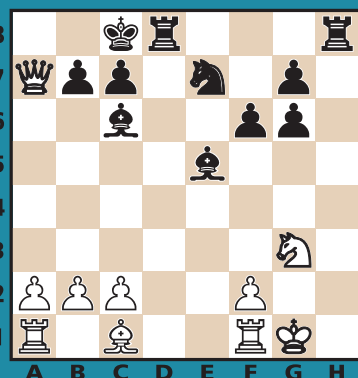
Rešitev:

1. Dh8+ Lxh8 2. Txx8#

Primer 52

V dvoboju sta kljub ostri poziciji v nadaljevanju partije igralca remizirala, vendar je imel Čigorin na potezi priložnost, da partijo zaključijo z neubranljivo matno kombinacijo, ki bi mu prinesla celo točko.

Schiffers : Čigorin
(1899)



Rešitev:

1...Th1+ 2. Sxh1 Lh2+ 3. Kxh2 Th8+
4. Kg3 [4. Kg1 Txx1#] 4...Sf5+ 5. Kg4 Th4#

Šahovski cikel Slovenskih železnic

Čepon že drugič letos najboljši

Poletna vročina je mimo, tako kot počitek za šahiste, ki tekmujejo v ciklu Slovenskih železnic. Da so pogrešali boj na črno-belih poljih, se je pokazalo pri udeležbi sedmega turnirja, na katerem se je pomerilo sedemdeset igralcev. To je v šestih letih, odkar poteka omenjeni cikel, največji obisk septembrskega turnirja. Že drugič letos je bil najboljši Dušan Čepon.

Prvo mesto si je zagotovil z zmago v zadnjem kolu proti do tedaj vodilnemu Boštjanu Jeranu. Mednarodnemu hrvaškemu mojstru Vladimirju Hrešču na njegovem drugem nastopu ponovno ni uspelo zmagati, čeprav je bil prvi nosilec turnirja. Zasedel je drugo mesto. Moč slovenskih šahistov je občutil dvakrat. Prvič je moral v petem kolu »položiti orožje« in priznati premoč Čeponu, nato pa še v sedmem kolu tretjevrščnemu mednarodnemu mojstru Leonu Maziju. Tokrat nižje postavljeni igralci v zelo močni konkurenci niso imeli pravih možnosti za preboj med najboljše. Najnižje

postavljeni igralec med prvo deseterico je bil štirinajsti nosilec Janez Hribar, ki je zasedel deseto mesto.

Tokrat je bil najboljši železničar Milorad Šljivič, ki se je kot 43. nosilec uvrstil na 28. mesto, s petimi osvojenimi točkami. Naslednji turnir bo 6. oktobra, več o ciklu pa si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red 7. turnirja:

1. Dušan Čepon, 7,5 točk, 2. Vladimir Hrešč, 3. Leon Mazi, 4. Marjan Črepan, 5. Bo-

štjan Jeran, vsi 7 točk, 6. Matej Keršič, 6,5 točke, 7. Boris Skok, 8. Primož Petek, 9. Igor Babnik, 10. Janez Hribar, vsi 6 točk.

Skupni vrstni red po sedmih turnirjih:

1. Dušan Čepon, 650 točk, 2. Igor Babnik, 607, 3. Boštjan Jeran, 573, 4. Zlatko Jeraj, 544, 5. Leon Mazi, 479, 6. Marjan Črepan, 473, 7. Stojan Novkovič, 448, 8. Matej Keršič, 439, 9. Matjaž Kodela, 437, 10. Primož Petek, 435 točk.



ŠAH - Šljivič na levi: Na sliki levo, Milorad Šljivič, najboljši železničar na sedmem turnirju

Sudoku

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

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



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.



Tramvaj Opčine–Trst je izjemna tehnična in turistična atrakcija ter prvovrstna tehnična dediščina. Zgrajen je bil 1902 in še vedno deluje; je tudi pod spomeniškim varstvom. Na svoji poti, dolgi dobrih 5 kilometrov, mora premagati kar 340 metrov višinske razlike, zato so nakloni zelo hudi. Na večini proge znaša naklon do 8 odstotkov, na najstrmejšem delu, kjer deluje kot vzpenjača s pomočjo jeklenih vrvi, pa celo 26 odstotkov. Vožnja z njim je vznemirljivo in očarljivo doživetje, saj se z njegovih ovinkov odpirajo prelepi pogledi na Tržaški zaliv. Za nas je tem bolj zanimiv zato, ker so na njem skoraj izključno zaposleni Slovenci z Opčin. Ob njegovi stoletnici so na Opčinah priredili priložnostno razstavo in izdali to lepo dvojezično (!) spominsko medaljo.