

# Novoproga

Revija Slovenskih železnic

## **Aktualno**

**Sanacija poteka po načrtih**  
**Slovenskim železnicam zlato priznanje**  
**Turistične zveze Slovenije**  
**Novosti in spremembe v voznem redu**

## **Kakovost**

**Kakovost, varnost, okolje, odličnost in**  
**družbena odgovornost**

## **Reportaža**

**Crich – tramvajška vas muzej**

## **SŽ so ljudje**

**Josip Orbanić: V pravem trenutku na pravem mestu**

## **Tovorni promet**

**Elektronska cestna tehtnica v**  
**tovornem terminalu Maribor Tezno**





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

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

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

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

tel. 01/29 12 551

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

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

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.400 izvodih • 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 15. januarja 2011.



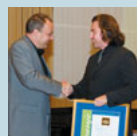
Muzejski vlak v snegu  
Avtor: Miško Kranjec



## Aktualno

### Sanacija poteka po načrtih

2



## Aktualno

### Slovenskim železnicam zlato priznanje Turistične zveze Slovenije

3



## Aktualno

### Novosti in spremembe v voznem redu

4



## Kakovost

### Kakovost, varnost, okolje, odličnost in družbena odgovornost

16



## Reportaža

### Crih – tramvajska vas muzej

22



## SŽ so ljudje

### Josip Orbanic: V pravem trenutku na pravem mestu

26



## Tovorni promet

### Elektronska cestna tehtnica v tovornem terminalu Maribor Tezno

30



# 1

## Uvodnik

### Marino Fakin

Odgovorni urednik

Za nami je bolj uspešno poslovno leto kakor lansko. To je bilo leto odrekanja in velikih prizadevanj, ki pa so se obrestovala. Izvajanje ukrepov poslovne, kadrovske in finančne sanacije je po zaslugi zaposlenih, vodstva in države botrovalo temu, da sanacija podjetja uspešno poteka in da so poslovni rezultati veliko boljši od načrtov. Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič se je na seji sveta delavcev, 16. decembra, posebej zahvalil zaposlenim za njihov prispevek in za dosežene poslovne rezultate. Veliko truda je bilo vložene, da smo ob manjšem številu zaposlenih dosegli in presegli načrtovani obseg dela.

Zasluga za boljši poslovni izid gre deloma oživiljanju gospodarstva v regiji, levji delež pa so prispevali intenzivni tržni ukrepi v tovornem in potniškem prometu ter drugih dejavnostih Slovenskih železnic. V tovornem prometu nam je uspelo znatno povečati obseg dela. Od januarja do oktobra smo prepeljali za skoraj dvanajst odstotkov tovora več, kakor smo načrtovali, in za 18 odstotkov več kakor lani. Tudi obseg dela v netotonskih kilometrih je večji za 1,8 odstotka od načrtov in za dobrih dvajset odstotkov večji kot lani. V potniškem prometu smo od januarja do oktobra prepeljali 13,4 milijona potnikov, kar je na ravni lanskega leta.

Tudi dejavnosti Slovenskih železnic na področju spodbujanja slovenskega turizma niso ostale neopažene. Za dejavnosti v potniškem prometu so Slovenske železnice prejele zlato priznanje Turistične zveze Slovenije. Tradicionalno dobro je tudi dolgoletno sodelovanje med Slovenskimi železnicami in Turistično zvezo Slovenije, zlasti pri skupnih projektih nacionalnega pomena in razpisih.

Dvanajstega decembra je začel veljati novi vozni red. Istega dne so Slovenske železnice ponudile mobilno različico spletnih strani, ki je dosegljiva na naslovu <http://m.slo-zeleznice.si> in vsebuje najbolj iskane vsebine, kot so informacije o voznih redih in aktualnih prometnih razmerah. Glavne prednosti mobilnih strani so predvsem hitro nalaganje, manjši stroški zaradi manjše količine prenosa podatkov, prilagojenost za udobno branje na mobilnih zaslonih, prilagojeni iskalnik voznih redov ter hiter dostop do najbolj priljubljenih vsebin.

Kaj čaka Slovenske železnice v novem letu? Vsekakor sta slovenski železniški sistem in logistika pred pomembnimi spremembami in novimi izzivi. Sprejeta sta bila Zakon o družbi Slovenske železnice in Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu. Slovenske železnice in sindikati so dali pripombe na oba zakona, ko sta bila v pripravi. Spremembe obeh zakonov so po besedah predsednika sveta delavcev Slovenskih železnic Silva Berdajsa znosen kompromis in prinašajo tudi nekaj dobrih rešitev. Slovenske železnice bodo organizirane kot holding. Novi zakon o družbi Slovenske železnice podjetje izenačuje z drugimi deležniki na trgu in ne priznava posebnega statusa zaradi izvajanja gospodarske javne družbe, ki je preprečeval stečaj podjetja.

Konferenca o slovenski logistiki oziroma morebitnem povezovanju stebrov slovenske logistike – Luke Koper, Intereurope in Slovenskih železnic – bo predvidoma januarja. Ne glede na izid konference in odločitev lastnika o morebitni integraciji bodo Slovenske železnice še naprej izvajale ukrepe sanacije na finančnem, kadrovskem in kapitalnem področju ter skrbele za poslovno uspešnost podjetja. Veliko pozornosti bo treba v naslednjem letu vsekakor nameniti kadrom in njihovemu razvoju. »Treba bo preveriti delovne procese in ugotoviti, kje jih je mogoče optimizirati. Če bo treba, bomo delovne procese tudi spremenili,« je poudaril generalni direktor Goran Brankovič.

**Vesele božične in novoletne praznike ter veliko sreče, zdravja in uspehov v novem letu 2011!**

## Pregled desetmesečnega poslovanja

## Sanacija poteka po načrtih

**Slovenske železnice prese-gajo načrtovane rezultate. Po načrtih poteka tudi izvajanje ukrepov sanacije.**

Slovenske železnice so od januarja do oktobra dosegle poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini -2,8 milijona evrov. Rezultat je od načrtovanega boljši za 14,8 milijona evrov, predvsem zaradi večjih transportnih prihodkov tovornega prometa in boljših poslovnih izidov v infrastrukturi in vodenju prometa.

Čisti poslovni izid je bil prav tako negativen v višini -5,55 milijona evrov. Načrtovan je bil negativni čisti poslovni izid v višini -25,7 milijona evrov. Na višino čiste izgube so vplivale negativne tečajne razlike v višini 3,8 milijona evrov, njihov negativni vpliv pa je predviden tudi do konca leta. Dodatno bodo na čisti poslovni izid do konca leta vplivali nekateri izredni poslovni dogodki. Med njimi je tudi vnovčenje poročstva za posojilo družbi AKS iz leta 2008 v višini 2 milijonov evrov.

Poslovni prihodki so bili od načrtovanih višji za 4,3 odstotka, predvsem zaradi večjih transportnih prihodkov v tovornem prometu. Poslovni odhodki so bili za slab odstotek manjši od načrtovanih.

Še vedno narašča dodana vrednost na zaposlenega. Ta je na letni ravni oktobra znašala 31.666 evrov, kar pomeni 8-odstotno preseganje načrta in 15,5-odstotno dodane vrednosti istega lanskega obdobja. Nadaljevala se je tudi kadrovska sanacija. Na Slovenskih železnicah je na današnji dan 7.342 zaposlenih, kar je za 386 manj kot konec lanskega leta. Konec leta 2010 bo na SŽ predvidoma za okrog 11 odstotkov manj zaposlenih kot ob koncu leta 2009.

Ukrepi poslovne, kadrovske in finančne sanacije zajemajo povečanje prihodkov, racionalizacijo stroškov, notranjo reorganizacijo, kadrovsko prestrukturiranje ter ukrepe za finančno prestrukturiranje. Nadzorni svet je na svoji seji 22. novembra ocenil, da izvajanje ukrepov poteka v skladu z načrti.

**Večji obseg prevozov**

V tovornem prometu je bilo od januarja do oktobra prepeljanega 14,2 milijona ton blaga, kar je za skoraj 12 odstotkov več od načrtov ter za 18 odstotkov več kot v istem lanskem obdobju. Tudi obseg dela v netotonskih kilometrih je večji za 1,8 odstotka od načrtov in za dobrih 20 odstotkov večji kot lani.

V potniškem prometu je bilo v istem obdobju prepeljanih 13,4 milijona potnikov, kar je na ravni lanskega leta in za 4,5 odstotka manj, kot je bilo načrtovano. Obseg dela v potniških kilometrih je bil glede na načrt manjši za tri odstotke, v primerjavi z lani pa za 2,7 odstotka.

**Kadrovska sanacija**

Tudi na področju zmanjševanja stroškov in kadrovske sanacije so Slovenske železnice dosegle načrte. Stroški dela v letu 2010 bodo glede na leto 2009 predvidoma manjši za 8,5 milijona evrov. Ob koncu leta bo na SŽ predvidoma 6.869 zaposlenih, kar je za približno 11 odstotkov manj kot ob koncu leta 2009.

Po oceni nadzornega sveta bo nadaljevanje kadrovskega prestrukturiranja v letih 2011 in 2012 zahtevalo dodatne napore, saj sredstva za izvedbo kadrovskega prestrukturiranja še niso zagotovljena, manjše pa so



Generalni direktor Goran Brankovič: »Slovenske železnice poslujejo skladno z načrti oziroma jih prese-gajo, v skladu z načrti pa poteka tudi izvajanje ukrepov sanacije. V prihodnjem letu nas čaka optimizacija delovnih mest in procesov, naslednja faza pa je sprememba sistematizacije delovnih mest, ki bo podrejena spremenjenim tehnološkim in poslovnim procesom.«

tudi druge možnosti prestrukturiranja. V prihodnjih dveh letih bosta nujna prestrukturiranje in optimizacija delovnih procesov.

Nadzorni svet je še predlagal, da se kadrovsko prestrukturiranje izvede tudi v odvisnih družbah Slovenskih železnic.

## Spletne strani Slovenskih železnic tudi za mobilne telefone

Slovenske železnice ponujajo od 12. decembra možnost ogleda spletnih strani na mobilnih telefonih. Mobilna različica spletnih strani je dosegljiva na naslovu <http://m.slo-zeleznice.si> in vsebuje najbolj iskane vsebine, kot so informacije o voznih redih in aktualnih prometnih razmerah. Mobilne spletne strani SŽ vsebujejo skoraj vse strani o potniškem prometu, ki so na ogled na klasični spletni strani. Glavne prednosti mobilnih strani so predvsem hitro nalaganje, manjši stroški zaradi manjše količine prenosa podatkov, prilagojenost za udobno branje na mobilnih zaslonih, prilagojeni iskalnik voznih redov ter hiter dostop do najbolj priljubljenih vsebin.

# Slovenskim železnicam zlato priznanje Turistične zveze Slovenije

Slovenske železnice prepeljemo več kakor 16 milijonov potnikov na leto, s svojimi dejavnostmi pa tudi spodbujamo slovenski turizem. Da že vrsto let pomembno prispevamo k razvoju slovenskega turizma, je potrdila tudi Turistična zveza Slovenije, ki je potniškemu prometu podelila zlato priznanje za sodelovanje in podporo njenim projektom.

Dominik S. Černjak, podpredsednik Turistične zveze Slovenije, je ob podelitvi zlatega priznanja povedal: »Slovenske železnice so s turizmom povezane prav tako dolgo kot turistična društvena organizacija, to je že dobro poldrugo stoletje, in naše sodelovanje z njimi je že tradicionalno dobro. Poleg tega, da imajo dejavno vlogo v skupnih projektih nacionalnega pomena in razpisih ter da spodbujajo zdravo in varno potovanje, tudi s popusti za vožnjo z vlakom za člane turističnih društev, so med drugim večkrat poskrbele še za nagradne



prevoze najboljših skupin v projektih zveze za mladino in jim omogočile spoznavanje domovine, za kar smo jim iskreno hvaležni.«

Boštjan Koren, direktor PE Potniški promet: »Vesel sem, da na Slovenskih železnicah s svojimi prizadevanji dajemo pomemben prispevek k slovenskemu turizmu in da smo za to prejeli zlato priznanje Turistične zveze Slovenije. Priznanje nam pomeni spodbudo, da bomo še naprej razvijali našo ponudbo in si prizadevali ponujati kar najboljše storitve. Verjamemo, da nam bo kot nosilcu integriranega javnega potniškega prometa uspelo sedanjim in novim potnikom ponuditi novo kakovost potovanja.«

Marko Tancar

Direktor potniškega prometa Slovenskih železnic, Boštjan Koren, in podpredsednik Turistične zveze Slovenije, Dominik S. Černjak. Foto: Marko Ocepek.

## Pravljični vlak razveselil več kakor 600 otrok

Na ljubljanski železniški postaji je sedmega decembra stal pravljčni vlak, na katerem je mladinski pisatelj, pravljničar Franci Rogač otrokom pripovedoval pravljice in

predstavljal svojo novo knjigo Hrči Smrči. Prireditev je bila del projekta Bibliovlak – knjiga na vlak, ki poteka v sklopu prireditve Ljubljana – svetovna prestolnica knjige 2010.

Pravljični vlak si je ogledal tudi direktor potniškega prometa Boštjan Koren, ki je povedal, da je vesel velikega odziva. »Pravljični vlak je obiskalo več kakor 600 otrok.

Upam, da bomo marsikoga med njimi v prihodnje lahko srečali tudi kot našega potnika.«

M. T.



Pravljničar Franci Rogač razveselil več kakor 600 otrok.



Direktor PE Potniški promet Boštjan Koren in Franci Rogač.

# Novosti in spremembe v voznem redu

Novi vozni red v železniškem potniškem prometu je začel veljati 12. decembra in bo veljal do 10. decembra prihodnje leto.

## Notranji promet

### Proga Ljubljana–Zidani Most–(Dobova)–Maribor

Vlak ICS 18 odpelje iz Ljubljane ob 12.12 (prej ob 12.13), vlak ICS 20 pa ob 15.12 (prej ob 14.45).

Vlak ICS 13 odpelje iz Maribora ob 7.45 (prej ob 8.17), vlak ICS 11 ob 5.45 (prej ob 5.40) in vlak ICS 21 ob 17.50 (prej ob 16.50).

Vlak 502, ki ob 14.45 odpelje iz Kopra v Maribor, in vlak 503, ki ob 6.50 odpelje iz Maribora v Koper, po novem ustavljata v Šentjurju,

in ne več v Grobelnem. Vlak 503 ima v Šentjurju zvezo z vlakom 3605 v Imeno.

Vlak 632 odpelje iz Dobove v Ljubljano ob 5.37 (prej ob 5.40).

Iz Ljubljane v Maribor vozi ob 13.45 nov vlak, s številko 644. V njegovi sestavi so tudi vagoni, ki se na Pragerskem pripnejo vlaku v Mursko Soboto.

Vlaki 2218, 2228 in 2232, ki so ob 6.10, 12.01 in 13.01 vozili iz Litije do Ljubljane, po novem vozijo do Kranja.

Vlak 2259 odpelje iz Ljubljane v Dobovo ob 8.53 (prej ob 8.45).

Vlak 2271 odpelje iz Ljubljane v Dobovo ob 14.50 (prej ob 14.55).

Vlak 2919 odpelje iz Maribora v Zidani Most ob 16.20 (prej 16.15).

Vlak 311, ki vozi z Jesenic v Dobovo, po novem ustavlja tudi v Litiji.

Vlak 150, od Ljubljane do Dunaja, po novem ustavlja tudi v Zagorju.

Vlak 630, od Dobove do Ljubljane, ne ustavlja več v Ljubljani Zalogu.

Vlak 631, od Ljubljane do Dobove, po novem ustavlja tudi v Radečah.

Maloobmejni vlaki med Dobovo in Zagrebom ne vozijo več.

### Proga Ljubljana–Jesenice

Vlak 2400 odpelje iz Ljubljane na Jesenice ob 4.45 (prej ob 4.50).

Vlak 2401 odpelje z Jesenic v Ljubljano ob 4.35 (prej ob 4.40).

Vlak 2416 med Ljubljano in Jesenicami vozi po novem vsak dan.

Vlak 312 med Ljubljano in Jesenicami ustavlja po novem tudi v Škofji Loki.

Vlak 5100 med Ljubljano in Jesenicami ustavlja po novem tudi v Žirovnici.

Vlak 2431, ki je vozil iz Kranja v Ljubljano ob 5.54, vozi po novem do Litije.

Vlak 2409, ki vozi z Jesenic v Ljubljano, ne ustavlja več v Mednem. V Ljubljani ima zvezo z vlakom 2752, ki odpelje v Koper ob 15.40.

Uvedli smo maloobmejna vlaka 4961 in 4962, ki vozita med Jesenicami in Beljakom.

### Proga Ljubljana–Kamnik

Vlak 610, ki vozi od Ljubljane do Kamnika, ustavlja po novem tudi na postajališču Trzin Mlake.

Vlaka 3165 in 3167 odpeljeta s postaje Kamnik Graben štiri minute pozneje, ob 5.50 oziroma 6.50. V Ljubljano pripeljeta ob 6.35 oziroma 7.37.



### Proga Pragersko–Hodoš

Vlak 1641 odpelje iz Hodoša v Ljubljano ob 16.00 (prej ob 17.00).

Vlak 3821 odpelje iz Murske Sobote v Maribor ob 19.25 (prej ob 17.55).

Vlak 4108 odpelje iz Murske Sobote v Hodoš ob 15.15 (prej ob 15.00).

Maloobmejni vlaki med Središčem oziroma Ormožem in Čakovcem ne vozijo več.

### Proga Sežana–Ljubljana

Vlak 509 odpelje iz Ljubljane v Koper ob 17.45 (prej ob 18.10).

Poleti bosta vlaka 508, ki odpelje ob 5.25 iz Kopra v Ljubljano, in 509, ki ob 17.45 odpelje iz Ljubljane v Koper, vozila kot vlaka Pendolino. Vlak 508 iz Kopra bo poleti označen s številko 32 in bo vozil od 25. junija do 28. avgusta 2011, ne bo pa več ustavljal v Gornjih Ležečah in Košani. Vlak 509 iz Ljubljane bo označen s številko 33 in bo vozil od 24. junija do 27. avgusta 2011.

Vlak 2609 odpelje iz Sežane v Ljubljano ob 13.38 (prej ob 12.48).

Vlak 4351, med Borovnico in Ljubljano, ima novo številko, in sicer 2655. Iz Borovnice odpelje ob 16.05 (prej ob 16.25).

Vlak 4352, med Ljubljano in Borovnico, ima novo številko, in sicer 2654. Iz Ljubljane odpelje ob 15.30 (prej ob 15.55).

Uvedli smo nov vlak 2627, ki vozi iz Sežane v Pivko ob 15.45. V Pivki ima zvezo z vlakom MV 483, ki vozi iz Ljubljane na Reko.

Uvedli smo nov vlak 2614, ki vozi iz Pivke v Sežano ob 16.30. V Pivki ima zvezo z vlakom 483, ki vozi iz Ljubljane na Reko.

Vlak 503, iz Maribora ob 6.50 odpelje v Koper, po novem ustavlja tudi na Rakeku.

Vlaka 7704 in 7705, ki sta vozila med Buzetom in Divačo, po novem vozita med Rakitovcem in Divačo ter imata novi številki, in sicer 4322 in 4323.

Vlaka 7730 in 7731, ki sta vozila med Šapjanami in Pivko, po novem vozita med Ilirsko Bistrico in Pivko ter imata novi številki, in sicer 2714 in 2715.

### Proga Jesenice–Nova Gorica–Sežana

Vlak 4215 po novem odpelje z Jesenic v Novo Gorico ob 21.50 (prej 21.52) in ustavlja tudi v Hudajužni.

Vlak 4227 po novem odpelje z Jesenic v Novo Gorico ob 22.18 (prej 22.20) in ustavlja tudi v Hudajužni in Podmelcu.

### Proga Ljubljana–Metlika

Vlak 609, od Ljubljane do Novega mesta, in vlak 3223, od Ljubljane do Metlike, po novem ustavljata tudi na postajališču Štefan.

Vlak 3234, ki iz Metlike odpelje ob 12.19 v Ljubljano, in 3235, ki iz Ljubljane odpelje ob 9.30 v Metliko, po novem ustavljata tudi na postaji Šentvid pri Stični.

Foto: Miško Kranjec



## Mednarodni promet

Vlak EC 210-211 Sava, ki vozi iz **Beograda v Beljak (Villach Hbf) in München**, po novem odpelje iz Beograda ob 5.15 (prej ob 5.45), iz Ljubljane odpelje ob 15.05 (prej 15.25), v Beljak (Villach Hbf) prispe ob 16.50 (prej ob 17.06) in v München pripelje ob 21.33.

Vlak IC 311, ki vozi iz Beljaka (Villach Hbf) **v Zagreb**, po novem odpelje iz Beljaka ob 14.52 (prej ob 15.12), v Ljubljano pripelje ob 17.09 (prej ob 16.33), odpelje ob 17.15 (prej ob 16.35) in v Zagreb prispe ob 19.37 (prej ob 18.56). V vlaku je vagon za prevoz koles. Vlak 312, ki vozi iz **Ljubljane v Beljak (Villach Hbf)**, po novem ustavlja tudi v Škofji Loki.

Vlak EC 212-213 Mimara, ki vozi iz Zagreba v **Siegen** (Nemčija), odpelje iz Zagreba ob 6.52 (prej ob 7.00), v Ljubljano pripelje ob 9.08 (prej ob 9.17), iz Ljubljane odpelje ob 9.12 (prej ob 9.27),

v Beljak pripelje ob 10.49, naprej odpelje ob 11.16, v Frankfurt pripelje ob 19.40, v Siegen pa ob 21.57.

Vlaka EN 240 in EN 241 Venezia, ki vozita s postaje **Budapest Keleti** preko Zagreba in Ljubljane v Benetke (Venezia SL) oziroma nazaj, sta označena kot vlaka EN 440 in EN 441. Vlak MV 246 Citadella odpelje s postaje **Budapest Deli** dve uri prej, in sicer ob 12.11 (prej ob 14.11), v Ljubljano pa pripelje ob 21.23 (prej ob 23.05). Nazaj vozi vlak MV 247 Citadella, ki odpelje iz Ljubljane dve uri pozneje, in sicer ob 8.50 (prej 6.50), v Budimpešto pa pripelje ob 17.45 (prej ob 15.55).

Vlak MV 482 Ljubljana odpelje z **Reke (Rijeke)** ob 12.00 (prej ob 12.57) in prispe v Ljubljano ob 14.45 (prej ob 15.18). Vlak MV 483 odpelje iz Ljubljane ob 15.10 (prej ob 14.53) in prispe na Reko ob 17.56 (prej ob 17.25). Vlak MV 480 Opatija odpelje z Reke pet minut prej, ob 20.40 in pripelje v Ljubljano ob 23.27.

## Pri sanaciji bo svetovala družba A.T. Kearney

Pri sanaciji in reorganizaciji Slovenskih železnic bo svetovala družba A. T. Kearney. Ta je oddala najugodnejšo ponudbo na mednarodnem razpisu, ki ga je ministrstvo za promet objavilo v začetku leta. Pogodba za svetovanje, katere vrednost znaša 1,2 milijona evrov brez DDV, pa je bila sklenjena v začetku decembra. Sanacija Slovenskih železnic naj bi bila izvedena v 15 mesecih po podpisu pogodbe, temu pa bo sledilo tudi šestmesečno opazovalno obdobje.

## Novogoriški samski dom delno preuredili v študentski dom

Železniško invalidsko podjetje (SŽ-ŽIP) je obnovilo tretje in četrto nadstropje samskega doma Slovenskih železnic na Erjavčevi 36 v Novi Gorici in proste zmogljivosti ponudilo v najem novogoriški univerzi. Z univerzo so julija letos podpisali enoletno pogodbo za najem sob, petega novembra pa so slovesno odprli vrata novega študentskega doma. V njem je 26 dvoposteljnih sob in dve enoposteljni sobi oziroma skupaj 54 študentskih ležišč. Vse sobe so opremljene z internetno povezavo, v obeh nadstropjih pa sta manjša kuhinja in študijski oziroma večnamenski prostor za študente. Direktorica SŽ-ŽIP **Vojka Martinčič** je na odprtju študentskega doma povedala: »Dom smo obnovili z lastnimi sredstvi in vanj vložili štiristo tisoč evrov. Najemnina za univerzo je 135 evrov na posteljo.«

M. F.

## SŽ podpisale deklaracijo UIC o trajnostni mobilnosti in transportu

Generalna skupščina mednarodne železniške zveze UIC je junija podprla Deklaracijo o trajnostni mobilnosti in transportu, s katero se podpisnice zavzemajo za okolju in ljudem bolj prijazno politiko ter večjo vlogo železnice. Slovenske železnice so, kakor druge članice UIC, deklaracijo podpisale novembra.

## Slovenija in Avstrija za sodelovanje pri železniških razvojnih projektih

Minister za promet **dr. Patrick Vlačič** in avstrijska ministrica za promet **Doris Bures** sta se 19. novembra v Ljubljani pogovarjala o bilateralnem sodelovanju na področju transporta. Osrednjo pozornost sta namenila Karavanškemu predoru, sodelovanju na področju železniške infrastrukture, evropskim prometnim politikam, predvsem direktivi o evrovinjeti III. Zavzela sta se za posodobitev Karavanškega predora, s katero bi bil prehod še bolj varen in bi omogočal večjo prepustnost glede na pričakovani obseg cestnega prometa. Zadostili bi tudi varnostnim standardom EU in odpravili ozko grlo na desetem vseevropskem koridorju. Dr. Vlačič je svojo avstrijsko kolegico seznanil tudi z aktualnimi prometnimi projekti in vlaganji v infrastrukturo. Avstrija in Slovenija spodbujata oživitve prevozov na desetem koridorju, ki je velikega pomena tako za njuni gospodarstvi kot tudi za države Zahodnega in Južnega Balkana.

## Hrvaške železnice posodablja infrastrukturno

Hrvaški železniški upravljavec infrastrukture HŽ Infrastruktura je 16. novembra podpisal dve pogodbi o sofinanciranju prenove signalno-varnostnih naprav na glavni zagrebški železniški postaji. Dela se bodo začela sredi naslednjega leta, končala pa predvidoma decembra 2012. Vrednost projekta znaša 12,6 milijona evrov.

Obnoviti nameravajo še odsek proge na desetem vseevropskem koridorju, in sicer med postajama Novska in Okučani, tako da bodo vlaki lahko vozili s hitrostjo do 160 kilometrov na uro. Razpis za projekt, ki ga ocenjujejo na vrednost 40 milijonov evrov, bodo objavil še letos. Iz predpristopnih sredstev EU bodo skušali pridobiti tudi sredstva za obnovo proge med Dugim Selom in Novsko. Vrednost teh del znaša 255 milijonov evrov. Dela na progi Vinkovci–Tovarnik–Šid se že financirajo iz evropskih sredstev. Poleti 2011 naj bi na tem odseku proge vlaki lahko vozili s hitrostjo od 160 do 200 kilometrov na uro.

Nives Juvančič Kambur  
Petra Kozina Halčakova



# Dve desetletji Sindikata železničarjev Slovenije

Sindikat železničarjev Slovenije (SŽS) je praznoval 20-letnico delovanja. Na Otočcu se je šestega novembra zbralo več kakor tisoč sto članov. Osrednji govornik je bil predsednik vlade Borut Pahor, ki je napovedal, da bodo Slovenske železnice do konca leta kapitalsko sanirane.

Slovesnosti ob 20-letnici delovanja sindikata so se udeležili številni visoki gostje – predsednik vlade Borut Pahor, poslanec državnega zbora in župan Grosuplja dr. Peter Verlič, poslanec državnega zbora Ivan Grill, predsednik nadzornega sveta Slovenskih železnic mag. Igor Janez Zajec, generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič, delavski direktor Albert Pavlič, direktorji poslovnih enot, vodje sekcij in drugi vodilni na Slovenskih železnicah. Slovesnost je vodila Bernarda Žarn, za glasbo pa je poskrbela Godba Slovenskih železnic z Nuško Drašček in Janezom Krivcem.

Predsednik SŽS Franc Zupanc je označil prehojeno pot

sindikata za uspešno in povedal, da so vsa prizadevanja v zadnjem letu usmerili v to, da se ne bi zgodilo najhujše za zaposlene, za podjetje, državo in državljane. Poudaril je, da si v sindikatu želijo čim bolj uspešne Slovenske železnice. Poudaril je, da bo SŽS še naprej po najboljših močeh skrbel za dobrobit članov sindikata, zaposlenih in podjetja. V svojem govoru se je sprehodil skozi bogato in dinamično dvajsetletno obdobje delovanja SŽS.

Delavski direktor in nekdanji prvi predsednik SŽS, od leta 1994 do leta 2002, Albert Pavlič, je povedal, da je SŽS skupaj z drugimi sindikati na SŽ vedno izvajal pravno, socialno in ekonomsko zaščito zaposlenih. »Prekinili smo tradicijo sindikalizma v Sloveniji, ki ga je do tedaj večidel označevala skrb za ozimnico idr., in se zavzeli za uresničitev interesov članov sindikata. Kadar koli se lahko pogledamo v ogledalo in ugotovimo, da pred njim stojimo železničarji, ki smo ponosno izvajali železniško sindikalno



Franc Zupanc, predsednik SŽS



Albert Pavlič, delavski direktor

tradicijo naših dedov, vse od Zaloške ceste naprej.«

O stanju v gospodarstvu in podjetju je Pavlič povedal: »Smo v svetovni gospodarski krizi s primesmi domače krize. Pred dobrim letom, ko se je predsednik vlade prvič oglasil na Slovenskih železnicah, nam je skupaj uspelo preprečiti socialne nemire. Spet vzpostavljeni sindikalni dialog nam je omogočil, da smo se vsi deležniki skupaj lotili resne finančne, poslovne in kadrovske sanacije, in prepričan sem, da tako kot smo svoj delež prispevali zaposleni, tako bosta morali svojega prispevali tudi uprava SŽ in država Republika Slovenija. Glede prihodnosti železnice sem optimist. Železnice so bile in bodo ostale. V Evropi in drugje po svetu verjamejo v železnice in upravičeno menijo, da so prevozno sredstvo prihodnosti. Tisti, ki so pomislili, da jih lahko ukinejo ali nadomestijo s kakšno drugo vrsto prometa, so se zelo zmotili.«

V imenu Slovenskih železnic je člane sindikata in goste pozdravil generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič. Zaposlenim na Slovenskih železnicah se je zahvalil, da so pri-

spevali k sanaciji družbe, tako da so prispevali 25 milijonov evrov od svojih plač.

Osrednji govornik je bil predsednik vlade Borut Pahor, ki je povedal: »Kot predsednik vlade sodim med tiste, ki verjamejo v prihodnost tovarnega in potniškega železniškega prometa. Pred nami je izziv, ali bomo razumeli priložnost, ki jo dajejo železnice, in znali rešiti težave, v katerih se je znašla slovenska železniška panoga, ter znali železnice ne le sanirati, temveč tudi modernizirati. Zaeli bomo z nekaterimi prvimi investicijami, gradnjo drugega tira Divača–Koper in celovito modernizacijo v vrednosti približno deset milijard evrov.«

Sindikat železničarjev Slovenije je nastal, ko sta se leta 1994 združila Samostojni sindikat vlakospremnega postajnega osebja (SSVPO) in Samostojni in neodvisni sindikat delavcev v železniškem prometu (SNSDŽP). SSVPO je združeval vlakospremno in postajno osebje, SNSDŽP pa premikače in druge železniške delavce iz vse Slovenije in Istre. Oba sindikata sta bila ustanovljena leta 1990. SŽS šteje okrog 2.400 članov.



Slovesnost ob 20-letnici delovanja Sindikata železničarjev Slovenije



# Godba SŽ prejela najvišjo nagrado doslej

V najvišji mednarodni kategoriji je Kulturno društvo Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mostu prejela zlato plaketo.

Na četrtem mednarodnem tekmovanju pihalnih orkestrrov v koncertnem igranju Slovenija 2010, ki je od 8. do 10. oktobra potekalo na velenjski glasbeni šoli Fran Korun Koželjski, v organizaciji Javnega sklada Republike Slovenije za ljubiteljsko dejavnost, se je zbralo enaindvajset pihalnih orkestrrov, in sicer iz Švice, Avstrije, Poljske, Madžarske in Slovenije.

Godba Slovenskih železnic (Godba SŽ) je pod vodstvom dirigenta Francija Lipovška nastopila desetega oktobra v najbolj zahtevni kategoriji. Kot uvodno, ogrevalno skladbo je izvedla Čisto nič več fletna iz suite Bojana Adamiča, nato obvezno skladbo Andreja Goričarja Hyades in dve skladbi po lastni izbiri. To sta bili skladba Jana van der Roosta Spartacus in skladba Hudsona Nogueiraja Retratos do Brasil. Glasbeno zanimiv in zelo zahteven repertoar je navdušil tako publiko kot žirijo. Petčlanska mednarodna žirija je nastop ocenila z 833 točkami oziroma 92,6 odstotka ter godbo nagradila z visoko nagrado – zlato plaketo, ki je tudi njen najvišji dosežek doslej.

Med pripravami na tekmovanje je Godba SŽ organizirala tri koncerte, enega celo v rotundi Železniškega muzeja v Ljubljani, na katerega so bili povabljeni vodstvo Slovenskih železnic, zaposleni in poslovni partnerji. Koncerta se je udeležil tudi mladi slovenski skladatelj Andrej Goričar, katerega je bila letos zaupana obvezna skladba na tekmovanju.

Na tekmovanju v Velenju je Godba SŽ, ki sicer šteje 72 godbenikov, nastopila s 86 godbeniki, saj so morali glede na zahtevnost skladb popolniti zasedbo orkestra. Tako so tokrat nastopili še s harfo, klavirjem, alt klarinetom, es-klarinetom, kontrabasi in drugimi instrumenti. Povprečna starost godbenikov je 26 let, zato jim ne manjka ambicij in želja po druženju v orkestru in druženju z drugimi orkestri. Verjamejo, da še niso odigrali najlepših not.



**Franci Lipovšek**

Dirigent Godbe SŽ Franci Lipovšek je povedal: »Za nami je skoraj leto priprav, zelo intenzivno pa smo se pripravljali nekaj mesecev pred tekmovanjem. Želel sem, da izvedemo delo slovenskega avtorja, zato sem izbral delo pokojnega Bojana Adamiča, saj tudi menim, da je največji slovenski komponist za pihalne orkestre. Veliko truda smo vložili, kajti repertoar, ki smo ga izvedli, sodi med najbolj zahtevno glasbeno literaturo v svetu. Naše skladbe bo bile uvrščene v najvišjo, šesto težavnostno stopnjo po mednarodnih kriterijih. Trudili smo se, da izberemo skladbe, ki bodo zanimive za izvajalce, publiko in komisijo. Naš vzpon se je začel leta 2001, ko smo nastopili v začetni oziroma četrti težavnostni skupini Zveze slovenskih godb, nato smo se skoraj vsako leto z osvojenjo zlato plaketo uvrščali v višjo kategorijo. Leta 2006 smo v Krškem prejeli srebrno plaketo na tekmovanju slovenskih godb v koncertni težavnostni stopnji. Čez dve leti se nameravamo udeležiti tekmovanja zveze slovenskih godb.«

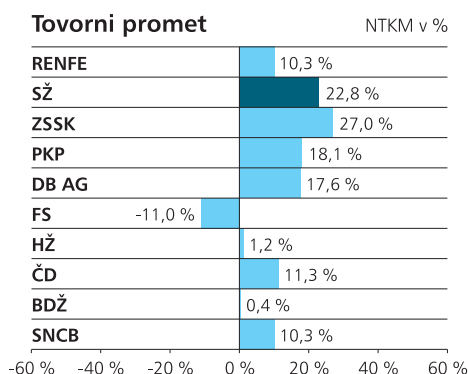
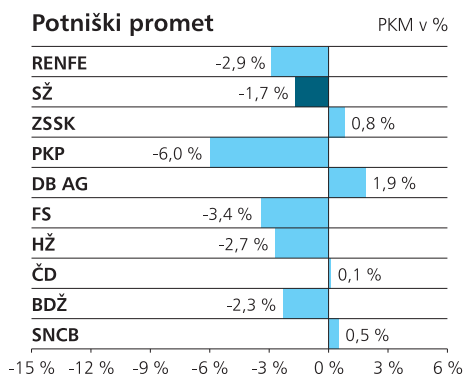


**Albert Pavlič**

Predsednik Godbe SŽ Albert Pavlič je ob zgodovinskem uspehu povedal: »Osvojitev zlote plakete v koncertnem igranju v najtežavnejši oziroma najkakovostnejši kategoriji je rezultat večletnega vztrajnega in strokovnega dela mladega kolektiva pod vodstvom dirigenta Francija Lipovška. Tega ne bi bilo mogoče doseči, če Godbi SŽ ne bi ob strani stal sistem Slovenskih železnic, tako matično podjetje kot hčerinska podjetja Prometni inštitut, Železniško gradbeno podjetje (SŽ-ŽGP), Železniško invalidsko podjetje (SŽ-ŽIP) in Centralne delavnice (SŽ-CD), sindikati na SŽ, svet delavcev SŽ ter drugi donatorji in sponzorji, ki nam vsi skupaj zagotavljajo ustrezne razmere za delo in nastope. S ponosom lahko ugotovim, da je Godba SŽ tudi zato ena izmed najboljših godb v Sloveniji. Prepričan sem, da se bo naša godba še naprej trudila za izjemne dosežke in nas da bo še velikokrat presenetila in razveselila. Tako v svojem imenu kot imenu kolektiva KD Godba Slovenskih železnic lahko zagotovim, da bomo tudi v prihodnje upravičevali zaupanje vseh, ki verjamejo v naše poslanstvo in nas tudi podpirajo.«

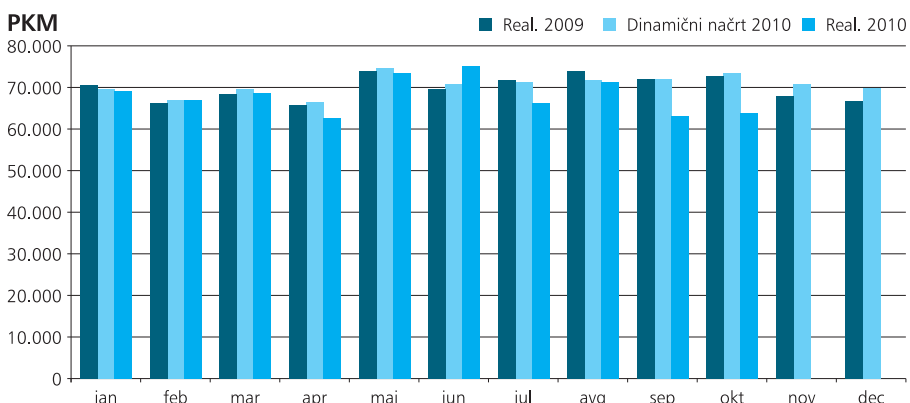
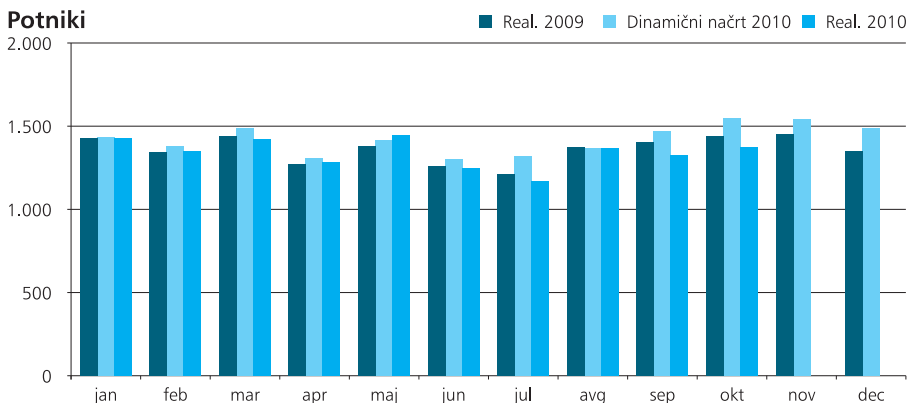
## Obseg dela evropskih železnic

Januar-september 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

## Potniški promet Slovenskih železnic

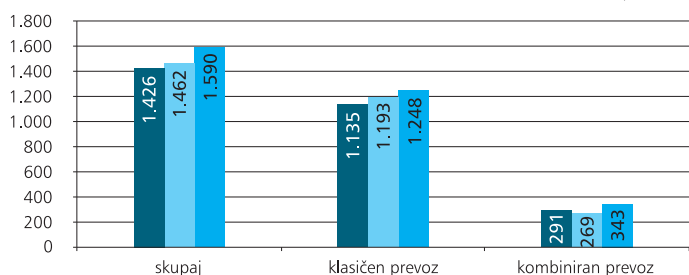


2010 – ocena za mednarodni promet

## Tovorni promet Slovenskih železnic

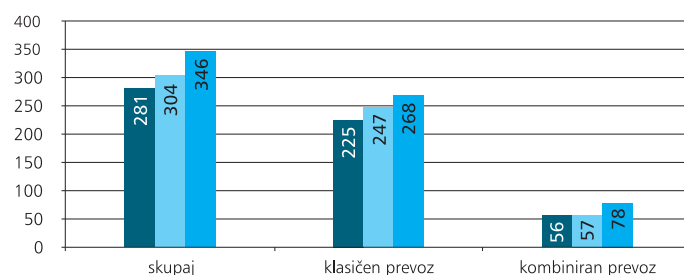
### Prepeljano blago

v 000 ton



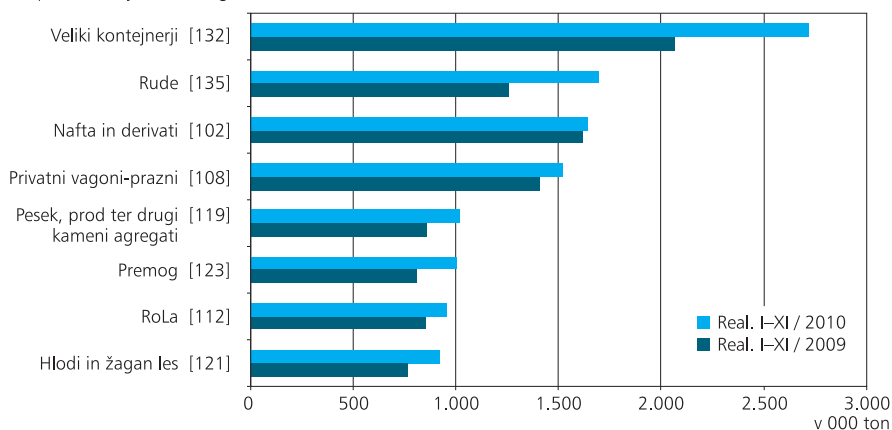
### Opravljenno delo

v mio NTKM



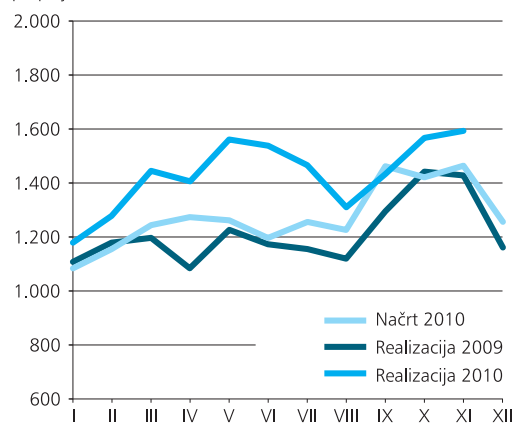
### Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



### Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



# Alkohol ogroža zdravje

Alkohol pomeni velik javno zdravstveni in družbeni problem. V Evropi je namreč alkohol tretji najpogostnejši vzrok za prezgodnjo umrljivost in obolevnost, med mladimi pa celo prvi. Kar 1,3 odstotka bruto nacionalnega proizvoda v Evropi porabimo za zdravljenje posledic škodljive rabe alkohola, je bilo zapisano na vabilu na Prvo nacionalno konferenco o alkoholni politiki, ki je potekala 2. in 3. novembra letos, v organizaciji Ministrstva za zdravje.

Prva nacionalna konferenca o alkoholni politiki pri nas je nadaljevanje uresničevanja ciljev letošnje evropske (junijske) konference, ki so bili usmerjeni predvsem v prizadevanje k povečani aktivnosti zdravstva in širše skupnosti za uspešnejše reševanje alkoholne problematike ter v preprečevanje tvegane in škodljivega pitja alkohola. Na prvi nacionalni konferenci so bili predstavljeni tudi primeri dobre prakse in preventivni promocijski projekti, ki tečejo pri nas na tem področju.

Na konferenci so spregovorili tudi predstavniki Svetovne zdravstvene organizacije (ILO), Evropske zveze nevladnih organizacij za alkoholno politiko (EUROCARE), kakor tudi nekateri predstavniki slovenskega zdravstva in nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo z alkoholno problematiko. V Sloveniji na tem področju deluje več kakor tristo organizacij. Po kakovosti programov zdravljenja smo po mnenju Maje Rus Makovec med najboljšimi v svetu.

## Nevarnejši od prepovedanih drog

Po nekaterih raziskavah je alkohol celo nevarnejši od prepovedanih drog, saj je lažje dostopen in ima pogubne posledice tako za posameznika, kakor tudi za njegove najbližje in ne nazadnje za celotno družbo. Pri tem je treba imeti pred očmi podatek, da je strošek, ki ga pomenijo alkoholiki za zdravstveni sistem, zelo velik. V EU namreč namenimo odpravljanju posledic bolezni zaradi

uživanja alkohola kar 125 milijard evrov na leto. Vsaka tretje prometna nesreča v EU nastane kot posledica zlorabe alkohola. Prav tako so z alkoholom povezani najvišja stopnja kriminala, odsotnost z dela, invalidnost, družinsko nasilje in zaporne kazni. Z alkoholom je torej povezan velik delež socialnih stisk, nasilja in težav na delovnem mestu. *Vsak delavec, ki ima težave z alkoholom, pomeni veliko motnjo v delovnem procesu, pa tudi strošek. Je vir konfliktov in poveča tveganje za poškodbe pri delu,* je poudaril Marjan Bilban. Pri vozniku, ki ima 0,5 promila ali gramov etanola na kilogram krvi, je verjetnost, da povzroči prometno nesrečo, dvakrat večja; pri vozniku z 0,8 g/kg se verjetnost poveča za petkrat; pri vsebnosti alkohola nad 1,1 g/kg pa se verjetnost za povzročitev nesreče poveča za petindvajsetkrat, če navedemo samo nekatere podatke o posledicah škodljive rabe alkohola. Izhajajoč iz teh podatkov lahko razumemo nujnost in smiselnost preverjanja alkoholiziranosti naših delavcev, še

posebno na izvršilnih delovnih mestih, pri delavcih, ki so neposredno odgovorni za varnost prometa.

## Prevelika toleranca do pitja alkohola

Toleranca do pitja alkohola pri nas je zelo visoka. Splošna miselnost o pitju alkohola je, da je pitje nekaj normalnega (za žejo – s pitjem namreč pogasimo žejo; za družbo – ja, kaj boš pa pil s prijatelji drugega kot alkohol; za moč pri težkem fizičnem delu; za pogum, da smo bolj korajžni; za sprostitve, da se malo razbremenimo od vseh bremen; za tolažbo, da pozabimo skrbi, itd.). Velik problem, povezan s tvegano in škodljivo rabo alkohola, pomeni **neznanje o posledicah** čezmernega uživanja alkohola. Mnogi se ne zavedajo, kako pot od enega kozarčka postopoma, a vztrajno lahko vodi v odvisnost. Nekateri so zmotno prepričani, da je »zmerno« pitje, dokler človek še »normalno funkcionira«, nekaj povsem normalnega. Ne-normalno za njih postane pitje

## Izkušnje zaposlenih

**Jusuf Banjić:** Moje prvo srečanje z alkoholom sega v obdobje zadnjega letnika poklicne šole, ko sem se preselil iz dijaškega doma v zasebno sobo. Je pa tudi pomembno povezano z mojim odraščanjem v primarni družini. Kot mladostnik sem namreč odraščal v socialni izolaciji, kar je vplivalo na mojo slabo samopodobo in izredno majhno samozavest. Že prvo pitje alkohola mi je dvignilo samozavest in začasno izboljšalo samopodobo. V silni želji, da se izenačim s svojimi vrstniki, me je vodilo v ponovno pitje, kar je krepilo toleranco do alkohola. Čezmernega pitja se nisem zavedal, kar je značilno za alkoholika. Z manipulacijami in projekcijami opravičuje pitje alkohola. Meja med zmernim pitjem in čezmernim pitjem je bila zelo zamegljena. Vsekakor je bilo moje več kakor dvajsetletno pitje alkohola tvegano, saj me je pripeljalo v odvisnost. Ves čas čezmernega pitja sem se zavedal, da se iz te

godlje ne bom mogel izvleči sam, brez pomoči strokovnjakov. Strah in sramota sta naredila svoje, in zato je ta pot pri meni trajala tako dolgo. Moj alkoholizem ni bil povezan z nasilnim vedenjem. Kljub temu je moja družina zelo trpela. V tem času mi je odraščala hčerka, ki od mene ni imela kaj dosti. Njeno trpljenje sem kompenziral z nakupom vsega, kar si je želela, vendar to ni to. Prikrajšana je bila za funkcionalnega očeta. Prelomnica v mojem življenju je bilo močno načeto zdravstveno stanje in telesna zasvojenost. Zavedal sem se, da se brez pomoči zdravstvene ustanove sam ne bom mogel izkoptati iz alkoholnih krempljev. Odločil sem se za zdravljenje. Po končanem zdravljenju je potrebna popolna alkoholna abstinenca. Absolutno nemogoče je, da bi še kdaj kaj malega popil. Po končanem zdravljenju sem namreč abstiniiral enajst let. Rad

potujem po eksotičnih državah. Tako sem pred dvema letoma na Filipinih iz radovednosti poskusil nekatere njihove alkoholne pijače. Latentna zasvojenost se je tako silovito aktivirala in če bi nadaljeval s pitjem doma, bi bil zdaj že na isti tolerantni ravni, kot sem bil pred začetkom zdravljenja. Odkar sem zdravljen alkoholik, se je v mojem življenju in življenju moje družine spremenilo veliko. Vračanje v normalne odnose je potekalo sicer postopoma, saj so bile psihološke rane zelo hude. Ponovno sem si moral pridobiti zaupanje najbližjih. Na materialnem področju je bil rezultat viden takoj, saj sem takoj začel graditi hišo. Privoščili smo si lahko boljše avtomobile in potovanja v eksotične države. Nadaljeval sem tudi s študijem in ga uspešno končal. Nasvet za konec. Svetovati je najtežje, alkoholiku pa skoraj nemogoče. Največ lahko naredi

alkohola šele takrat, ko ljudje – delavci propadejo oziroma imajo resne zdravstvene težave ali pa postanejo pri svojem delu nefunkcionalni in nezanesljivi. V takšnem stanju je strokovni delavec običajno že povsem nemočen, da bi takšnemu delavcu lahko učinkovito pomagal. Posebno skrb zbujač je tudi pojav občasnega čezmernega popivanja mladih, kar se odraža predvsem v vandalizmu in povečanem tveganju za zdravje. Sčasoma pa te mlade tvegano in škodljivo pitje alkohola zagotovo pripelje tudi do odvisnosti od alkohola, ki je bolezen.

Z opitimi mladostniki se srečujemo tudi na železnici, posebno na potniških vlakih, kjer so mladi pod vplivom alkohola nemalokrat nasilni, se objestno vedejo ter v takšnem stanju povzročijo materialno škodo. V takšnih primerih je zelo pomembno strokovno ukrepanje vlakovnega osebja, ki skrbi za preprečevanje materialne škode, kakor tudi za varnost potnikov. Po razpoložljivih podatkih je letos število evidentiranih primerov vandalizma na vlakih, v primerjavi z lanskim letom, dvakrat večje. Poleg tega je letos na potniških vlakih

velikokrat morala posredovati policija.

### Alkoholna politika v podjetju

Alkoholna politika v podjetju kaže na odnos podjetja do alkohola. Če je alkoholna politika v podjetju naravnana k ničelni toleranci do uživanja alkohola in ne dopušča delavcem, da so na delovnem mestu pod vplivom alkohola, se v tem kaže odgovoren odnos delodajalca do delavcev. Po drugi strani pa podjetje svoje zaposlene s tem spodbuja k zdravemu življenjskemu slogu. Za takšno naravnost do alkohola v podjetju je potrebno osveščanje o posledicah tvegane in škodljive rabe alkohola. Z osveščanjem – izobraževanjem se spreminja splošno mnenje o uživanju alkohola v družbi in v podjetju. To pa zahteva tudi sistemske rešitve. Najprej je znotraj podjetja potrebna ustrezna osveščenost, ki vpliva na spremembo splošnega zmotnega mnenja, da alkohol ni škodljiv. Nadalje podjetje na področju alkoholne politike potrebuje izdelane ustrezne predpise, kjer so dovolj natančno opredeljeni vsi postopki preprečevanja, spremljanja in učinkovitega ukrepanja, v pri-

meru zlorab alkohola. Pri tem mora podjetje nujno imeti jasne cilje. Delodajalec mora namreč vedeti, kaj želi s takšnim ravnanjem znotraj podjetja doseči in predvsem kako zastavljene cilje doseči. Ni odveč poudariti, da sta vztrajnost in doslednost delodajalca ključni za doseganje zastavljenih ciljev. Le znotraj podjetja, ki ima alkoholno politiko zapisano tudi v svojih notranjih aktih, je moč pričakovati učinkovite sistemske spremembe na področju zlorabe alkohola na delovnem mestu.

### Informacije v spletu

Veliko informacij o tveganem in škodljivem pitju alkohola lahko najdemo na spletnih straneh, med drugim tudi na naslovu: <http://www.infomosa.si/>, v okviru projekta MOSA, ki obvešča o alkoholni problematiki in spodbuja različne akterje, ki si prizadevajo za odgovoren odnos do alkohola, k sodelovanju in povezovanju. Na spletnem naslovu: <http://www.nalijem.si/> pa lahko opravimo preizkus našega odnosa do tvegane in škodljivega uživanja alkohola. Z anonimnim vprašalnikom za samooceno pitja

lahko ocenimo svoje stanje in odnos do alkohola. Če pa želite ali potrebujete več informacij, jih lahko dobite tudi pri kadrovskih delavcih.

### Osebna odločitev

Vsak dan se srečujemo z različnimi priložnostmi, ob katerih lahko pijemo alkohol, in to več, kot bi lahko pili. Na nas pa je odločitev, ali se bomo odločili za zdrav način življenja, za ustvarjanje zdrave družbe, zdravih medsebojnih odnosov ter varno delovno mesto in delovno okolje brez alkohola. Odnos do alkohola je torej odraz naše osebne zrelosti, naše odgovornosti do lastnega zdravja, do naših najbližjih, ki jih tvegana in škodljiva raba alkohola običajno najbolj prizadene, kakor tudi do družbe kot celote. Posledice škodljive rabe alkohola se pogosto prenašajo v naslednje generacije, kar pomeni, da jih bodo občutili tudi naši zanamci. Osebna pričevanja nas običajno najbolj nagovorijo. Naj bodo ta tista, ob katerih preverimo svoja stališča do tvegane in škodljive rabe oziroma do še varnega uživanja alkohola.

alkoholikovo socialno okolje – družina, prijatelji, nadrejeni v službi –, če seveda to znajo in obvladajo. Običajno ravno ti zaradi neznanja in s tem nemoči ali iz neke lažne solidarnosti opravičujejo in skrivajo svojega alkoholika. Alkoholizem je bolezen in ne izbira ne spola, ne standarda, intelektualnih zmožnosti in ne obdobja življenja. Zgodilo se je, iz tega sem se nekaj naučil in menim, da se mi tega, kar se mi je zgodilo, ni treba sramovati.

**M. K.:** Z alkoholom sem se srečal pri dvajsetih, ko sem prišel iz vojske in se zaposlil na železnici. Sodelavci so pili in me spodbujali, da naj še jaz pijem, da naj ne bom »reva«. Tako sem začel piti zaradi družbe, iz nekakšne navade, za pogum. Čezmerno uživanje ali zloraba alkohola je tako pri meni trajala dobrih dvajset let. Zadnjih pet let je

bilo že zelo kritično. Šel sem vidno navzdol. Delo mi ni šlo več od rok. V družini ni bilo prave komunikacije, sami prepri in včasih tudi težke besede. Odnosi so bili skrhani. Glavni problem in nekakšna prelomnica pa je bilo načeto zdravje in resno predinfarktno stanje. Zdravnik je dejal, da naj se odločim ali za nadaljnjo pitje in smrt ali popolno abstinenco in življenje. Po končanem bolnišničnem okrevanju in dveh mesecih abstinence sem nadaljeval z občasnim pitjem. Nisem imel dovolj moči, da bi popolnoma abstiniiral. Težave so se nadaljevale tudi v službi. Nekega dne so mi dali »pihat«, nato so me budno spremljali, kako je z vzdrževanjem abstinence. V letu dni po prvem predinfarktnem stanju se je zdravstveno stanje še poslabšalo in ponovilo se je predinfarktno stanje. Spoznal sem, da sem na dnu. Odločil sem se, da preneham s pitjem in spremenim način življenja. Videl sem, da sam ne

bom mogel prenehati s pitjem, da potrebujem strokovno pomoč. Šel sem v Zdravstveni dom k dr. Razboršku. S tem korakom se je začelo spreminjati moje življenje. Na dva tedna sem se udeleževal »ambulantnega zdravljenja«. Doma sem najprej posekal vinograd. Na začetku je bila huda kriza. Včasih sem še spil kakšen kozarec. Po dveh mesecih je kriza počasi minevala. Zdaj že enajst let popolnoma abstiniiram. Ne morem povedati, kako se mi je od takrat spremenilo življenje. **Tisočodstotno**, ne le sto! Osebnostno sem napredoval. Napredek je v medsebojnih odnosih, znam razmišljati, funkcioniram doma in v službi. Vsem, ki imajo težave z alkoholom, bi svetoval, naj se ne sramujejo strokovne pomoči in zdravljenja in da naj se odločijo za zdravljenje. Šele takrat bodo spoznali kvaliteto zdravega življenjskega sloga. Potrebna je samo **odločitev!**

## Dodatno pokojninsko zavarovanje

# Povzetek pisma Zavarovalnice Skupna zaposlenim na Slovenskih železnicah

### Spoštovani!

Slovenske železnice so se leta 2002 odločile, da se pridružijo kolektivnemu prostovoljnemu dodatnemu pokojninskemu zavarovanju pri Skupni pokojninski družbi, d. d., Ljubljana, kjer že skoraj desetletje varno, zanesljivo in donosno upravljamo z vašimi sredstvi. Zavarovanci, ki so se že ali pa se bodo naslednje leto upokojili, bodo lahko začeli prejemati dodatno pokojninsko rento. Drugi zavarovanci pa varčujejo naprej. Dodatno pokojninsko zavarovanje je namreč sklenjeno za nedoločen čas.

Pokojninska reforma je omogočila varčevanje, pri katerem ste lahko za vplačane premije deležni davčnih olajšav in si hkrati lahko zagotovite dodatni prihodek ob upokojitvi. Pri prostovoljnem dodatnem pokojninskem zavarovanju gre za namensko varčevanje, pri katerem se zavarovanec, ki ima najmanj 58 let, je uveljavil pravico do pokojnine po predpisih o obveznem zavarovanju in je bil v dodatno pokojninsko zavarovanje vključen vsaj 10 let, lahko odloči za eno izmed oblik **doživljenjske pokojninske rente**, kar se šteje za **redno prenehanje varčevanja**. Če zavarovanec izpolnjuje vse tri pogoje, lahko izbere:

- doživljenjsko pokojninsko rento: renta se izplačuje od upokojitve do smrti zavarovanca. Ob smrti zavarovanca se renta ne deduje;
- doživljenjsko pokojninsko rento z zajamčeno dobo izplačevanja: renta se prav tako izplačuje od upokojitve do smrti. Če zavarovanec umre prej kot v desetih letih, se neizplačani del pokojnine do zajamčene dobe desetih let izplačuje upravičencu, ki ga določi zavarovanec, če pa upravičenec ni določen, zakonitemu dediču.

Zakon o pokojninskem in invalidskem zavarovanju omogoča tudi **izredno prenehanje varčevanja**, kar pomeni, da zavarovanec lahko dvigne privarčevana sredstva, ki jih je zanj vplačal delodajalec, po desetih letih od vključitve v pokojninski načrt. Zavarovanca bremenijo naslednji stroški:

- 1-odstotni izstopni strošek,
- 25 odstotkov akontacije dohodnine,
- davek od osebnih prejemkov.

### Informativni izračun obdavčitve, če zavarovanec dvigne sredstva po desetletnem varčevanju

Zavarovanec, ki prejema osebni dohodek 1.300 evrov bruto na mesec, je v desetih letih varčevanja na svojem pokojninskem računu privarčeval 4.000 evrov. Ob izplačilu (izredni izstop), se od zbranih sredstev obračuna 1-odstotni izstopni strošek in 25 odstotkov akontacije dohodnine. Poračun dohodnine je pri letni dohodnini.

• mesečna bruto plača	1.300,00
• znesek privarčevanih sredstev	4.000,00
• akontacija dohodnine, ki jo obračuna in plača izvajalec PDPZ	990,00
• doplačilo dohodnine zaradi dviga sredstev PDPZ	79,17
• ocena končne obdavčitve v primeru izrednega dviga sredstev	27 %
• dejanski davki skupaj z izstopnim stroškom 1%	1069,17
• dejansko izplačilo po vseh odtegljajih	2890,83

*Zneski so v evrih. Obračun je odvisen od višine bruto plače, dohodninskega razreda in privarčevanih sredstev.*

Svetujemo vam, da še naprej varčujete do upokojitve. Če boste redno prenehali varčevanje, ne boste imeli stroškov zaradi izstopa. Renta se bo seštevila z drugimi prihodki in treba jo je prijaviti v dohodninsko napoved, kar določa 10. člen Zdoh-2.

V desetletju smo pokazali, da znamo varno, zanesljivo in predvsem donosno upravljati z vašimi prihranki in se vam ob tej priložnosti iskreno zahvaljujemo za vaše zaupanje.

Za dodatne informacije in vprašanja smo vam na voljo na brezplačni telefonski številki 080 80 87 in na elektronskem naslovu [info@skupna.si](mailto:info@skupna.si), Lahko si tudi ogledate spletno stran [www.skupna.si](http://www.skupna.si) ali se zglasite osebno, in sicer od ponedeljka do četrтка med 9. in 11. uro ter med 13. in 15. uro, ob petkih pa med 9. in 12. uro. Veseli bomo vaših vprašanj.

Aljoša Uršič, predsednik uprave  
Peter Krassnig, član uprave

TVD

# Odšle so legende ljubljanske železniške postaje

Nekdanji delavci Tehnično-vozovne dejavnosti (TVD) – vozovna preglednika **Dragan Bec** in **Vlado Tokić** ter nadzorniki vozovnih preglednikov **Milorad Toprek**, **Nedo Pavlović** in **Dragan Radić** –, ki smo se letos upokojili, smo se šestindvajsetega novembra, na skromni zabavi na tovorni postaji Ljubljana Moste poslovali od sodelavcev in prijateljev.

Naše delo na železnici je bilo tako, da smo prehodili veliko kilometrov ob različnih vremenskih razmerah, pregledali številne vlake in odkrili kar nekaj napak, opravljali zavorne preizkuse, popravljali in olistavali vagoni. Bili smo tudi priča izrednim dogodkom. Vsakdo od nas je na svoj način skrbel za varnost in urejenost železni-

škega prometa.

Pavlović se je Slovenskim železnicam pridružil leta 1979, Toprek, Tokić in Radić smo se leta 1973 začeli šolati na Železniški šoli na Aljaževi ulici 32 v Ljubljani, zaposlili pa smo se leta 1976, za vozovne preglednike smo se šolali eno leto, od septembra 1979 do junija 1980, na Reki. Bec pa se je na železnici zaposlil leta 1985.

Železničarji in potniki so nas prepoznavali po značilnem dolgem kladivu, s katerim smo »udarjali« po kolesih, ko smo pregledovali vlake. Potniki so se velikokrat obrnili na nas, ko so potrebovali informacije o vlakih. Ljudje nas poznajo tudi po drugih dejavnostih in lastnostih. Vlado Tokić je pripravljaj najboljše malice daleč naoko-



Z leve: Vlado Tokić, Dragan Radić, Dragan Bec, Milorad Toprek in Nedo Pavlović.

li in je zelo zabaven, Dragan Bec je imel zelo dobre odnose z vsemi sodelavci na železniški postaji, Milorad Toprek je znan po tem, da je zelo komunikativen in prijateljski, Nedo Pavlović je nogometni trener in imel je

vedno spoštljiv odnos do sodelavcev, mene pa poznajo tudi kot nogometnega sodnika, ki je navkljub letom še naprej zagreti igralec nogometa.

Dragan Radić

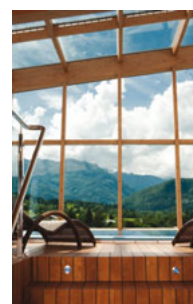
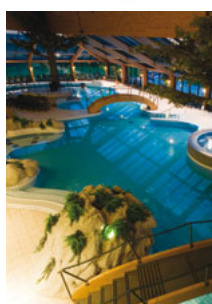


Živimo • Delujemo • Varujemo  
**Zeleno**

Doživite svojo zimsko pravljico **zeleno.**

Za zaposlene SŽ v Bowling Bohinj: eno stezo plačate, naslednjo dobite brezplačno!

Bohinj Park Hotel, d. o. o.  
Triglavska cesta 17, 4264 Bohinjska Bistrica  
T 08 2004140 • E info@bohinj-park-hotel.si  
W www.bohinj-park-hotel.si



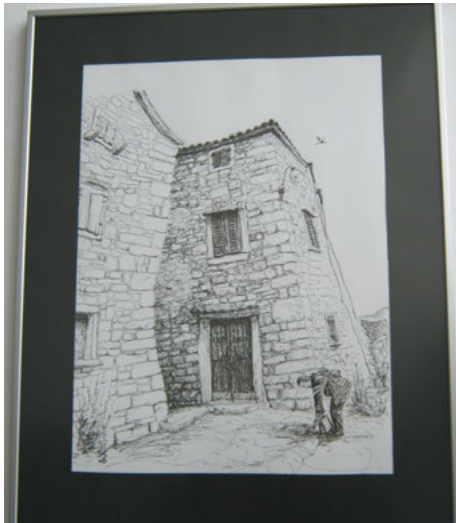
## Umetniki tudi med vzdrževalci

# Galerija stopnišče je zaživela z razstavo risb

V upravni stavbi SŽ–Centralnih delavnic Ljubljana smo odprli galerijo z razstavo risb našega sodelavca Borisa Koteskega.

Novo pridobitev za zaposlene v SŽ CD, Galerijo stopnišče, in njeno prvo razstavo, ki jo je avtor Boris Koteski imenoval Kamen na kamen, sta osmega novembra odprla šef Proizvodnje Ljubljana Marjan Kozmus in direktor SŽ CD Dušan Žičkar. Marjan Kozmus je izrazil zadovoljstvo, da se je uresničila pobuda o galeriji za zaposlene v SŽ CD, in povedal, da je zelo vesel, da so med tehnologi in mojstri svojega poklica tudi umetniški mojstri. Direktor SŽ CD Dušan Žičkar je avtorju razstave Borisu Koteskemu čestital za umetniške stvaritve in hkrati izrazil zadovoljstvo nad razstavnim prostorom.

Boris Koteski je univerzitetni diplomirani inženir elektrotehnike. Izvira iz Makedonije, v Sloveniji pa dela in ustvarja že 22 let. Opravlja delo tehnologa za vzdrževanje potniških vagonov v Proizvodnji Ljubljana, v prostem času pa riše in slika. Dejaven je v radeškem društvu ljubiteljev likovne umetnosti, s katerim je obiskal vas Krkavče v Slovenski Istri. Kamnite hiše in ozke ulice



Kamen na kamen, Boris Koteski



Vaška cerkev v Krkavčah, Boris Koteski

so ga tako prevzele, da je ustvaril trinajst risb, ki jih razstavlja v naši galeriji. Koteski je bil navdušen nad obiskom in se je zahvalil vodstvu in sodelavcem, ki so mu pomagali pri postavitvi razstave. Zaupal nam je, da že ustvarja na naslednjem projektu, tokrat s tehniko akril, in da bi se rad naučil slikanja akvarelov, ki se mu zdijo najtežja tehnika.

Razstava v Galeriji stopnišče je na ogled do konca januarja. V naslednjem letu si želimo še več razstav zaposlenih v SŽ CD.

 SŽCD | SŽ - Centralne delavnice Ljubljana



Boris Koteski



Z leve: Metka Prelog, šefica službe za nabavo, Silvo Božičko, šef Proizvodnje Ptuj, Boris Koteski, avtor razstave, Marjan Kozmus, šef Proizvodnje Ljubljana, Dušan Žičkar, direktor SŽ CD, in Diko Ivanovič predsednik Sindikata vzdrževalcev lokomotiv Moste.



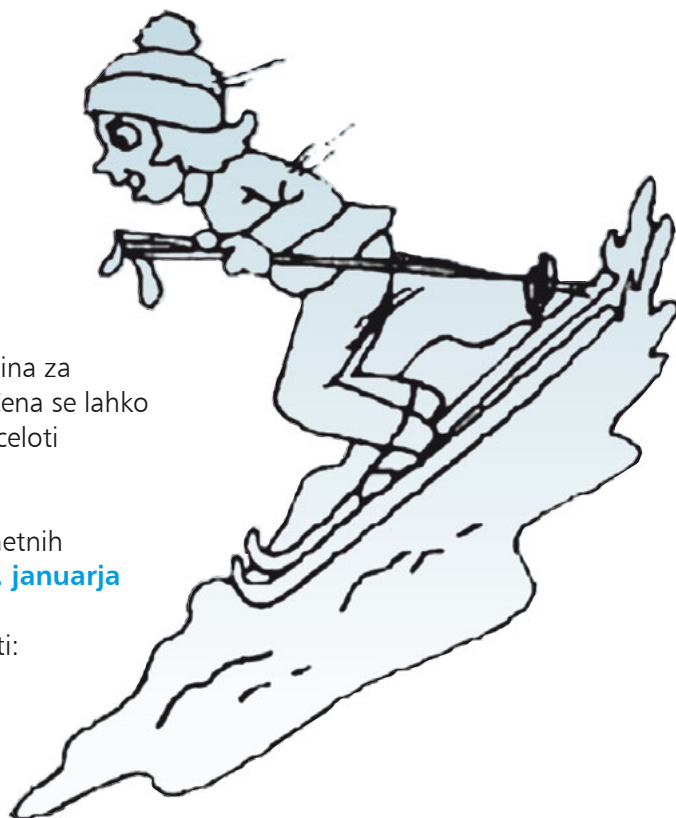
## Smučarski tečaj za otroke zaposlenih na Slovenskih železnicah

Kot že vrsto let, bomo tudi tokrat med zimskimi šolskimi počitnicami organizirali smučarski tečaj za naše osnovnošolce v Kranjski Gori, in sicer **od 19. do 26. februarja 2011**.

Cena tečaja je **275 evrov**, vanjo so všteti bivanje s polnim penzionom v Železničarskem domu v Kranjski Gori, izvedba tečaja smučanja pod vodstvom strokovno usposobljenih učiteljev smučanja, smučarske karte za otroke in učitelje smučanja, vstopnina za bazen v hotelu Larix, vožnja s kočijo, drsanje in turistična taksa. Cena se lahko tudi zniža, če bo prijavljenih več kakor 35 otrok. Stroške tečaja v celoti poravnate ob prihodu v Železničarski dom v Kranjski Gori.

Prijavnico dobite skupaj z razpisom v vašem tajništvu ali na intranetnih straneh SŽ (<http://intranet/>), izpolnjeno pa pošljite **do petka, 14. januarja 2011**, po pošti na naslov Slovenske železnice, Področje za kadre, Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana, po faksu št. 14807, ali po e-pošti: [igor.smid@slo-zeleznice.si](mailto:igor.smid@slo-zeleznice.si). Za dodatne informacije se obrnite na Igorja Šmida, tel. št. 14391.

Igor Šmid



*Življenje je potovanje, za katerega nihče ne dobi zemljevida.  
Vsakdo potuje po svoje in si sproti riše svojega.*

Vaše potovanje skozi življenje naj ostane polno volje in energije. Vaš korak naj vodijo pozitivne misli, v novem letu 2011 naj Vas spremljajo poslovni in osebni uspehi. Potujte z nami po pravem tiru.

*Life is a journey for which we do not get a map.  
Each person travels in their own direction, and draws their map as they go.*

May your journey through life be filled with will, power and energy. May your every step in 2011 be guided by positive thoughts and accompanied by success in your professional and personal life. Travel with us along the right track.



# Kakovost, varnost, okolje, odličnost in družbena odgovornost

Slovenske železnice, železniški sistem in tudi celotna logistično-prometna dejavnost Slovenije je pred pomembnimi spremembami in novimi izzivi, ki bodo zakoličili prihodnost. Sistemi kakovosti, okolja, varnosti, odličnosti in družbene odgovornosti so pomembni dejavniki prometa in logistike. Večino svoje kariere sem namenil tem vprašanjem, zato ob odhodu s funkcije predstavnika vodstva za kakovost in okolje posredujem nekaj misli, ki imajo trajnejši pomen.

## Varnost in urejenost prometa

Starejši železničarji se zelo dobro spominjajo besed var-

nost in urejenost prometa. Ta sintagma je bila pogosto uporabljena na sestankih, izobraževanju in povsod, ko se je želelo poudariti, da je prva skrb nas vseh varnost in kakovost. Varnost se je v prvi vrsti nanašala na varnost prometa, oziroma preprečevanje izrednih dogodkov na tirih. Jasno pa je, da gre tudi za varnost pošilk in potnikov, varnost premoženja in naprav idr. Vsak železničar je bil sistemsko vzgajan v tej smeri, tema varnosti pa je bila obravnavana na sestankih vodstva, organov upravljanja, organizacij in druge. Urejenost prometa je v širšem pomenu pomenila kakovost. Zlasti se je mislilo na točnost vožnje vlakov, čistočo vlakov, postaj in okolja, urejenost in prijaznost osebja. Šlo je za kulturo in zavedanje tudi v obdobju, ko je bilo na železnici

veliko zaposlenih brez formalne izobrazbe.

## Kakovost storitev in procesov dela

Dokler je bila železnica monopolist, kakovost ni bila posebej izpostavljena, čeprav je kot taka obstajala. V šestdesetih letih prejšnjega stoletja se je že moralo razmišljati tudi o tem. Cestni in letalski promet sta se znatno razvila, in ljudje so imeli možnost izbire in primerjav. Prve resnejše korake na sistemski ravni so naredili leta 1972, ko je bilo v Jugoslaviji razglašeno leto kakovosti. V Šibeniku je bilo leta 1978 posvetovanje o kakovosti železniških storitev z 22 referati in opazno udeležbo strokovnjakov iz Slovenije. Velik napredek na področju kakovosti je bil narejen v sedemdesetih in osemdesetih, ko je kakovost železniških storitev postala sestavni del dohodkovnih odnosov med organizacijami znotraj železnice in tudi z uporabniki storitev o okviru SIS za železniški in luški promet. Iz tega obdobja so znani velika prizadevanja za ponudbo kakovostnih produktov, kot so zeleni vlaki, agencijski vlaki, muzejski vlak, nočni skok, garantirani in dogovorjeni prevozi, in drugi. Skupnost JŽ je leta 1986 izdala Pravilnik o organizaciji in izvajanju akcije izboljšanja kakovosti storitev v železniškem potniškem prometu. Pravi sistemski pristop smo uporabili pri vlaku EC Mimara leta 1991, ki je imel program kakovosti, menedžer-

ja kakovosti, posebna usposabljanja in merjenja kakovosti.

Konec osemdesetih in v začetku devetdesetih let so izdali prve svetovne standarde kakovosti skupine ISO 9000. V Novi progji in drugih gradivih bomo o tem našli veliko člankov. Kot koncept vodenja je sistem kakovosti prvi sprejel direktor Marjan Rekar, od leta 1993 naprej. Sistem kakovosti smo vzpostavili do leta 1996 in ga leta 1997, med prvimi železnicami na svetu, tudi certificirali. Osebnost sem vodil projekt in najbolje vem, kaj vse je bilo narejeno. Odpori so bili, so in bodo. Vsakemu, ki resno dela in razmišlja, je jasno, da brez systemskega pristopa in stalnih dejavnosti ni kakovosti.

Kakovost ni certifikat, poslovnik, predpis ..., čeprav so to temelji sistema. Kakovost je za-



Program za varen in urejen železniški promet 1985



Zbornik posvetovanja o kakovosti železniških storitev 1978



Pravilnik o kakovosti potniškega prometa 1986

dovoljstvo stranke, zaposlenih in vseh zainteresiranih ter pričanje, da smo delo opravili po najboljših močeh ter da smo dosegli in presegli cilj. Kakovost je vrh piramide, kamor so uprte vse oči. Vse, kar je pod tem, je potencial za izboljšave, ki ga je treba izkoristiti in na njem stalno delati. Na konkurenčnem trgu je kakovost samoumevna kategorija. Če ni kakovosti, tudi nizka cena ne pomeni veliko. Uspeh poslovanja se dosega pri najugodnejšem odnosu cena-kakovost. V današnjem času ima kakovost prednost pred ceno. Najprej preverimo kakovost, potem pa še ceno.

**Varnost prometa, ljudi, sredstev, informacij ...**

Potreba po varnosti je vsekakor med najvišjimi na lestvici človekovih in družbenih potreb. Pripravljeni smo tvegati, vendar ne čez rob. Seveda so tudi izjeme, vendar te potrjujejo pravilo. Varnost na železnici je najbolj izražena prek kategorije izrednih dogodkov. Najnovejša gibanja so zastavljena prek sistema varnega upravljanja, kjer EU želi vzpostaviti enotne varnostne metode, cilje in kazalnike. Ta sistem smo vzpostavili in certificirali, vendar se še razvija in ga bo treba stalno izpopoljevati in izboljševati.

Velike nesreče, kot je bila divaška leta 1984, sprožajo še posebne dejavnosti in ukrepe. Spomnimo se zelene knjižice – Programa za varen železniški promet. Takšen program moramo imeti stalno, da bi preprečili podobne dogodke. Za varnost ni nikoli narejeno preveč, so pa omejitve na finančni, človeški, organizacijski in drugih ravneh. Poleg varnosti prometa skrbimo za zdravje in varnost pri delu, varnost potnikov in pošiljk, varnost premoženja, varnost informacij, red na železniškem območju, preprečevanje vandalizma ipd. Torej potrebna je varnostna kultura, za našo zaščito in zaščito vsega okrog nas.

**Ravnanje z okoljem**

Pojem urejenega okolja nam je bil znan od prej. Šlo je za vizualni vidik in vidik zdravega okolja. S kopičenjem odpadkov, povečanjem emisij v vodo, zrak in zemljo, čezmerno porabo energentov in drugih virov pa smo se soočili s težavami ekologije in varstva okolja. To je danes tema številka ena, čeprav se še tega ne zavedamo in jo podcenjujemo. Nekako vsi v tem sodelujemo, vendar menimo, da mi nismo težava, drugi so težava. Tudi če kaj naredimo, se to ne bo poznalo. Vse skupaj se bo moralo nekako urediti, sicer bo hudo.

Železnica je ekološko najbolj sprejemljiv prevoz. To pa, kot vemo, ne pomeni gneče na tirih, nasprotno, gneča je tam, kjer so vplivi na okolje največji. Okolje plačuje ceno udobja, potratnosti, pogosto pa tudi neodgovornosti. Tudi tega smo se zavedali, in že pred desetletjem začeli sistemsko delati na okoljskem sistemu. Leta 2002 smo certificirali okoljski sistem po standardu ISO 14001. Ta sistem lepo napreduje zlasti na področjih, kjer niso potrebna večja vlaganja. Ostajajo pa trši orehi, ki jih bo treba postopoma strti.

**Poslovna odličnost in družbena odgovornost**

Najvišji cilj je biti odličen, izjemen. Ali železnica to lahko doseže? Na posameznih področjih gotovo, kot celota pa seveda težje. Zanesljivo so Orient Express, zeleni vlak, muzejski vlak, EC Modri encijan in Mimara tisti produkti, ki sodijo v to kategorijo. Še marsikaj bi se našlo – posamezne zelo lepo urejene postaje, logistične storitve, procesi, posamezniki, prijazno osebje na vlakih in postajah, idr.

Z odličnostjo smo se na železnici začeli dejavneje ukvarjati pred leti. Podlaga slovenskemu priznanju za poslovno odličnost je osnovni evropski model odličnosti EFQM. Strateški načrt do leta 2015 – Skupaj na tirih, v precejšnji meri temelji na postopnem doseganju poslovne odličnosti. Kriza je ustavila dejavnosti, vendar jih je treba obnoviti. Redne letne ankete smo začeli izvajati tudi na podlagi odličnosti, kjer se upoštevajo le najvišje ocene. Na posameznih področjih dosegamo lepe rezultate, drugod pa slabše. Prihodnost je v tem, da bomo na posameznih področjih tudi formalno dosegali odlične rezultate in ko bo teh več, bo tudi celotno podjetje lahko delovalo na teh temeljih.

Železniški sistem ima tudi veliko družbeno odgovornost. Železničarji se tradicionalno množično vključujejo v humanitarne, kulturne in druge družbeno koristne in potrebne aktivnosti. Spoštovanje predpisov in skrb za našibkejše in najbolj izpostavljene pa mora biti stalnice delovanja.

**Sklepne misli**

Vsi, ki se resnično trudijo na področju kakovosti, varnosti, okolja, odličnosti, družbene odgovornosti . . . pričakujejo enako ali še večjo vneto tudi naprej. Na potezi je najprej najvišje vodstvo in liderji, ki morajo podpirati in aktivno delovati v prid tem sistemom, zagotoviti vire, organizacijo, lastni zgled . . . Pri tem je pomembno, da so ljudje najpomembnejši vir. Nadalje se morajo svoje vloge zavedati vodstva in strokovnjaki na vseh ravneh, zlasti strokovnjaki, politiki in vsi, ki imajo moč in vpliv. Vsekakor je vloga posameznika neprecenljiva in ključna, vendar je odvisna od okolja, klime in vzdušja, ki vlada. To mora biti ugodno za uspeh in napredek.

Hvala vsem, ki ste prispevali svoj delež in namig drugim, da nikoli ni pozno skočiti na vlak in se popeljati odličnosti naproti!



Prvi certifikat kakovosti 1997



Certifikata kakovosti in okolja



## Uvajanje politike informacijske varnosti

# Varovanje zaupnih podatkov in informacij

Na Slovenskih železnica se izvaja strateški projekt Uvajanje politike informacijske varnosti, katerega namen je izboljšati kompetence zaposlenih, optimizirati poslovne procese in učinkovito varovanje dobrin informacijskega sistema SŽ. V članku predstavljamo klasifikacijo podatkov in informacij po kodeksu informacijske varnosti SŽ.

### Kodeks informacijske varnosti SŽ

Temeljni dokument za doseganje tretje ravni zrelosti po integriranem modelu stopenj razvoja zrelosti procesov CMMI, torej standardiziranega procesa, je Kodeks informacijske varnosti SŽ, ki je izdelan po standardu ISO 27002. Kodeks pomeni informacijsko-varnostni bonton in priporočilo za zagotavljanje informacijske varnosti pri delu za vse zaposlene v družbi SŽ ter za zunanje izvajalce del in storitev. Objavljen je tudi v intranetu in se periodično posodablja. Vsi notranji predpisi na SŽ se morajo sproti prilagajati informacijsko-varnostnim priporočilom, ki so navedena v Kodeksu. Z doslednim izvajanjem tako dopoljenih predpisov in z usposabljanjem zaposlenih, se postopoma izboljšujejo kompetence osebja (strokovno znanje ter motivacija in odgovornost pri delu), optimizirajo se poslovni procesi in varujejo se dobrine informacijskega sistema SŽ, med katere štejemo strojno opremo, programsko opremo, osebne podatke in zaupne poslovne informacije.

### Varnostno-informacijska priporočila

Iz prvega poglavja Kodeksa povzemamo šest ključnih varnostno-informacijskih priporočil:

1. Vzpostaviti je treba informacijski sistem z relacijsko bazo podatkov o vseh informacijah, podatkih in dokumentih v zvezi z informacijsko varnostjo v podjetju.
2. Vse informacije, podatki in dokumenti morajo biti jasno označeni, tako da je vsem uporabnikom popolnoma jasno njihovo lastništvo, stopnja zaupnosti in vrednost informacij.
3. Vse informacije, podatki in dokumenti se morajo obravnavati in shranjevati dosledno v skladu s stopnjo njihove zaupnosti, z namenom, da se zaščiti njihova integriteta in zaupnost.
4. Vse informacije, podatki in dokumenti, ki so klasificirani kot zelo občutljivi (zaupni), se morajo shranjevati na ločenem, posebej zaščitenem območju.
5. Vse informacije, podatki, dokumenti in datoteke se morajo klasificirati na ustrezno raven zaupnosti, dosledno po njihovi zaupnosti, občutljivosti, vrednosti in kritičnosti. Nivoji zaupnosti informacij na SŽ so: 1. **Javno**, 2. **Interno**, 3. **Zaupno – osebni podatki**, 4. **Tajno – poslovna skrivnost** in 5. **Državna tajnost**. Stopnja zaupnosti določi za to pristojna pooblaščenca oseba, ki tudi zagotovi takojšnjo označitev stopnje zaupnosti že ob nastanku navede-

- ne informacije, podatka ali dokumenta.
6. Dostop do informacij, ki so na voljo prek računalniškega omrežja, mora biti strogo nadzorovan v odvisnosti od odobrene ravni zaupnosti, ki se mora redno vzdrževati in ažurirati.

### Klasifikacija podatkov in informacij

**Javno:** Javni podatki in informacije so internetne strani SŽ, vsebina revije Nova progga, gradivo za tiskovne konference pooblaščenih predstavnikov SŽ in podobno. V skladu s Pravilnikom o notranji organizaciji SŽ (615) je generalni sekretar SŽ tista odgovorna oseba, ki določa, katere informacije bodo javno objavljene in dostopne najširši javnosti.

**Interno:** Interni podatki in informacije so na primer intranetne strani SŽ, vsi dokumenti in obvestila, ki so dostopni vsem zaposlenim na SŽ. V skladu s Pravilnikom o notranji organizaciji SŽ (615) so vodje procesov tiste odgovorne osebe, ki so dolžne klasificirati in označevati stopnjo zaupnosti **Interno**.

**Zaupno – osebni podatki:** Osebne podatke zaposlenih na SŽ, strank, poslovnih partnerjev in drugih varujeta Zakon o varovanju osebnih podatkov (ZVOP-1) in Pravilnik o varovanju osebnih podatkov (622):

*Za varovane osebne podatke štejejo tisti podatki o fizični osebi, ki kažejo na lastnosti, stanja ali razmerja posameznika, ne glede na obliko, v kateri so izraženi» (2. člen, 1. odstavek).*

*Za zlorabo osebnih podatkov šteje vsaka uporaba osebnih podatkov v namene, ki niso v skladu z nameni zbiranja, določenimi v zakonu, na podlagi katerega se zbirajo ali nameni, določenimi v katalogu zbirk osebnih podatkov. Za poskus zlorabe šteje poskus uporabe osebnih podatkov v nedovoljene namene. (26. člen, 3. odstavek)*

Varovani dokument z osebni podatki je na primer plačilni list, ki mora biti zaprt in označen s stopnjo zaupnosti **Zaupno – osebni podatki**. Odgovorna oseba za varovanje osebnih podatkov na SŽ je Direktor področja za organizacijsko-pravne zadeve in kadre. Zaposleni, ki pri svojem delu po službeni dolžnosti dostopajo do osebnih podatkov, morajo podpisati ustrezno izjavo, s katero se zavezujejo k varovanju osebnih podatkov kot poklicne skrivnosti – tudi po prenehanju delovnega razmerja na SŽ. Za svoje delo morajo imeti pisno pooblastilo Direktorja področja za organizacijsko-pravne zadeve in kadre, delo v skladu s pooblastilom pa jim s pisnimi delovnimi nalogi odreja pristojni vodja procesa. Imeti morajo tudi ustrezne kompetence (P-CMM = 3), pripadajoči poslovni in delovni procesi morajo biti standardizirani in dokumentirani (CMMI = 3) ter informatizirani do stopnje 5 (specializirana računalniška aplikacija).

**Tajno – poslovna skrivnost:** Poslovne skrivnosti na SŽ varuje Pravilnik o določanju in varovanju poslovnih skrivnosti (627), iz katerega navajamo naslednja določila:

Poslovno skrivnost so dolžni varovati vsi delavci Slovenskih železnic d.d. (dalje: družba), zunanji sodelavci in člani organov družbe, osebe, ki prisostvujejo sejam organov družbe in druge osebe v skladu z zakonom.

Oseba, ki je dolžna varovati poslovno skrivnost, krši varovanje poslovne skrivnosti, če sporoči nepooblaščenim osebam podatek poslovne skrivnosti ali ji izroči listino ali predmet poslovne skrivnosti, oziroma ji omogoči, da pride do takega podatka, listine ali predmeta. (3. člen)

Pooblaščen oseba mora vzpostaviti evidenco oz. pregled poslovnih skrivnosti, iz katerega mora biti razvidno, kdaj in komu so bili podatki poslovne skrivnosti posredovani. (15. člen)

Zaposleni, ki izda poslovno skrivnost družbe, je disciplinsko in odškodninsko odgovoren

družbi po predpisih o disciplinski in odškodninski odgovornosti.

Osebe iz 1. odstavka 3. člena pravilnika so kazensko odgovorne pod pogoji, ki jih določa kazenski zakonik in odškodninsko odgovorne po splošnih pravilih civilnega prava. Enako so odgovorni tudi tisti, ki niso, pa bi morali določen dokument oziroma podatek določiti kot poslovno skrivnost. (19. člen)

Varovani dokument z zaupnimi podatki, ki so poslovna skrivnost, je na primer komercialna pogodba, ki mora biti na desnem zgornjem robu označena s stopnjo zaupnosti **Tajno – poslovna skrivnost**. Odgovorne osebe za varovanje poslovnih skrivnosti so po položaju generalni direktor SŽ in druge odgovorne osebe, ki jih pooblasti poslovodstvo. Zaposleni, ki pri svojem delu po službeni dolžnosti dostopajo

do poslovnih skrivnosti, morajo podpisati ustrezno izjavo, s katero se zavezujejo k varovanju tajnosti – tudi po prenehanju delovnega razmerja na SŽ. Za svoje delo morajo imeti pisno pooblastilo pooblaščenih odgovornih oseb, delo v skladu s pooblastilom pa jim s pisnimi delovnimi nalogi odreja pristojni vodja procesa. Po potrebi podpišejo konkurenčno klavzulo h pogodbi o zaposlitvi. Imeti morajo tudi ustrezne kompetence (P-CMM = 4), pripadajoči poslovni in delovni procesi morajo biti kvantitativno upravljani (CMMI = 4) ter informatizirani najmanj do stopnje 5.

Državna tajnost je najvišja stopnja zaupnosti na SŽ, ki jo določijo pristojni organi Republike Slovenije in se obravnava in varuje v skladu s slovensko zakonodajo in internimi predpisi, ki so zaupne narave. Primer

državne tajnosti so na primer podatki o vojaških transportih.

### Sklep

V pripravi je navodilo o uvajanju in izvajanju politike informacijske varnosti na SŽ, ki bo kot krovni notranji predpis usklajeval vsebino drugih predpisov. S tem dokumentom bosta predpisani tudi vlogi in pooblastila varnostnega foruma in glavnega inženirja za informacijsko varnost (Kodeks, stran 57).

Viri:

- <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/revijanovaproga>
- Nova proga, januar-februar 2010, stran 21-22: Politika informacijske varnosti Slovenskih železnic
- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSŽ.pdf>
- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KatalogAplikacij.pdf>

### Shema: Matrika stopenj zaupnosti podatkov

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSŽ.pdf>, Priloga 3 strani 66

Matrika stopenj zaupnosti podatkov in informacij prikazuje, katero raven zrelosti po CMMI in P-CMM, v odvisnosti od stopnje zaupnosti, je treba dosegati pri delu z zaupnimi podatki in informacijami na SŽ.

Stopnja zaupnosti - raven zrelosti	STOPNJA ZAUPNOSTI	KDO DOLOČI STOPNJO ZAUPNOSTI	POOBLASTILO ZA DELO Z ZAUPNIMI PODATKI	RAVEN KOMPETENC OSEBJA	RAVEN KAKOVOSTI POSLOVNEGA PROCESA	STOPNJA INFORMATIZACIJE POSLOVNIH PROCESOV
5.	Državna tajnost	Pristojni državni organi Republike Slovenije	V skladu s slovensko zakonodajo in notranjimi predpisi SŽ	5. Optimizirana	5. Optimizirani proces	najmanj 5 (specializirani računalniški program)
4.	Tajno - poslovna skrivnost	Generalni direktor SŽ in poslovni partnerji SŽ	1. Delovni nalog 2. Pooblastilo 3. Izjava o varovanju osebnih in zaupnih podatkov 4. Konkurenčna klavzula	4. Predvidljiva	4. Kvantitativno upravljani proces	najmanj 5 (specializirani računalniški program)
3.	Zaupno - osebni podatki	Direktor področja za organizacijsko-pravne zadeve in kadre na SŽ	1. Delovni nalog 2. Pooblastilo 3. Izjava o varovanju osebnih in zaupnih podatkov	3. Standardizirana	3. Standardizirani proces	5 (specializirani računalniški program)
2.	Interno	Vodje procesov na SŽ	Delovni nalog	2. Upravljana	2. Upravljani proces	4 (relacijska baza podatkov)
1.	Javno	Generalni sekretar SŽ	Delovni nalog	1. Začetna	1. Začetna	1 (dokument)

## Strokovni posvet

# Sistem GSM-R na Avstrijskih

Na Slovenskih železnicah se nam je ponudila ena redkih priložnosti, da se neposredno seznanimo s tujimi izkušnjami pri načrtovanju in delovanju železniškega digitalnega radijskega sistema GSM-R.

Na strokovnem posvetu o uvedbi in delovanju sistema GSM-R na Avstrijskih železnicah (ÖBB), ki sta ga prvega decembra organizirala Ministrstvo za promet in Slovensko društvo za inteligentne transportne sisteme (ITS), smo se poleg s tehničnimi vsebinami seznanili še z drugimi, ki so potrebne za uspešno izvedbo projekta in učinkovito obvladovanje sistema GSM-R v fazi delovanja. Posveta se je udeležilo veliko število vodstvenih delavcev Slovenskih železnic, železniških strokovnjakov različnih strok in kar nekaj predstavnikov zunanje strokovne javnosti. Slednje je potrditev, da je bil dogodek organiziran na pravi način in v primernem trenutku.

Po pozdravnih besedah predsednika društva ITS mag. Roberta Rijavca je predstavnik ÖBB-IKT GmbH, hčerinskega podjetja za telekomunikacije sosednje železniške uprave ÖBB, Herbert Müller predstavil razvoj na področju železniških telekomunikacij, predvsem na področju radijskih komunikacijskih sistemov.

Christian Sagmeister iz istega podjetja je vodja projekta GSM-R na ÖBB in član več strokovnih skupin, ki delujejo na področju telekomunikacij v različnih železniških in evropskih združenjih. Predstavil je podlage, ki so bile ključne, da so se na ÖBB odločili za sistem GSM-R. Omejitve na področju analognega frekvenčnega spektra, množica različnih sistemov znotraj ene železniške

uprave (premikalni radio, analogni radijski dispečerski sistem, vzdrževalni radio ipd.), nezdružljivost sistemov med različnimi železniškimi upravami in visoki stroški vzdrževanja zaradi uporabe različnih sistemov so samo nekatera dejstva, ki so potrjevala primernost odločitve za sistem GSM-R.

Priprava razpisne dokumentacije je bil naslednji korak, čeprav je morda treba omeniti najprej tisto, kar je Sagmeister posebej poudaril – **projektno organizacijo**. Projekt GSM-R je multidisciplinaren projekt, ki zahteva dosledno spoštovanje projektnega pristopa in ustrezno kadrovske zasedbo. Že od začetka projekta morajo v njem sodelovati strokovnjaki, ki bodo s sistemom v njegovi življenjski dobi »živeli in skrbeli zanj«. Pri ÖBB sestavlja ožjo projektno skupino 23 strokovnjakov, katerim je treba prišteti še približno tristo zaposlenih, ki delujejo v različnih tehničnih oddelkih na terenu. Če upoštevamo, da bo na ÖBB po končanju projekta GSM-R opremljenih 3.500 kilometrov prog in 750 baznih postaj, potem lahko ocenimo, kolikšne bodo kadrovske potrebe pri SŽ, kjer bomo imeli opremljenih 1.500 km prog in okrog 250 baznih postaj.

Pri pripravi razpisne dokumentacije so bili ključni poudarki naslednji: določitev projektnih ciljev, analiziranje obstoječega omrežja, skupno delo z uporabniki pri pripravi zahtev, določitev migracijske strategije in priprava sprememb izvršilnih predpisov. Od naštetih vsebin se pri nas kot morda najtrši oreh lahko omeni spreminjanje izvršilnih predpisov. Shema 1 nazorno prikazuje, katera področja so pomemb-



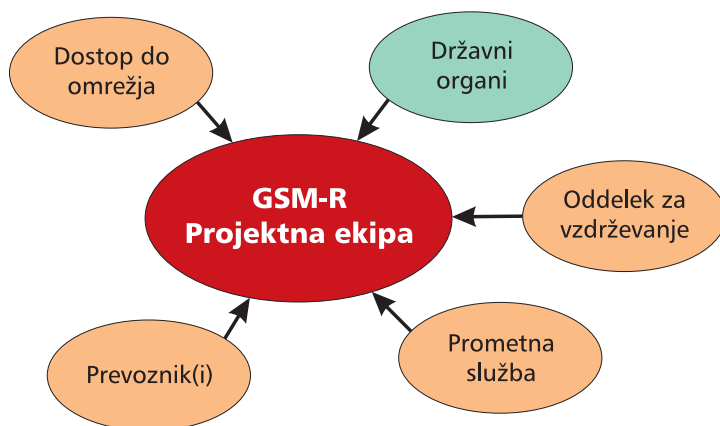
Predsednik ITS mag. Robert Rijavec je skupaj z ministrstvom za promet organiziral strokovni posvet.

na pri pripravi dokumentacije oziroma katere vsebine in dejavnike je treba upoštevati, ker bodo po uvedbi sistema GSM-R potrebne prilagoditve.

Prvo inštalacijo sistema GSM-R so opravili na pilotni progi Wels–Passau (80 km), in sicer v letih 2006 do 2008. Letos so v obratovanje vključili enotno omrežje, ki temelji na

tehnologiji Ethernet. To omrežje je hrbtenično omrežje sistema GSM-R na progi Salzburg–Dunaj. Omrežje Ethernet je za marsikaterega strokovnjaka še ne povsem preverjena in vprašljivo zanesljiva rešitev v primerjavi s sistemom prenosa, temelječem na preverjeni tehnologiji SDH. Izkušnje na ÖBB kažejo nasprotno, saj njihovo omrežje

Shema 1: Deležniki pri uvedbi sistema GSM-R



# železnicah

Ethernet deluje brez težav že od julija letos.

Nekatere dodatne storitve oziroma rešitve, ki jih poleg standardnih storitev uvajajo v omrežju GSM-R, so že razvili in jih uporabljajo, druge pa še pripravljajo. Med dodatnimi storitvami so posebej zanimive tiste, ki so namenjene potnikom (informacije, rezervacije na vlaku) in dodatnemu nadzoru (poraba energije, nivojski prehodi). Možnosti uporabe sistema GSM-R, tako standardizirane kot dodatne, prikazuje shema 2.

Zanimivo je bilo slišati o izkušnjah in priporočilih pri vzdrževanju sistema. Vzdrževanje delijo na tri ravni. Prvi dve ravni, ki obsegata upravljanje sistema in vsa operativna vzdrževalna dela, izvajajo sami, kajti to je, kakor so poudarili, praktično nujno. Gre namreč za takšna dela, ki jih ne more izvajati neka druga organizacija. Za tretjo raven vzdrževanja obvezno sklepajo pogodbe z zunanjimi

izvajalci, torej z dobaviteljem strojne opreme, programske opreme in opreme GSM-R. Do takšnih ugotovitev so prišli najprej na podlagi teoretičnih izračunov, ki so se potrdili tudi v praksi. Navkljub pred časom silno popularnemu sistemu zunanjega izvajanja dejavnosti, t. i. outsourcing, se v praksi pokaže, da ni vsesplošno uporaben in da določene dejavnosti ni mogoče prepustiti zunanjemu izvajalcu iz povsem operativnih razlogov, tudi če se zanemari finančni vidik. Pogosto se je namreč pokazalo, da je zunanji izvajalec dražji. Na koncu je Sagmeister priporočil:

- da se je treba pri načrtovanju sistema kar se da izogibati določanju domačih posebnosti, ki niso v skladu s standardi,
- da je ključno sodelovanje v mednarodnih telesih in da je treba slediti, kaj se dogaja na tem področju,
- da naj bo odgovornost za sistem GSM-R zajeta v enem



Christian Sagmeister

oddelku, ki mora obsegati načrtovanje, gradnjo, upravljanje in vzdrževanje.

Po predstavitvi je potekala razprava na okrogli mizi, na

kateri so sodelovali mag. Blagomir Černe z Ministrstva za promet, Christian Sagmeister, Robert Rijavec in Boris Gombač, vodja projekta GSM-R na Slovenskih železnicah. Okroglo mizo je zelo dobro vodil Jože Bonča. Rdeča nit okrogle mize so bili načrti Slovenije pri udejanjitvi sistema GSM-R. Trenutni načrt je, da bi bil sistem na glavnih progah zgrajen leta 2014, do leta 2016 pa tudi na regionalnih progah. Glede na to, da je finančni del predviden v proračunskih postavkah in tudi iz virov EU, lahko s precejšnjim optimizmom gledamo na sistem GSM-R v Sloveniji. Prvega decembra je v Sloveniji ugasnila analogna televizija in začela je delovati digitalna. Morda je ta dan bil prelomnica tudi za železnice in pomeni, da smo se tega dne začeli poslavljati od analognega sveta in da je začel nastajati digitalni svet tudi na železnici.

Shema 2: Možnosti uporabe sistema GSM-R



ETCS funkcionalnost

Govorna komunikacija izvršilnega osebja

Zaprte govorne skupine (premik)

Diagnostike upravljanje s porabo energije

Lokacija vlaka

Sistemi za obveščanje potnikov

Ticketing



Tramvaji dajejo življenje restavrirani vasi ...

## Novo življenje tramvajev

# Crich – tramvajvska vas muzej

Britanci so odigrali pomembno vlogo pri razvoju železniškega prometa. Nič čudnega, da so med njimi tudi danes številni zanesenjaki, ki skrbijo za ohranitev tehniške dediščine. Bodisi v obliki oživljanja starih vlakov in železniških povezav ali z urejanjem muzejev. Na robu neznantne vasice Crich pa je mogoče občudovati kombinacijo obojega: Britanski narodni muzej tramvajev je posvečen nekoliko priljubljenim prevoznim sredstvom, s katerimi se je tod mogoče še vedno zapeljati in okušati čare minulih časov ...

### Oče železnice

Crich, vasico z okrog dva tisoč prebivalci, boste našli v osrednji Angliji, natančneje v grofiji Derbyshire, ki je nekaj večja od Slovenije, v njej pa živi dober milijon prebivalcev. Železnica je v teh krajih igrala pomembno vlogo že od vseh začetkov njenega razvoja. Predvsem zaradi rudnikov premoga in kamnolomov apnenca, za katere so potrebovali učinkovit transportni sistem. Za enega prvih je poskrbel George Stephenson (1781-1848), ko je postal lastnik kamnoloma na robu vasi Crich. Stephenson je eden izmed pomembnih soustvarjalcev indurstrijske revolucije in začetnik razvoja železničarskega prometa. Izdelal je prvo uporabno lokomotivo in prvo železniško progo v Angliji. Slednje so začeli graditi leta 1821, končana pa je bila leta



Ob tramvajskih tirih vabijo privlačne trgovine.



Električni tramvaj iz Blackpoola, kjer je vozil do leta 1885.

1825. Štirideset kilometrov dolga povezava med Stocktonom in Darlingtonom je bila namenjena predvsem tovarnemu prometu, k vlečnim kompozicijam pa so priključili tudi vagon za potnike, in tako je to postala prva potniška železniška povezava s parno lokomotivo na svetu. Vlak je vozil s hitrostjo 39 kilometrov na uro. Stephenson je z zgraditvijo železnice postavil tudi svetovni standard širine tirov, saj je njegova razdalja 1435 milimetrov še danes najpogosteje uporabljena v Evropi.

### Tramvajski navdušenci

V opuščnem kamnolomu na robu vasi Crich so se železniški tiri ohranili še vse do sredine preteklega stoletja. Prav zato ga je leta 1959 odkupila muzejska družba, ki je združevala ljubitelje tramvajev. Ti so

bili aktivni že od leta 1948, ko je skupina navdušencev za simbolično ceno kupila prvi vagon tramvaja iz Southamptonu. Takrat je bila to čudaška poteza, saj še ni bilo muzejev ali zbirk, ki bi bili posvečeni prometu po tirih. Prav tako si nihče ni mogel predstavljati, da bi lahko tramvaj upravljali zasebniki. V naslednjih letih so na različnih koncih Velike Britanije kupili še nekaj tramvajev in jih s tem rešili pred uničenjem. V času, ko so tramvaji čedalje hitreje izginjali iz mest, so k sreči našli še primeren prostor za ureditev muzeja. Obnovili so tiri v opuščnem kamnolomu in drugo potrebno infrastrukturo. Ker okolje ni bilo najbolj avtentično za predstavitev tramvajev, so začeli leta 1967 ob železniških tirih graditi še pravcato vas. Podviga so se lotili premišljeno in v skladu z željo po ohranitvi izginjajoče dediščine. Tako zgradb niso



Najbolj zanimiva zgradba je gostilna Red Lion pub.



Železna konstrukcija mosta





K avtentičnemu videzu sodijo tudi stare uniforme ...



Vsakdanja podoba iz Cricha



Vagone so po tračnicah sprva vlekli konji.



Takšni tramvaji so nekoč vozili v Portu.



V voznikovi kabini.

gradili na novo, temveč so sem prestavili nekaj zgodovinsko zanimivih hiš, ki so bile sicer namenjene za rušenje. Tako je počasi nastala vas Crich Tramway Village. Danes je njen osrednji del gostilna Red Lion pub, ki so jo postavili leta 2001. Hiša je stala v mestu Stoke on Trent, kjer je bila ravno tako povezana s tramvaji. V bližini je bila namreč glavna tramvajška postaja z delavnicami. Dobro stoletje stara hiša je zgrajena iz majhnih glaziranih opek, ki so jih z veliko truda skrbno prestavili na novo lokacijo. V neposredni bližini gostilne je še čajnica, trgovina s spominki in slaščičarna, ter še nekaj zgradb, v katerih so urejene različne muzejske zbirke, arhivi in knjižnica. Pozornost so namenili tudi ulični opremi, tako da s kamni tlakovane poti, klopi, svetilke in še kaj spominjajo na čase iz prve polovice preteklega stoletja.

### Starine na tirih

Muzejska zbirka danes obsega več kakor sedemdeset tramvajev iz različnih obdobj in kontinentov, ki so jih iz pozabe iztrgali

številni zanesenjaki in prostovoljci. Tramvaji so iz Berlina, Haga, Johannesburga, New Yorka, Prage, Porta, Sydneyja ..., večina pa jih je iz Velike Britanije. Pomenijo enkratno vpogled v razvoj in zaton tramvajškega prometa v Združenem kraljestvu. Zbirko sestavljajo tako parni, dizelski in električni tramvaji, nekatere pa sestavljajo celo vagoni, ki so jih vlekli konji. Največja hala je namenjena postavitvi stalne razstave, ki je pravzaprav rekonstrukcija prodajne razstave tramvajev iz leta 1905. V drugih prostorih si je mogoče ogledati še več tramvajev in s pomočjo dokumentov, fotografij in celo zvokov, spoznavati pestro zgodovino teh vozil na tirih. Pokukati je mogoče tudi v delavnice in se prepričati, kako zahtevno je delo pri obnavljanju in vzdrževanju tramvajev.

Najstarejši razstavljeni tramvaj je iz leta 1873 in je vozil v portugalskem Portu, najmlajši pa berlinski tramvaj iz leta 1969. Največja privlačnost muzeja je, da se je mogoče s starim tramvajem tudi peljati. V ta namen so obnovili in elektrificirali kamnolomniško progo, ki je dolga dobra

dva kilometra. Po njej vsak dan vozi nekaj različnih električnih tramvajev. Za ta namen jih imajo usposobljenih kar petnajst. Večinoma so nadstropni, najbolj priljubljeni pa so tisti z odprto streho. Med njimi je eden tudi na konjsko vprego, a z njim se je mogoče peljati le nekajkrat na leto ob posebnih priložnostih.

Progo spremlja sprehajalna pot z razgledišči na dolino, ob njej pa so urejeni prostori za piknik in otroško igrišče. Tako je obisk muzeja res lahko zabava za vso družino. Še posebno, ker dogajanje večkrat popestrijo različne prireditve in predavanja. Dobro je poskrbljeno tudi za obiskovalce, ki se teže gibajo, in invalide. Tako so dostopne poti primerno urejene, napise je mogoče brati tudi v braillejevi pisavi, eden izmed delujočih tramvajev pa je opremljen z dvigalom za invalidske vozičke.

Muzej je od leta 1963 izobraževalna dobrodela neprofitna ustanova, ki ne dobiva sredstev od vlade. Financira se le s pobiranjem vstopnine in donacijami, nekaj sredstev pa dobijo tudi od državne loterije.



Večina tramvajev je prenehala voziti pred dobre pol stoletja.



Ohranjenih je tudi nekaj vzdrževalnih vozil.



Tudi postaje in ulična oprema so iz drugih časov ...

# Modri vlak

Vagoni za Modri vlak, izdelani v letih 1959 in 1962 v Tovarni železniških vagonov Maribor, so še vedno v odličnem stanju. Mogoče jih je najeti za potovanje, pri katerem sta udobje in počutje na krajevski ravni.

Odločitev za gradnjo posebnega vlaka je bila sprejeta leta 1956. Imenovali so ga Modri vlak. Zanje je podjetje Mašinoprojekt iz Beograda izdelalo načrte, gradnjo pa so zaupali Tovarni vagonov Goša v Smederevski Palanki in Tovarni železniških vozil Boris Kidrič v Mariboru. Glavni del vlaka, prvih deset vagonov, so izdelali leta 1959. To so bili predsedniški vagon, slavnostni konferenčni vagon, restavracija, vagon za spanje, vagon za visokega go-

sta, poseben vagon za prevoz štirih avtomobilov, vagon kuhinja in energetski vagon.

Kompozicijo Modrega vlaka je vedno sestavljalo deset vagonov, tako da je predsedniški vagon bil med njimi. Pred vlakom je vozila predhodnica ali izvidnica z eno lokomotivo in tremi vagoni. Vlak je bil odlično opremljen, v njem so klimatska naprava, ozvočenje, telekomunikacijska sredstva, stene so dodatno zaščitene in stekla so neprebojna.

Od leta 1959 do Titove smrti je Modri vlak prevozil čez šeststo tisoč kilometrov in gostil šestdeset državnikov. Modri vlak je zapeljal tudi v Avstrijo, Italijo, Švico, Bolgarijo, Romunijo, Francijo, Grčijo in na Madžarsko, Poljsko in Sovjetsko

zvezo. Danes vlak upravljajo Železnice Srbije, ki ga tudi tržijo. Vlak lahko najamete, običajno pa vozi do Nacionalnega parka Palič, Vrnjačke banje, Vršca in lovišča Marović.

## Dovoljenja za obisk kot v svinčenih časih

Starih navad osebje na srbskih železnicah ni pozabilo. Moji želji ogledati si vlak in njegove lokomotive so sicer ustregli, a postopek in preverjanje sta bila takšna, kot da bi želel vstopiti na strogo varovano območje. Obisk je v resnici potekal zelo prijateljsko, saj sem v posebni garaži na Topčiderju celo srečal direktorja srbskih železnic za potniški promet Dragana Stankovića, s kate-

rim sem nato razpravjal tudi o Modrem vlaku in železniškem prevozu na Balkanu. Modri vlak in njegove tri hidravlične lokomotive serije D66 sem si ogledal do potankosti in spoznal sem, kakšen okus je imel Tito ter kakšno udobje je vlak ponujal. Pravzaprav sem želel preveriti, ali sta apartmaja Tita in Jovanke res iz enakega lesa kot na Galebu in ali je oprema boljša kot na Royal Train kraljice Elizabete II.

## Prvovrstna kakovost še danes

Najbolj me je navdušil vagon, v katerem je predsedniški apartma. Kot v letalu Air Force One je na eni strani vagona ozek prehod, na drugi pa so bivalni prostori. Najprej vstopimo



Barski pult v vagonu restavraciji z odličnim okrasnim vložkom v lesu v obliki horoskopa



Največji odprti prostor za slavnostne večerje



Emblem Tovarne železniških vozil Boris Kidrič Maribor.

v delovno sobo, nato v spalnico in skupno kopalnico. Zraven je Jovankina spalnica, v kateri je tudi delovna mizica. Naprej pa so prostori za varnostnike.

Luči, okrasni vložki v lesu in svila po stenah, debele preproge in odlične podrobnosti na okenskih okvirjih prevzamejo vsakega obiskovalca. Titova spalnica je iz korenine oreha, Jovankina pa iz jesena, torej iz istih materialov kot na šolski ladji – jahti Galeb. Vse skupaj je precej bolje izdelano kot na jahti oziroma vlaku kraljice Elizabete II., za kar gre pohvala delavcem nekdanjega TVT Boris Kidriča v Mariboru.

### Velika jedilnica in De Gaullov vagon

Po velikosti najbolj navdušeni slavnostni vagon, ki so ga uporabljali za svečana kosila in večerje. Stoli so v rdečem usnju z manjšim vtisnjenim grbom države. V tem vagonom so Tita peljali na njegovi zadnji poti iz Ljubljane v Beograd. Drugi pomembnejši vagon je vagon



Grb nekdanje države na pepelniku.

za VIP goste ali de Gaullov vagon, v katerem so ravno tako bile spalnica, delovna soba in kopalnica. V njem so spali eminentni gostje – angleška kraljica Elizabeta II, Sukarno, Brežnjev, Haile Selasije, Nehru in mnogi drugi. V vagonu restavracija so stene obdelane z izvrstnimi okrasnimi vložki v lesu, med katerimi izstopa tisti med barskim pultom in restavracijo. Vse deluje kot takrat, ko je vlak pogosto vozil. Vrata in okna se še vedno lahkotno odpirajo in zapirajo.

### Elektrika, gretje in avtomobili na vlaku

V Modrem vlaku se je nahajal posebni tehnični vagon, v katerem sta bila šestcilindrični



Titov delovni kabinet

dizel motor Mercedes Benz in generator AvK, ki sta proizvajala električno energijo za hlajenje, ogrevanje, kuhinjo in za potrebe vagona za zveze. Ta je imel posebne palične antene, ki so rabile za zvezo z maršalatom in varnostno službo. Med posebnostmi Modrega vlaka je tudi vagon za prevoz štirih avtomobilov, med njimi velikanškega mercedesa 600 pulman. Vagon je bil ogrevan in v njem so lahko prali in čistili reprezentančna vozila.

O zaščiti vagonov pred streli, še posebej tistega, v katerem je potoval Tito, ni veliko znane, a nekateri tehniki so na Topčiderju povedali, da so nekoč vrtali v zunanjo steno in naleteli na neko posebno žagovino iz mehkih zrnatih ma-

terialov. Stekla na predsedniškem vagonu ne dajejo vtisa, da bi bila debela, a zagotovo so bila neprebojna za običajne naboje.

### Lokomotive še delujejo

Zadnje lokomotive, ki so vozile Modri vlak, so še vedno v značilni modri barvi. To so ameriške lokomotive serije EMD JT22CW, ki so jih kupili leta 1978, z 12-cilindričnim dizel motorjem 12V 645 in 2.500 konjskimi močmi. Servisirane so bile v Centralnih delavnicah na Studencih. Ogleдал sem si lokomotivo 666-03, ki ji pravijo Sutjeska. To je zelo elegantna in lahkotna lokomotivo, ki sedaj pač rabi za prevoz tovora.



Titova spalnica



Jovankina spalnica

# Josip Orbanić: V pravem trenutku na pravem mestu

**Doktor, nekoč ste zapisali: »Če želiš uspeti, moraš biti vztrajen, veliko in dobro delati, se stalno učiti, si pridobiti dobre sodelavce ter podporo nadrejenih in okolja. Moraš biti v pravem trenutku na pravem mestu.« Ste bili v življenju vedno na pravem mestu?**

Hm, zdi se mi, da sem največkrat bil. Mislim, da ni prav veliko trenutkov ali dogodkov, zaradi katerih bi mi bilo danes žal, ker nisem bil zraven. Seveda je bilo tudi nekaj sreče, brez česar pač ne gre: nemalokrat se mi je zgodilo, da sem v nekem trenutku iskal rešitev in – rešitev se je pojavila . . .

**Je železnica v vaši družini tradicija?**

Oče je bil kretnik in potem skladiščnik na različnih postajah v Istri, zato smo že kot otroci poznali železnico, tudi stanovali smo blizu nje. Po osnovni šoli se je bilo treba odločiti, kako naprej. Na železnici sem dobil štipendijo in vpisal sem se na srednjo elektrotehnično šolo v Pulju. Štipendija in brezplačni prevoz z vlakom sta bila v tistih časih za našo družino zelo pomembna. Poleg mene sta tudi dva brata v železniškem poslu. Prvič sem se redno zaposlil v Sekciji za vleko Divača, kot tehnik pripravnik.

**Toda misel na nadaljnji študij vam najbrž ni dala miru . . .**

Res je, želel sem se izobraževati. Vpisal sem se na Višjo železniško tehnično šolo v Ljubljani. Slušatelji so bili večidel starejši strokovnjaki iz vse Jugoslavije, ki so si morali pridobiti izobrazbo. Študij mi ni delal preglavic, precej pa sem pomagal starejšim kolegom, ki so vse skupaj teže zmogli.

Diplomiral sem še pred rokom s temo Sanacija prebojev na vlečnih motorjih EMV 311. Takrat so mi omogočili tudi obisk tovarne Pafawag na Poljskem, kar je bilo moje prvo potovanje v tujino.

Po odsluženi vojaščini sem se vrnil v divaško sekcijo za vleko, sprva kot dodeljeni inženir, potem pa kot vodja tehnične operative. Čeprav sem končal železniško šolo, sem moral opraviti praktični strokovni izpit. Odločil sem se za strojevodjo, vadil sem na različnih elektro in dizelskih vozilih. Komisija mi je nastavila kar nekaj pasti, vendar sem opravil.

**Potem je šlo kar hitro navzgor . . .**

Poklical me je tedanji šef Sekcije za vleko Divača, ki je odhajal na novo dolžnost v Ljubljano, in mi povedal, da me je predlagal za novega šefa sekcije. Imel sem komaj dobri dve leti prakse, namesto zahtevanih petih, in bil sem nemalo presečen, drugi pa še bolj. Bil sem tudi med najmlajšimi v kolektivu. Ne vem, najbrž mi je pomagala izobrazba, strokovni izpit, morda pa so pri meni opazili še kaj drugega . . .

**Leta 1979 so bili ustanovljeni »famosni« tozdi.**

Tako je, in postal sem direktor tozda. Nova funkcija se pravzaprav ni bistveno razlikovala od funkcije šefa sekcije, toda tozdi je imel svojo bilanco, sklad skupne porabe in podobno, kar nas je malo »povzdigovalo«. Še pred iztekom mandata pa sem odšel na novo dolžnost v ŽTO Postojna.

**Ampak nadaljnje študijske ambicije so ostale.**

Drži. Hotel sem si pridobiti fakultetno izobrazbo. Vpi-

sal sem se na izredni študij na VEKŠ Maribor. Študiral sem tehnično ekonomijo; malce se je zavleklo, ker sem se poročil, začel graditi hišo in imel še kup drugih obveznosti. Diplomiral sem leta 1979 s temo Model industrijskih tirov. Moj mentor je bil nad diplomsko nalogo navdušen, in priporočil mi je, naj nadaljujem na magistrskem študiju. To sem leta 1981 tudi vpisal in šlo je kar hitro, končal sem v dveh letih. Tema magistrske naloge je bila Analiza možnosti za uvajanje marketinške koncepcije v poslovanje ŽTO, tedaj je bila to še novost. Opravil sem raziskavo v vseh tedanjih ŽTP (ŽTO) in postavil zasnovano marketinga na Jugoslovanskih železnicah.

**Kako je bilo v postojanskem obdobju?**

Vsekakor sem si pridobil določene reference, tako kot šef sekcije kot tudi raziskovalec na področju trženja. Predlagali so me za funkcijo pomočnika direktorja za prodajo. Spet sem se torej znašel na področju, na katerem nisem imel praktičnih izkušenj. Toda s sodelavci smo se odlično ujeli in uspelo nam je doseči kar nekaj pomembnih rezultatov. Hkrati sem bil tudi namestnik direktorja ŽTO.

Sem izrazito tehnično usmerjen človek, ob novem delu pa sem se srečeval s trženjem, pogajanjem, ponudbami, kalkulacijami, kompromisi . . . Nekateri moji sodelavci so to bolje obvladali, vendar smo v optimalni sinergiji zelo dobro uspevali. Obiskovali smo podjetja, organizirali logistiko in tudi drugače pozitivno delovali. Sodelovali smo z Luko Koper, Intereuropo, s Ferspedom, Transjugom in z mnogimi drugimi. Posebej bi rad poudaril delo v okviru SIS za železniški



in luški promet, ki je omogočilo velik razvoj in napredek železnice ter Luke Koper v tistem obdobju.

Pred odhodom iz Postojne, leta 1989, sem se med poletnimi počitnicami udeležil dvome-sečnega usposabljanja delavcev JŽ pri Nemških zveznih železnicah. Ker smo bili prva takšna skupina sploh, so nam Nemci namenili precej pozornosti. Tisto leto sploh nisem šel na dopust, doma sem pustil ženo z majhnimi otroki, vendar je bila izkušnja kljub vsemu zelo dobra, veliko mi je pomagalo pri nadaljnjem delu.

**In potem v prestolnico**

Po vrnitvi iz Nemčije sem sprejel novo funkcijo, postal sem vodja službe za raziskavo trga. Delo me je zanimalo, saj sem videl, kako to poteka v Nemčiji, imel sem tudi prodajne izkušnje, teoretično pa sem dober del te problematike obdelal v magistrski nalogi. Sprva sem se z vlakom vsak dan vozil iz Divače, potem pa smo se z družino preselili v Ljubljano.

Naslednje leto so se JŽ pripravljale na uvedbo prvega vlaka EuroCity do Münchna. ŽTO Beograd ni bil pripravljen, zato naj bi vlak »startal« iz Zagreba. Poznal sem kriterije iz Nemčije, zato so me predlagali za vodjo projekta za del, ki bo

peljal po slovenskih progah. Projekt smo uspešno izpeljali, pri čemer smo si pridobili tudi dragocene izkušnje, ki so nam pozneje pomagale pri Projektu kakovost.

Poleg raziskave trga sem prevzel še vodenje nove službe za potniški promet. To nalogo sem opravljal tri leta in s tedaj maloštevilnimi sodelavci zasnoval potniški promet kot samostojno poslovno enoto.

### Tedaj je potekala osamosvojitve Slovenskih železnic.

Služba za raziskavo trga je odigrala pomembno vlogo pri osamosvojitvi na komercialnem področju. Morali smo namreč utemeljiti posledice prekinitve prometa na magistrali in še nekaterih dejavnikov. V postopkih osamosvojitve sem dejavno sodeloval, kar mi je omogočilo, da sem leta 1996 napisal knjigo *Osamosvojitve Slovenskih železnic*.

### Je bil projekt kakovosti posledica osamosvojitve?

Pravzaprav smo o uvajanju sistema kakovosti po standardih ISO 9000 razmišljali že pred osamosvojitvijo. Bil sem imenovan za vodjo Projekta kakovost, ki je postal eden najpomembnejših projektov na železnici. Vzpostavili smo sistem in leta 1997 pridobili tudi certifikat.

V začetku leta 1996 smo vzpostavili organizacijsko strukturo na področju sistema kakovosti. Ustanovljen je bil Center za razvoj kakovosti, postal sem vodja centra. Istega leta sem bil imenovan tudi za predstavnika vodstva za kakovost, ki je odgovoren za vzpostavitev, delovanje in poročanje o tem sistemu. Sodeloval sem v več pomembnih organih, kot je projektna skupina za Nacionalni program kakovosti Republike Slovenije in drugi.

Leta 1999 smo v okviru Centra za razvoj kakovosti začeli uvajati sistem ravnanja z okoljem po standardih ISO 14000. Pozneje sem kot vodja centra prevzel funkcijo predstavnika vodstva za okolje.

### Vendar študijska želja ni utihnila . . .

Čeprav sem imel magisterij, nisem nameraval nadaljevati akademskega dela. Toda na podlagi spodbud z več strani sem se odločil tudi za to. Leta 1998 sem uspešno ubranil doktorsko disertacijo na UM EPF Maribor z naslovom *Sistem kakovosti v logistični gospodarski družbi*, s posebnim ozirom na železniški transport.

S pridobitvijo doktorata so me na Gradbeni fakulteti Maribor predlagali v postopek za pridobitev habilitacije za docenta na področju menedžmenta kakovosti. Po dolgotrajnem postopku mi je to tudi uspelo in leta 2002 sem bil habilitiran v docenta. To mi je koristilo pri kandidaturi za ustanavljanje nove Fakultete za logistiko Celje/Krško. Sodeloval sem v vseh postopkih ustanovitve te fakultete, in od leta 2006 kot nosilec treh predmetov sodelujem kot pogodbeni predavatelj.

### Železnica se je veliko reorganizirala.

Leta 2003 je bila zastavljena organizacija, v kateri sem postal pomočnik izvršnega direktorja za organizacijo, informatiko in sistem kakovosti. Ukvarjal sem se s kakovostjo, okoljem in precej z organizacijo ter s projektnim vodenjem. Poleg drugega dela sem prevzel tudi vodenje projektne pisarne. Vključenih je bilo kar sedemnajst strateških projektov in dela zares ni bilo malo. Reči moram, da je to obdobje v bistvu edini pravi poskus Slovenskih železnic, da bi projektno vodenje delovalo tako, kot je treba. Po novi organizaciji leta 2007 sem postal vodja službe za kakovost, procese in okolje; služba je bila pozneje vključena v področje za raziskave in razvoj.

### Kje je torej tisti pravi naboj, ki naj bi odlikoval dobrega, sposobnega gospodarstvenika?

Moraš sanjati, vendar hkrati znati realno ocenjevati okolje, v katerem delaš. Sam moraš

znati zastaviti cilje, poti do njih in seveda ekipo, ki bo te cilje sposobna tudi uresničiti. Delati moraš na daljše steze in znati zagotoviti potrebne vire in mrežo povezav, ki te bo podpirala.

### Poznamo vas tudi kot neutrudnega publicista.

Res sem v življenju kar veliko pisal. V bibliografiji COBISS imam več kakor dvesto naslovov, med drugim pet knjig, znanstvene članke, večje število znanstvenih in strokovnih člankov, članke v mednarodnih revijah . . . Za Novo proggo sem od leta 1984 napisal več kot 230 člankov z informativno in izobraževalno vsebino. Upam, da zadnji ni bil res »zadnji« . . . Večina teh prispevkov obravnava železnico, promet in logistiko, s čimer sem skušal te dejavnosti predstaviti znanstveni, strokovni in najširši javnosti.

### Je še kaj ostalo v predalih? Dokončanega ali nedokončanega?

Lahko rečem, da precej. Denimo, Humor na železnici in Priročnik za nove delavce pri Slovenskih železnicah. Oboje je napisano, vendar neobjavljeno. Nekaj že napisanih stvari pa naj bi bilo objavljenih kmalu. Za publikacijo Kolodvorske restavracije imam zbrano vse gradivo in moram jo začeti pisati. Publikacijo Slovenske železnice 1960-2010, ki je pravcati projekt, pa sem že začel pisati, in upam, da bo v nekaj letih dokončana, če bodo le zdravje in okoliščine to dopuščali.

### Humor na železnici? Ali ste šale in anekdote zbrali »na terenu«, iz prve roke?

Skozi humor je mogoče rešiti marsikateri, na videz celo nerešljiv problem. Mislim, da sem si v življenju prav s pomočjo humorja uspel raztolmačiti nekatere stvari, ki jih sicer morda ne bi razumel na pravi način. Moj glavni vir pri zbiranju gradiva je bil vsekakor Pavliha; predelal sem prav vse letnike časopisa, od začetka do konca. V pomoč so mi bili tudi mnogi

drugi časopisi in revije, pa zbirke humorja, denimo avtorjev Krušiča, Juriča . . . Oprl sem se tudi na ustne vire, vendar sem vselej več »teže« dal pisnim.

### Pravijo, da ste velik poznavalec železnice.

Na železnici sem opravljal dvajset različnih del. Spoznal sem več tisoč ljudi in z njimi posloval. Imel sem priložnost seznaniti se pravzaprav z vsemi sferami in segmenti železnice, še posebej skozi sistem kakovosti. S tedanjo skupino sodelavcev smo z uporabo metode ARIS opravili najnatančnejšo razdelavo in opredelitev procesov na železnici na sploh – procese smo dobesedno secirali. Vseskozi sem študiral tudi tuje vire, zbral kakih »tisoč knjig« o železnici in zajetno zbirko najrazličnejših pisnih dokumentov, zraven pa veliko pisal tudi sam.

### Menda ste tudi velik mojster kuharice.

No, ne vem, ali sem mojster kuharice, res pa je, da zelo rad kuham, moja dva dneva sta sobota in nedelja. Ob sobotah so na jedilniku morske ribe. Pohvalijo mojega brancina v soli, tudi zobatec ali orada v pečici s krompirjem gresta zelo dobro v promet. Nedelje so bolj mesnate, na primer žrebičkovi zrezki, kuhani nad paro in ocvrti na maslu, dodaš še rožmarin . . . mmm.

### Načrti po upokojitvi?

Najprej se bom seveda malo »odlepil« od dosedanjega dela. Ostaja mi še nekaj obveznosti na fakulteti, pa družina, trimesečni vnuček, sprehodi, prijatelji, kakšno potovanje, pisanje, raziskovanje, morda tudi kakšen koristen projekt . . .

### Zapisali ste tudi tole: »Upal bi si še enkrat prehoditi to pot.« Drži?

Z eno samo besedo. Drži!

Vso srečo, doktor!



Mogočni žerjavi za pretovarjanje premoga z ladij na deponijo v Luki Koper. Tu se prične potovanje

## Prevozi premoga

## Od luke do kotlov

Premog in železnica sta tesno povezana od srednjega veka naprej, ko so za prevoz premoga v rudnikih in iz njih začeli uporabljati vozičke, ki so tekli po lesenih tirnicah z vodili. Kopanje premoga je tudi pripeljalo najprej do izuma parnega stroja, ki ga je leta 1776 izdelal James Watt, nato do prve železnice – Carmarthensirske

tivami in čedalje težjimi vlaki. V dvesto letih, od Salamance, ki je zmogla prepeljati le nekaj ton premoga, do današnjih vlakov, ki naenkrat prepeljejo deset tisoč ton in več (v ZDA), je železnica prehodila dolgo pot. Nekaj pa se vendar ni spremenilo – prevoz premoga po tirih je poleg ladijskega še vedno najučinkovitejši in oko-

lju najprijaznejši način transporta in bo, dokler se bo premog uporabljal v tako velikih količinah.

Premog zavzema pomemben delež tudi med tovari, ki jih prevažajo Slovenske železnice. Na leto ga iz Kopra prepeljejo okrog milijona ton, največ za dva velika porabnika – 500.000 ton v VoestAlpine v Avstriji in



Ogromni Volvo nakladalci natovarjajo vagon v nekaj



Luka Koper - nakladalni tir za premog in železno rudo



Glavna pristaniška postaja ali GPP na kratko, kjer se opravljata predaja in prevzem vagonov med SŽ in Luko Koper in kjer se pripravljajo kompozicije za pot v notranjost.

konjske železnice, zgrajene leta 1802 v Walsu, in nazadnje do prve uporabe parne lokomotive – Salamance – leta 1912 na Middletonski železnici v Leedsu.

To je bil začetek dobe industrijske revolucije in od takrat naprej premog in železnica hodita z roko v roki vse do današnjih dni. Čedalje večje potrebe po energiji so zahtevale čedalje večje količine premoga, to pa je posledično vplivalo na razvoj železnic, ki so morale slediti tem zahtevam z novimi progami, močnejšimi lokomo-





premoga po železnici.



pičlih minutah.

okoli 430.000 ton v TE-TOL v Ljubljani, razliko pa drugim porabnikom v Sloveniji, Avstriji in na Madžarskem. Razlika med VoestAlpine in TE-TOL je v tem, da prvi prejema premog vse leto, drugi pa od septembra do marca, kolikor traja kurilna sezona.

Kot za vse železnice je tudi za Slovenske železnice prevoz premoga zelo zanimiv, saj gre za velike količine z relativno malo manipuliranja, žal pa jih pri tem pesti pomanjkanje vagonov, kar močno ovira naraščanje tega prevoza.



Prizor, ki se v TE-TOL ponovi dva- do trikrat na dan v kurilni sezoni. Španka je dostavila polne vagona, vrnila pa se bo s praznimi.



Premik v TE-TOL, kjer imajo pare v izobilju, opravlja parna akumulatorska lokomotiva LBV04, izdelana v tovarni Đuro Đaković.



Vsipnik premoga lahko sočasno dvigne dva vagona in iztrese premog na tekoče trakove, ki ga prenesejo na deponijo.



Desno:  
Deponija premoga ljubljanske termoelektrarne in toplarne je zadnja postaja premoga na potovanju od luke do kotlov.

Levo:  
Najtežji del potovanja premoga od morja do kotla - koprška proga s svojimi 2,5 do 2,7 % vzponi in ostrimi zavoji. Bo prihodnost z drugim tirom lažja?



**Tovorni terminal Maribor Tezno**

# Elektronska cestna tehtnica za tehtanje tovornjakov

Tovorni terminal Maribor Tezno je od decembra bogatejši za sodobno elektronsko tehtnico za tovornjake.

Podjetje Adria kombi, ki organizira oprtne prevoze med postajama Maribor Tezno in Welsom, je nabavilo tehtnico proizvajalca Alba, d. o. o., iz Celja. Odločitev našega poslovnega partnerja je zelo dobrodošla, kajti tehtnica omogoča lažje sprejemanje cestnih vozil, ki pripeljejo na tovorni terminal Maribor Tezno. Vsak tovornjak najprej stehata, nato pa lahko zapelje na oprtni vlak.

Tehtnica deluje samodejno. Vozilo stehta po sistemu tehtanja brez operaterja (sistem BOS) in hkrati vozilo tudi fotografira (sistem AFT). Tako se nikakor ne more zgoditi, da bi bil vagon preobtežen, s čimer je tudi zagotovljena varnost v železniškem prometu. Tehtnica in informacijski sistem sta povezana prek optične povezave

za prenos podatkov, tako da se podatki o tehtanju nemudoma prenesejo v računalnike zaposlenih na terminalu.

Posodobitev delovnega procesa je pomenila nov izziv za zaposlene na terminalu. Na izobraževanju, ki smo ga izvedli brez večjih težav, so se receptorji in skladiščniki naučili, kako uporabljati tehtnico in kakšne možnosti ponuja njena zahtevna programska oprema.

Tehtnico je v izredno kratkem času postavilo podjetje Alba, d. o. o., iz Celja, ki je tudi akreditirani laboratorij za kalibracijo in overitve meril – merjenje mase, pretoka, volumna, sile, temperature ... Podjetje opravlja tudi certificiranje vagonskih tehtnic v tovornem prometu na Slovenskih železnicah. Tehnika in tehnologija se stalno razvijata. Sodobnejši način tehtanja je zagotovo tehtanje vagonskih pošiljk v vlaku.



Tehtanje tovornjaka



Podatki od tehtanju se prenesejo v računalnik.

**Temeljni podatki o tehtnici:**

• skupna dolžina tehtnice:	18 m brez navozov
• višina tehtnice:	35 cm
• tehtalno območje:	od 400 do 50.000 kg
• razdelek na prikazovalniku:	d = 20 kg
• točnost tehtnice:	e = +/- 20 kg
• točnostni razred:	III.



## Elektronska dinamična tirna tehtnica na Verdu

# Tehtanje vlakov med vožnjo

Na postaji Verd je tovrne vlake mogoče tehtati tudi med vožnjo. Kamnolom Verd od oktobra uporablja sodobno dinamično tirno tehtnico proizvajalca Railweight.

S tehtnico za tehtanje vlakov med vožnjo je mogoče stehati naložene vagonne že pred odpravo iz kamnoloma in tako preprečiti morebitno čezmerno obremenitev vagonov. Tehnica je testno opremljena z novim sistemom za samodejno prepoznavanje vagonov (sistem AVI), ki prepozna oznake vagona in podatke samodejno prenese v informacijski sistem. Nova tehtnica omogoča tudi neposredno tiskanje elektronskega tovornega lista in izdelavo celovite statistike.

Tehtalni sistem je v skladu z zahtevami Kamnoloma Verd postavilo podjetje Alba, d. o. o., iz Celja, ki zastopa proizvajalca Railweight, za montažo pa ni bilo treba opraviti gradbenih pripravljanih del.

Dinamične tehtnice, nameščene na vstopnih točkah v državo, bi prav gotovo prispevale k večji varnosti prometa, večji pretočnosti vlakov, manjšim stroškom manipuliranja z vagoni, kot pri sedanjem, klasičnem postopku tehtanja vagonov.



Vgradnja tehtnice na Verdu.



Elektronska dinamična tirna tehtnica Railweight.

### Temeljni podatki o tehtnici Railweight:

• skupna dolžina tehtnice:	6 m, 2 para senzorjev
• nosilnost tehtnice:	50 ton na os
• tehtalno območje:	od 2.000 do 120.000 kg
• razdelek na prikazovalniku:	$d = 50 \text{ kg}$
• točnost tehtnice:	$e = +/- 1 \%$
• točnostni razred:	2



Na dnu brezna so jamarji marljivo polnili transportno vrečo (foto: Peter Gedei).

## Jamarski klub Železničar

# Očistili smo Šimenkovo brezno

Skoraj petdeset jamarjev se je šestega novembra udeležilo čistilne akcije v Šimenkovem breznu nad Stično. In zakaj smo se lotili ravno Šimenkovega brezna? Eden od razlogov je brez dvoma tudi ta, da se je pred trinajstimi leti v tej jami med raziskovanjem ponesrečila naša tedanja predsednica Špela Klemen.



Čistilna akcija Jamarskega kluba Železničar je potekala v Šimenkovem breznu pri Mekinjah nad Stično (foto: Peter Gedei).



Vreče, ki so jih jamarji napolnili s smetmi, je bilo najlažje izvleči z električnim vitlom (foto: Peter Gedei).

V okolici Stične je kraški svet – osamel stiški kras. Bolj ali manj sklenjen ozek pas apnenec se razprostira severno od avtoceste od Višnje Gore do Velikega Gabra, na severu pa je skrajna točka te krpe Pristava. Trenutno na tem območju poznamo skoraj 40 speleoloških objektov, daleč največji in najgloblji pa ima ime Šimenkovo brezno. Nekateri ga imenujejo tudi Lavričevo brezno oziroma Lavričeva jama. Najnižja dosežena točka v tej jami je v 20 metrov globokem jezeru in je 106 metrov pod vhomom. Dolžina do sedaj izmerjenih rovov je skoraj kilometer, znanih pa jih je več kakor toliko. Po jami teče kar močan potok, s pretokom nekaj deset litrov na sekundo. Ne poznamo ne njegovega imena ne izvira, izliva pa se v že omenjeno podzemno jezero. Od tod naprej vodnega toka ni več mogoče slediti, saj so špranje, po katerih voda iz jezera odteka, neprehodne, verjetno pa vodovje teče v izvire v okolici Šentvida in Vira. Prav v slednjem so bila pred par desetletji prvič najdena jajčeca človeške ribice. Zanimivo je, da v jami nismo opazili niti enega osebka te nenavadne živali. Tu je treba pripomniti, da so bili prvi primerki človeških ribic, ki so šli po svetu v znanstveno proučevanje, ujetniki na travnikih kak kilometer južno od samostana Stična, sredi 18. stoletja. Ta predel je na nekaterih kartah označen z imenom Rupence, človeške ribice pa na plano naplavi visoka voda.

Vhod v Šimenkovo brezno je na podolju južno od Gradišča, kak kilometer severovzhodno od samostana. Ali je to tista znamenita jama, po kateri se pride na oni svet in jo opisuje Josip Jurčič ali pa v povesti nastopa katero od kar globokih breznen v bližini, ni znano. Kakor koli – z leti se je na dnu

vhodnega brezna, ki se prevesi v ozek, strm rov, nabralo precej smeti, pomešanih s kamenjem. Nagrmađeni material je bil precej nestabilen in je stalno grozil, da se bo premaknil ter zatrpal prehod v spodnje dele jame, obhodnega rova pa tam ni. Ker jama obiščemo navadno najmanj enkrat na leto, to je ob obletnici Špeline nesreče v enem od sifonov, se nam je zdelo potrebno nevarno potažo utrditi, hkrati pa jama očistiti, kolikor se le da.

Finančna sredstva nam je uspelo pridobiti iz ustreznih evropskih skladov, kar pomeni, da je bilo treba popisati kar precej papirja, sicer pa je to v takih primerih običajno. Pa smo tudi to neprijetno fazo uspešno prebrodili, predvsem po zaslugi neutrudne Mateje Ferk.

Dela so potekala med 40. in 50. metrom globine. Zaradi tesnega delovišča je bilo v jami naenkrat le po štiri do pet jamarjev, ki so se menjavali na tri ure. Prvi so se spustili v jama ob osmi uri zjutraj, zadnji pa so iz nje prišli ob deseti uri zvečer. Z električnim vitlom smo zvezli na plano kake štiri kubične metre raznih odpadkov, med njimi dva mopeda. Material smo sortirali že v jami tako, da je kamenje večinoma ostalo kar tam. Zložili smo ga ob stene in v stranske niše. Prehod je sedaj kolikor toliko saringan, smeti ni več videti.

Jama pa je nemogoče popolnoma očistiti, saj je bilo vanjo nametanih okrog trideset do štirideset kubičnih metrov materiala, predvsem kamenja in vejevja iz bližnje in daljne okolice, pa tudi marsikaj drugega, kar v jama, zlasti če gre za vodno jama kot v tem primeru, nikakor ne sodi.

Pred približno petnajstimi leti so planinci iz bližnje Lavričeve kočice na Gradišču na vhod jame namestili dvokrilna kovinska masivna vrata. Osnajevanja jame je tako zdaj bistveno manj. Pri tem ima veliko zaslugu predvsem prizadveni skrbnik omenjene kočice, ki je bil gonilna sila teh del. Med našo čistilno akcijo je poskrbel tudi za kovinsko konstrukcijo izvažalne naprave in za odvoz smeti do zabojnikov, na koncu pa je za vse nas, ki smo se trudili s čiščenjem jame, pripravil še zakusko pri Lavričevi kočici.

Poleg članov Jamarskega kluba Železničar s predsednikom Nebojšo Matijevićem na čelu so pri čiščenju Šimenkovega brezna sodelovali še člani JK Krka, JD Logatec in DZRJ Ljubljana oziroma Inštituta za raziskovanje Krasa ZRC SAZU iz Postojne, mednarodni značaj pa je naša akcija dobila z udeležbo češke jamarke Bare, ki trenutno pri nas študira in hodi z nami po jamah.



Transportno vrečo so izvlekli z improvizirano žičnico (foto: Peter Gedei).



## Šah

# Po desetem turnirju dobili zmagovalca pokala SŽ

Četrtega decembra se je z desetim turnirjem, ki se ga je udeležilo 63 šahistov, končal že četrti šahovski cikel za pokal Slovenskih železnic. Že četrto leto je bil to največji šahovski cikel v Sloveniji, na katerem je sodelovalo 154 igralcev. Na desetih turnirjih smo dobili osem različnih zmagovalcev, kar priča o izenačenosti med tistimi, ki so bili v borbi za prvo mesto. Osmemu po vrsti je to uspelo mlademu **Blažu Debevcu**, ki je z osmimi točkami osvojil deseti turnir.

Na skupnega zmagovalca smo tokrat morali čakati prav do zadnje partije. To je **Damjan Plesec**. Trikratnemu zmagovalcu cikla Leonu Maziju bi za ubranitev naslova na zadnjem turnirju zadostovalo že tretje mesto. Po štirih zmagah v uvodnih kolih je

kazalo, da ne bo imel večjih težav pri doseganju želenega cilja. V petem in šestem kolu je izgubil proti tretje uvrščenu Dušanu Čeponu in četrto uvrščenu Metodu Logarju. Po dveh zmagah je za osvojitve tretjega mesta potreboval zmago v zadnjem kolu proti Borisu Skoku, vendar mu je ta prekrizal načrte. Z zmago se je Skok prebil na peto mesto, Mazija pa pahnil na osmo, kar je tudi njegova najslabša letošnja uvrstitev.

Boj za najboljšega železničarja cikla pa je bil še bolj razburljiv. V igri za ta naslov sta bila pred zadnjim turnirjem le Andrija Petrovič in Nenad Djekanovič. Boljša uvrstitev na desetem turnirju je pomenila tudi osvojitve naziva Najboljši železničar. Do zadnjega kola sta se izmenjevala v vodstvu. V

zadnjem kolu pa je žreb določil, da se bosta med seboj pomerila prav onadva. Tokrat je več iznajdljivosti in znanja prikazal **Andrija Petrovič** in tako osvojil naziv.

**Vrstni red 10. turnirja:** 1. Blaž Debec, 8 točk, 2. Boštjan Jeran, 7,5 točk, 3. Dušan Čepon, 4. Metod Logar, 5. Boris Skok, 6. Zlatko Jeraj, 7. Jan Župec, vsi 6,5 točk, 8. Leon Mazi, 9. Jože Skok, oba 6 točk.

**Skupni vrstni red:** 1. Damjan Plesec 665 točk, 2. Dušan Zorko 664, 3. Leon Mazi 658, 4. Boštjan Jeran 655, 5. Jože Skok 594, 6. Primož Petek 578, 7. Metod Logar 569, 8. Boris Skok 568, 9. Matjaž Kodela 560, 10. Marjan Oberč 534.

Vlastimir Đurđević

## Šesto ekipno šahovsko prvenstvo

Dvajsetega novembra je Šahovsko društvo Železničar organiziralo že šesto ekipno šahovsko prvenstvo. Udeležilo se ga je osem ekip, kar samo potrjuje, da je bilo to prvenstvo v veliki meri prvenstvo vseh slovenskih železničarjev, in sicer tako aktivnih kot upokoencev.

Pred začetkom tekmovanja smo izpeljali še občni zbor društva, saj je bilo po petletnem uspešnem delovanju treba izvoliti še predsednika društva. Za mesto predsednika sva kandidirala dva člana, Tine Zdešar in dosedanji predsednik Jožef Brežan. Volitve, ki so sledile kratki predstavitvi programov obeh kandidatov, so potrdile, da so člani precej bolj naklonjeni nadaljevanju dosedanje uspešne poti, to je

organizaciji različnih turnirjev, dvobojev s sosednjimi železniškimi upravami in podobno, kot pa širjenju društva z novimi športnimi sekcijami, kar je predlagal novi kandidat.

Tako bo moja naloga in naloga upravnega odbora, ki sem ga po Statutu društva dolžan čim prej imenovati, da bomo skupno še naprej znali prisluhniti željam in interesom železničarjev, ki jim šah pomeni nekaj več, to je neko sprostitve po napornem delu, in da bomo z organizacijo dvobojev s sosednjimi železniškimi upravami prispevali k še boljši povezanosti posameznih železniških koridorjev.

Sedaj pa o ekipnem tekmovanju: tričlanske ekipe so bile sestavljene iz predstavnikov železniških sindikatov,

predstavnikov Štajerske, predstavnikov ŽGP in »Svobodnih umetnikov«. Zmagovalca, to je ekipo Štajerske (Mesojedec, Genjac, Vuković), je odločil šele tretji medsebojni kriterij, to je medsebojna zmaga na drugi šahovnici, saj so bili po prvih dveh, to je po številu celotnih točk in številu zmag, povsem izenačeni z ekipo Upokoencev (Pešec, Tavčar, Kodela). Tretji so bili tokrat nekoliko presenetljivo Sindikat vzdrževalcev lokomotiv Moste (Vojin, Hočevar, R. Petrovič).

Ob prijetnem druženju smo na koncu srečanja izpeljali še obvezni **cuger**, pri katerem imata tekmovalca vsak po pet minut igralnega časa. Zmagal je Vlastimir Đurđević.

Jožef Brežan

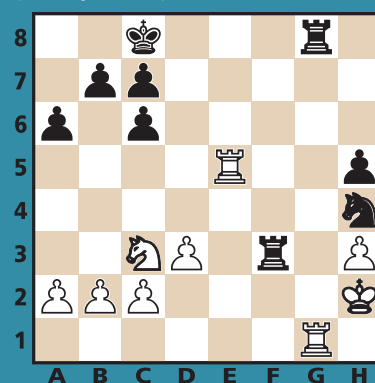
## ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

### Primer 19

Pozicija daje videz, kot da se belemu kralju ne more pripetiti nič hudega, vendar z naslednjo potezo nadaljuje črni, ki neubranljivo odloči partijo v svojo korist.

**Tartakower : Schlechter**  
(Dunaj, 1908)



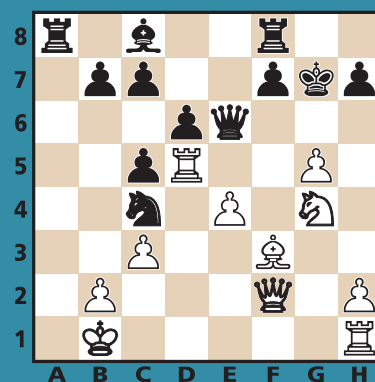
Rešitev:

1...Tf2+ 2. Kh1 Th2+ 3. Kxh2 Sf3+ 4. Kh1 Txg1#

### Primer 20

Beli kralj je pogumno ostal na prepihu. Na potezi je črni, ki lahko to s pridom izkoristi, seveda pa brez žrtev ne gre.

**Blackburne : Mackenzie**  
(London, 1882)



Rešitev:

1... Dxd5 2. exd5 Lf5+ 3. Dc2 Ta1+ 4. Kxa1 Lxc2 in kar koli igra beli, črni matira 5... Ta8#

# Ustanovili smo Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica

Ljubitelji železnic iz Ilirske Bistrice smo konec novembra ustanovili društvo ljubiteljev železnic, v katerem se bomo povezovali vsi, ki želimo ohranjati in vzdrževati železniške eksponate, ki sodijo med tehnično kulturno dediščino, ohranjati zgodovinsko gradivo o železnicah ter razvijati zanimanje za železnice in železniški promet. Združili smo se v prepričanju, da je treba razvijati in pospeševati pozitivni odnos do tehniške kulturne dediščine. Tako želimo obogatiti turistično ponudbo krajev ob reški progi.

Za predsednika društva je bil izvoljen kustos **Ivan Simčič**, ki je zaposlen v Pokrajinskem muzeju v Kopru, v enoti Ilirska Bistrica, za podpredsednika pa mag. **Jadran Možina** s Slovenskih železnic. V upravni odbor so bili izvoljeni še tajnik **Boštjan Jaksetič**, blagajnik **Martin Butinar** ter člana **Viljem Škrabolje** in **Marijan Boštjančič**. Za predsednika nadzornega odbora je bil izvoljen **Drago Seizovič**, za predsednika disciplinske komisije pa **Ivan Žibert**.

Dejavni želimo biti pri postavitvi muzejske električne lokomotive serije 361, bolj znane kot »Breda«, v Ilirski Bistrici. Zlasti tako, da bomo spodbujali uresničitev projekta in iskali finančna sredstva. Od 17 lokomotiv iz te serije, ki so vozile po progah Slovenije in nekdanje Jugoslavije, sta ostali samo še dve. Ena se nahaja v Centralnih delavnicah v Ljubljani, drugo pa pripravljajo za predstavitev javnosti na železniški postaji v Ilirski Bistrici. Na podlagi pisma o nameri, ki je bilo podpisano med Slovenskimi železnicami in Občino Ilirska Bistrica, je lokomotiva že bila delno obnovljena.



Jadran Možina in Ivan Simčič

V društvu želimo obnoviti tudi vodni stolp in staro italijansko elektrodinamično signalno varnostno napravo v Ilirski Bistrici ter druge objekte. Občni zbor društva se je zahvalil Občini Ilirska Bistrica, posameznikom in podjetjem, ki so prispevali sredstva za obnovo muzejske lokomotive.

Vse stare objekte na reški progi (Pivka–Reka) bi želeli ohranili in vzdrževati. V okviru mednarodnega sodelovanja bi želeli pridobiti sredstva EU skupaj s partnerji v Sloveniji in na Hrvaškem ter občinami, ki se

nahajajo ob progi od Pivke do Reke.

Zgraditev Južne železnice, zlasti pa proge Pivka–Reka, je močno zaznamovala življenje ob njej ter ugodno vplivala na industrijski in splošni napredek naših krajev. Obstaja bogata tehniška dediščina, ki jo kaže ohraniti. Da ta dediščina ne bi šla v pogubo, je treba razvijati pozitivni odnos do nje. Ena od možnosti pozitivnega prispevka na tem področju je postavitve tehničnega muzeja v Ilirski Bistrici. Vodstvo društva si je zastavilo dolgoročni cilj, da bi v

desetih letih pripravili temelje in zasnovo za delovanje muzeja.

Sprejeli smo tudi vse akte za delovanje društva, kot so statut društva, poslovnik o delu organov društva in Pravilnik o finančno materialnem poslovanju. Na prvi sestanek, ki ga bomo sklicali takoj po novem letu, vabimo vse ljubitelje železnic. Datum sestanka bo objavljen na spletnih straneh Občine Ilirska Bistrica in Slovenskih železnic.

Ivan Simčič,  
mag. Jadran Možina

## DLŽ Ilirska Bistrica vabi v svoje vrste

Vabimo vse ljubitelje železnic, ki jih zanimajo železniška dediščina, zbiranje zgodovinskega gradiva o železnicah, pa tudi sodobne železnice, da se pridružijo Društvu ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica.

Za podrobnejše informacije pokličite na tel. št. 031 516 470, Jadran Možina, ali 031 650 456, Ivan Simčič.

# Novoletne uganke

## Iz dveh besed ena

Premečite črke obeh besed pod isto številko tako, da dobite novo besedo znanega pomena (npr: SRP + MALINA = MALI SRPAN). Novo besedo nato vpišite pod isto številko v vodoravno vrsto lika.

1. GREN + UD
2. CEV + MIKA
3. KRI + NOŽ
4. KOT + NIVO
5. DOTA + SLIP
6. SNOP + IREC

1.									
2.									
3.									
4.									
5.									
6.									

## Izpolnjevanke

V ustrezna polja vpišite pravilne rešitve. Na označenih poljih dobite končno rešitev.

1. Nekdanji nemški igralec tenisa (Becker)
2. Nekdanji slovenski smučar (Križaj)
3. Pokojni filmski igralec (Fran Miličinski ..?)
4. Slovenski košarkar (Marko)
5. Hrvaški pevec (Mišo)

1.					
2.					
3.					
4.					
5.					

## Zlogovna izpolnjevanke

Iz navedenih zlogov sestavite štiri besede, ki jih zahtevajo spodnji opisi. Besede vpišite v vodoravne vrste lika tako, da pride v posamezno polje en zlog besede. V vodoravnih poljih dobite, brano od zgoraj navzdol, končno rešitev.

NA - CA - TA - VIČ - BA - VI - LI - JE - SET - DE - GO - CAR

1. carjev sin
2. gora v Karavankah, ob državni meji z Avstrijo (1.834 m)
3. izmenjava mnenj
4. kar se seje, poseje

1.			
2.			
3.			
4.			

## Končne in začetne črke

Besedi, po katerih sprašujejo opisi, imata skupno zadnjo oziroma prvo črko. Te črke, brane z vrha navzdol, dajo končno rešitev.

1. Zgodnja spomladanska cvetlica (anagram: hotel) - dobitnik letošnjega Borštnikovega prstana (Janez ...?... - Rifle)
2. Preprosto prevozno sredstvo - tovorna žival
3. Del pohištva - izrastek na glavi
4. Velika vodna ptica - reka, ki teče skozi Maribor
5. Odločilno tekmovanje med starima tekmečema - ogrevalna naprava za prezgodaj rojene otroke
6. Električno negativni osnovni delec - cesar Francozov, iz korziške rodbine Buonaparte
7. Lik, ki ga omejuje krožnica - violina
8. Zbirka zemljevidov - najsvetlejša zvezda v ozvezdju
9. Žival s hišico - žival z zelo dolgim vratom

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

## Izpolnjevanke nasprotij

Vsaki spodnji besedi poiščite izraz nasprotnega pomena (npr: zgoraj – spodaj). Začetnice besed nasprotnega pomena, vpisane v kvadratik na sredini lika, brane z vrha navzdol, dajo končno rešitev.

KRATEK	<input type="text"/>
MNOŽINA	<input type="text"/>
POCENI	<input type="text"/>
RAZLIČNOST	<input type="text"/>
ZAČETEK	<input type="text"/>
OČE	<input type="text"/>
NOGA	<input type="text"/>
SINTEZA	<input type="text"/>
POLETJE	<input type="text"/>

JUG	<input type="text"/>
TRDO	<input type="text"/>
PEKEL	<input type="text"/>
IMPORT	<input type="text"/>
BELO	<input type="text"/>
UVOZ	<input type="text"/>
DEL	<input type="text"/>
KATODA	<input type="text"/>

Rešitve bomo objavili v naslednji številki Nove proge.



**Zaposlenim na SŽ ponujamo 10 % gotovinskega popusta.**

Bohinj Park ECO Hotel • Triglavska 17, 4264 Bohinjska Bistrica • T 08 200 4080 • E info@vodni-park-bohinj.si • W www.vodni-park-bohinj.si



**Bohinj  
Bowling**



# Podarite doživetja!

20 EUR  
DARILNI BON



Slovenske železnice

## **PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO** - Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru. Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic. Več informacij dobite na telefonski številki 01 29 13 391 in spletni strani [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si).



Pojem Knorr poznajo gospodinje po odličnih juhah, mi, železničarji, pa po zelo razširjenih zavornih sistemih. Georg Knorr je ustanovil svoje podjetje leta 1905 v Berlinu in odtlej se je neprestano razvijalo. Še danes je navzoče po vsem svetu, poleg zavornih sistemov izdeluje za železniška vozila tudi avtomatska vrata, stranišča, klimatske naprave, spenjače in brisalce, od leta 1920 pa ima v programu tudi zavore za cestna vozila. Zavore Knorr so še dandanes v uporabi na Slovenskih železnicah, pa ne samo na aktivnih parnih lokomotivah, starejšim strokovnjakom pa bodo zazveneli nazivi izpopolnjenih razvojnih stopenj Kunze Knorr (zavora KK) in Hildebrand-Knorr (zavora HiK).