

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

**Aktualno**

Spremembe v železniškem potniškem prometu z Italijo  
Konferenca o evropski politiki o javnih storitvah potniškega prometa  
Evropski sistem za vodenje železniškega prometa  
S svetovnega kongresa UIC HIGH SPEED 2008

**Potniški promet**

Z vlakom na EURO 2008

**Vleka**

TRAINER - program za izboljšanje energetske učinkovitosti

**SŽ so ljudje**

Alenka Dervarič

**Srečanje ob dnevu železničarjev**  
Dobimo se 31. maja v Ljubljani



# ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg  
Maribor-Wels  
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih  
terminalov z evropskimi terminali  
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz  
v slovenskem notranjem  
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA  
TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290  
E-MAIL: [INFOR@ADRIAKOMBI.SI](mailto:INFOR@ADRIAKOMBI.SI)  
[WWW.ADRIAKOMBI.SI](http://WWW.ADRIAKOMBI.SI)



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: Schwarz d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 30. aprila.



Na ljubljanskem barju pri postaji Preserje.  
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



## Aktualno

### Spremembe v železniškem potniškem prometu z Italijo

Italijanske železnice so na svojem poteku enostransko prekinile vožnjo vlaka EuroCity 60/61 Casanova.

2



## Aktualno

### Evropski sistem za vodenje železniškega prometa

Evropski koordinator za izvedbo sistema vodenja železniškega prometa (ERTMS) na evropskih koridorjih Karl Vinck se je srečal z državnim sekretarjem dr. Petrom Verličem in sodelavci.

2



## Aktualno

### 5 svetovnega kongresa UIC HIGHSPEED 2008

Železnice velikih hitrosti so rešitev za trajnostno mobilnost ter simbolizirajo prihodnost potniškega prometa.

4



## Aktualno

### Konferenca o evropski politiki o javnih storitvah potniškega prometa

Konferenca o spremembah EU pri prevozu potnikov z železnico in cestnimi javnimi prevoznimi sredstvi.

5

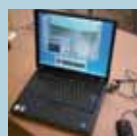


## Potniški promet

### Z vlakom na EURO 2008

Avstrijske in švicarske železnice so ponudile na trgu posebno vozovnico InterRail One Country Euro08 Austria Switzerland Pass za potovanje na Evropsko prvenstvo v nogometu EURO 2008.

6

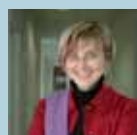


## Vleka

### TRAINER - program za izboljšanje energetske učinkovitosti

Program TRAINER ima za cilj povečati energetske učinkovitost v železniškem transportu, zmanjšati specifično porabo energije in ugodno vplivati na okolje.

22



## SŽ so ljudje

### Alenka Dervarič

»Ko se poklicno zapleteš z železnico, te očitno tudi ne vleče več stran – te zagrabi«, pravi Alenka Dervarič. Na Slovenskih železnicah se ukvarja z investicijami in vodenjem večjih investicij.

26



## Uvodnik

### Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

V Republiki Sloveniji praznujemo dan železničarjev, 2. junij, v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje leta 1846. Slovenske železnice bodo zato v soboto, 31. maja, na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani organizirale srečanje zaposlenih v Slovenskih železnicah in odvisnih družbah ter njihovih ožjih družinskih članov.

Italijanske železnice so na svojem poteku enostransko prekinile vožnjo vlaka EuroCity 60/61 Casanova, ki sicer povezuje Ljubljano z Benetkami. Potniki, ki potujejo v Italijo, lahko zato od 1. aprila 2008 potujejo z vlakom EC Casanova le do mejne postaje Opčine (Villa Opicina).

Poljsko ministrstvo za infrastrukturo, Poljske železnice in Skupnost Evropskih železnic (CER) so bili 6. marca gostitelji konference o evropski politiki o javnih storitvah potniškega prometa. V luči predvidenih sprememb, ki jih prinašata tretji železniški paket ter nova uredba Evropskega parlamenta in Sveta o javnih storitvah prevoza potnikov z železnico in cestnimi javnimi prevoznimi sredstvi, so svoja razmišljanja o posledicah uresničevanja nove zakonodaje, predstavili predstavniki evropskih političnih institucij, prometnih ministrstev Poljske, Češke, Litve in Svetovne banke. Vlogo ter cilje in pričakovanja potniškega prometa Slovenskih železnic v zvezi z novo zakonodajo, je predstavil generalni direktor Tomaž Schara.

Evropski koordinator za izvedbo sistema vodenja železniškega prometa (ERTMS) na evropskih koridorjih Karl Vinck se je srečal z državnim sekretarjem na Ministrstvu za promet dr. Petrom Verličem in sodelavci. Izmenjala sta stališča in izkušnje v zvezi z gradnjo, razvojem in izvedbo že določenih evropskih koridorjev, med njimi tudi na železniški povezavi Valencia–Lyon–Torino–Trst–Ljubljana–Budimpešta (evropski koridor D). Sogovornika sta se pogovarjala predvsem o napredku pri projektu in se zavzela za intenzivno nadaljevanje dela ter za pospeševanje že zastavljenih ciljev.

Železnice velikih hitrosti so rešitev za trajnostno mobilnost ter simbolizirajo prihodnost potniškega prometa, je sporočilo 6. svetovnega kongresa o železnicah velikih hitrostih »UIC HIGHSPEED 2008«, ki je bil marca v Amsterdamu. Kongresa se je udeležilo 1300 predstavnikov iz 44 držav, vključno z 220 govorniki in 150 novinarji ter 90 razstavljalci iz vseh glavnih panog.

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in župan Občine Žalec Lojze Posedel sta 28. marca v Žalcu podpisala sporazum o medsebojnih obveznostih pri zavarovanju nivojskih prehodov v Drešnji vasi in Levcu na progi Celje–Velenje. Ob podpisu sporazuma je Schara povedal, da je vsak projekt, pri katerem uspemo povečati varnost železniškega sistema za železnice pomemben projekt.

Avstrijske in švicarske železnice so ponudile na trgu posebno vozovnico InterRail One Country Euro08 Austria Switzerland Pass za potovanje na Evropsko prvenstvo v nogometu EURO 2008. InterRail One Country Euro08 Austria Switzerland Pass bo mogoče kupiti za odrasle (nad 26. let), za otroke (do 12. leta starosti) za 1. in 2. razred ter za mlade (do 26. let) za 2. razred. Vozovnice bo mogoče kupiti v predprodaji, in sicer za maj, junij in julij 2008. Ponudba torej ni strogo omejena samo na čas nogometnega prvenstva.

Železnice kot do okolja najprijaznejši prevoznik s svojimi prizadevanji pomembno prispevajo k izpolnjevanju ciljev evropske politike. Vsaka prihranjena kilovatna ura – zaradi tehnološko izpopolnjenih vozil in boljše organizacije prevoza – ter optimalna raba energije na objektih in napravah v železniškem prometu pomenita manjše emisije toplotnih plinov in manjšo obremenitev za okolje. Enajstega marca je na sedežu Slovenskih železnic potekal tridnevni sestanek skupine TRAINER, katere člani so nekatera železniška in druga evropska podjetja. Program TRAINER ima za cilj povečati energetske učinkovitost v železniškem transportu, zmanjšati specifično porabo energije in ugodno vplivati na okolje.

# Spremembe v železniškem potniškem prometu z Italijo

Italijanske železnice so od 1. aprila na svojem poteku enostransko prekinile vožnjo vlaka EuroCity 60/61 Casanova, ki sicer povezuje Ljubljano z Benetkami. Potniki, ki potujejo v Italijo, lahko zato potujejo z vlakom EC Casanova do 11. aprila le do mejne postaje Opčine (Villa Opicina), od 12. aprila pa le do postaje Sežana. Z Opčin oziroma iz Sežane lahko potniki nadaljujejo potovanje do železniške postaje Trst (Trieste Centrale) z lokalnimi avtobusi, na katerih pa ne veljajo železniške vozovnice. Več o vlakovnih povezavah z Italijo na spletni strani Slovenskih železnic [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si).

Da bi potnikom zagotovili dnevno povezavo z Italijo, so Slovenske železnice začasno, do 11. aprila, organizirale nadomestni prevoz potnikov z avtobusom od železniške postaje Sežane do postaje Trst (Trieste Centrale). Tam potniki lahko prestopijo na vlake italijanskih železnic. Nadomestnega



Vlak Casanova v Benetkah (postaja Venezia Mestre, 31. marca 2008, foto: Tilen Šetina)

prevoza potnikov z avtobusom v nasprotni smeri, s postaje Trst v Sežano ali na Opčine, italijanske železnice ne bodo izvajale.

Vlak Casanova je bil uveden 14. decembra 2003. Povprečno je

okrog 50-odstotno zaseden, v poletnih mesecih pa skorajda 100-odstotno. Največ ga uporabljajo potniki iz Slovenije, precej pa je tudi potnikov iz Hrvaške, ki imajo ugodno prestopno pove-

zavo z vlakom EC Mimara. V poletnih mesecih z vlakom potuje tudi veliko evropskih turistov pa tudi potnikov z drugih celin, ki potujejo s ponudbo Eurail.

Na Slovenskih železnicah smo bili s predlogom italijanskih železnic o ukinitvi EC Casanova seznanjeni šele 6. februarja 2008, ko smo prejeli dopis direktorja Divisione Passeggeri, Giovannija Cassole. V dopisu so Italijanske železnice zahtevale dogovor o ekonomski izravnavi stroškov vožnje vlaka EC Casanova. Italijanske železnice so postavile enake zahteve tudi drugim železniškim upravam pri drugih vlakih in za druge mejne prehode (tudi npr. za Tarvisio za promet med Italijo in Avstrijo). Italijanske železnice so zahtevale ekonomsko nesprejemljivo visoko vsoto za pokrivanje svojih stroškov.

Ponudba za vozni red 2007/2008, ki velja do 13. decembra 2008, je bila sicer določena na mednarodni konferenci potniškega prometa FTE B2 marca 2007. Na tej konferenci so se Italijanske železnice tudi obvezale, da bosta do 13. decembra letos vozila tako vlak EC Casanova kot tudi EN Venezia.

Na italijanskih železnicah so uvedli nov varnostni sistem (SCMT), ki se razlikuje od sistemov, ki jih uporabljajo železnice v Sloveniji, Avstriji, Nemčiji in drugje po Evropi. Tako so sedaj vse lokomotive sosednjih železniških uprav nezdržljive z italijanskimi progami, potrebna pa bo vgradnja novih, zelo dragih naprav ter novi postopki homologacij. Zahteve po vgradnji novih varnostnih naprav niso vzrok za ukinitvev EC Casanova. Smernica italijanskega ministrstva za infrastrukturo in transport, ki zahteva opremljenost z dodatnimi varnostnimi napravami, bo stopila v veljavo šele 30. junija 2008.

## Evropski sistem za vodenje železniškega prometa

26. marca je bil na delovnem obisku v Sloveniji evropski koordinator za izvedbo sistema vodenja železniškega prometa (ERTMS) na evropskih koridorjih Karl Vinck s sodelavci. Na Ministrstvu za promet se je pogovarjal z državnim sekretarjem dr. Petrom Verličem in sodelavci.

Začetki razvoja in izvedbe sistema ERTMS segajo v december 2006, ko so prometni ministri Španije, Francije, Italije in Slovenije podpisali Pismo o nameri, leto kasneje pa se je tej pobudi pridružila tudi Madžarska. Že takrat so ministri prehod na sistem ERTMS prepoznali kot enega glavnih instrumentov za izboljšanje interoperabilnosti in kakovosti železniških storitev.

Sogovornika sta se pogovarjala predvsem o napredku pri projektu in se zavzela za intenzivno nadaljevanje dela ter za pospeševanje že zastavljenih ciljev. Državni sekretar je v pogovoru pozdravil celovit pristop in ga označil kot smiselnega in

sprejemljivega tudi za Slovenijo. Koridor D in 6. prednostni projekt na ozemlju Slovenije namreč sovpadata in je izvajanje posameznih podprojektov treba ustrezno koordinirati in zagotavljati sodelovanje vseh držav, skozi katere poteka ta koridor.

Evropski koordinator Karl Vinck je slovensko stran izčrpeje seznanil s trenutnim potekom v okviru projekta. »Smo v fazi usklajevanja tehnično-tehnoloških in operativnih principov, ki naj bi med vsemi petimi omrežji, preko katerih je koridor zasnovan, omogočal nemoten promet vlakov,« je povedal Vinck.

Sogovornika sta se izrazito zavzela za vzpostavitev takšnih transportnih poti, ki bodo tudi na železniškem omrežju omogočale neprekinjen transport. Prosti dostop do infrastrukture in izvedba interoperabilnosti na tej infrastrukturi sta osnovni izhodišči, ki bosta slednje tudi omogočili, sta še poudarila.



Ureditev nivojskih prehodov v občini Žalec

# Naš interes je, da vozimo varno

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in župan Občine Žalec Lojze Posedel sta 28. marca v Žalcu podpisala sporazum o medsebojnih obveznostih pri zavarovanju nivojskih prehodov v Drešinji vasi in Levcu na progi Celje-Velenje.

Občina Žalec bo za rekonstrukcijo dovoznih cest na območju obeh prehodov namenila 50.000 evrov, Slovenske železnice pa bodo financirale izvedbo zavarovanja znotraj šestmeterskega pasu železnice (trimetrski pas na vsako stran od osi tira) v vrednosti 600.000 evrov. Obe strani sta se hkrati zavezali, da bosta sofinancirali rekonstrukcijo povezovalnih cest med tremi prehodi v Levcu, od katerih bodo dva ukinili, in v Petrovčah, kjer nameravajo ukiniti prehod v južnem delu naselja. Naložba bo vredna 100.000 evrov. Slovenske železnice in občina Žalec sta v zadnjih osmih letih zavarovali že več nevarnih železniških prehodov. Tako sta zavarovali nivojski železniški prehod v Šempetru in nivojski prehod za pešce pri Novem Celju, ukinili štiri prehode in med drugim pripravili dokumentacijo za ukinitve



Tomaž Schara in Lojze Posedel po podpisu pogodbe (Avtor fotografije: Tone Tavčer)

vseh drugih nivojskih prehodov v občini.

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je ob podpisu sporazuma povedal, da je vsak projekt, pri katerem uspešno povečati varnost železniškega sistema za železnice pomemben projekt. »V interesu Slovenskih

železnic je, da vozimo varno in da nas kot varnega dojemajo tudi državljani, davkoplachevalci, ki so navsezadnje tisti, ki v to infrastrukturo vlagajo svoja sredstva,« je še poudaril Schara.

Z izvedbo zavarovanja teh dveh prehodov, izgradnjo povezovalnih cest in ukinitvijo treh nezavaro-

vanih prehodov se bo bistveno izboljšala prometna varnost uporabnikov oz. udeležencev v prometu. Dela naj bi bila končana še letos, na kar ostaneta za zavarovanje še železniška prehoda pri nadvozu magistralne ceste nad železnico in prehod na poljski cesti pri Štormanu.

## Srečanje ob dnevu železničarjev

V Republiki Sloveniji praznujemo dan železničarjev, 2. junij, v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje leta 1846. Slovenske železnice bodo zato v soboto, **31. maja**, na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani organizirale srečanje zaposlenih v Slovenskih železnicah in odvisnih družbah ter njihovih ožjih družinskih članov. Srečanje se bo začelo ob 14. uri in trajalo do 20. ure. Za pijačo, jed-

čo in vedro razpoloženje bo poskrbljeno. Da bi lahko pripravili vse potrebno za organizacijo srečanja, vas prosimo, da izpolnite prijavnico, ki je v prilogi. Med nami in jo do **5. maja** oddate v tajništvo svoje organizacijske enote. Na podlagi pravočasno oddanih prijavnice boste lahko dvignili ustrezno število vstopnic na srečanje, ki bodo veljale tudi za hrano in pijačo ter brezplačen prevoz

z vlakom. Na prijavnici označite tudi, ali boste na srečanje v Ljubljani potovali z vlakom ali z lastnim prevozom. Po potrebi bo glede na število prijavljenih organiziran prevoz z izrednimi vlaki. Vstopnica bo veljala tudi za brezplačno parkiranje ob Gospodarskem razstavišču. Podrobnosti v zvezi s programom in potekom srečanja bodo objavljene v naslednji Novi progi, ki izide 20. maja.

### Poročanje o poslovanju Slovenskih železnic

Slovenske železnice se pripravljajo na četrtletno poročanje o poslovnih rezultatih, tako kot to počenjajo podjetja, ki so na borzi. Zunanja in notranja javnost bo vsake tri mesece obveščena o poslovnih rezultatih. Hkrati bodo Slovenske železnice okrepile finančno funkcijo ter trženje in prodajo storitev v železniškem prometu.

# S svetovnega kongresa UIC HIGHSPEED 2008

Od 17. do 19. marca je v Amsterdamu potekal 6. svetovni kongres o železnicah velikih hitrostih »UIC HIGHSPEED 2008«. Kongres, katerega se je udeležilo 1300 predstavnikov iz 44 držav, vključno z 220 govorniki in 150 novinarji ter 90 razstavljalci iz vseh glavnih panog, so organizirali Mednarodna železniška zveza (UIC), Nizozemske železnice (NS) in Družba za upravljanje železniške infrastrukture na Nizozemskem (ProRail); pokrovitelj kongresa pa je bil komisar Evropske komisije za transport Jacques Barrot. Na otvoritveni seji UIC Highspeed so vidne osebnosti predstavile cilje razvoja velikih hitrosti na železnicah.

Direktor Mednarodne železniške zveze **Luc Aliadière** je poudaril, da so železnice velikih hitrosti rešitev za trajnostno mobilnost ter simbolizirajo prihodnost potniškega prometa. Predsednik NS in predsednik Skupnosti evropskih železnic (CER) **Aad Veenman** je dejal, da je Evropa na področju železniškega prometa velikih hitrosti čedalje bolj zrela, kar kažejo dosedanja dosežki. Med večjimi izzivi je tudi razvoj velikih hitrosti na železnicah v Srednji in Vzhodni Evropi. Češke in poljske pobude za povezavo pomembnejših središč so zelo spodbudne.

Podpredsednik Evropske komisije in komisar EU za transport **Jacques Barrot** je v svojem govoru izrazil zadovoljstvo ob razvoju vseevropskega omrežja velikih hitrosti kot ključnega elementa politike trajne mobilnosti. Omenil je, da se mora Evropa soočiti s problemom globalnega segrevanja ter s cilji trajnega razvoja. Poudaril je, da si Evropska unija prizadeva za financiranje železniškega omrežja preko različnih posebnih skladov EU. Govoril je tudi o vprašanju konkurence, potrebi po hitrejši implementaciji enotnega sistema vodenja prometa (ERTMS) in per-

spektivah tovornega prometa z vidika velikih hitrosti.

Predsednik družbe ProRail in predsednik Združenja upravljavcev infrastrukture v Evropi (EIM) **Bert Klerk** vidi na Nizozemskem svetlo prihodnost za razvoj sistema velikih hitrosti, saj pospešuje investicijska vlaganja na železnici in ob železnici ter znatno prispeva k trajni mobilnosti. Poudaril je, da bo uspešen razvoj ERTMS imel pri tem bistveno vlogo.

V imenu Združenja proizvajalcev železniške opreme in naprav (UNIFE), je njegov predsednik **André Navarri** dejal, da so prednosti železniškega prometa, kot najbolj trajnostne oblike prometa, bolj kot očitne. Vendar davčna bremena in pristojbine za uporabo železniške infrastrukture kažejo povsem drugačno sliko. Dokler bodo morali potniki plačati davek na dodano vrednost za vozovnice in železniški operaterji za energijo ter v nekaterih državah celo ekološke davke za elektriko, bodo potniki raje izbrali drugo obliko prevoza zaradi cenovne nekonkurenčnosti železniškega prometa. Izrazil je zadovoljstvo, da evropski kohezijski in strukturni skladi odpirajo nove priložnosti za

železnico. Železnice velikih hitrosti so postale ena najbolj pomembnih investicijskih strategij za državo, za stimuliranje gospodarske rasti, ustvarjanje novih delovnih mest ter prispevanje k blaginji državljanov skupaj z bojem proti podnebnim spremembam.

Govorniki z različnih držav so predstavili svoje delo ter izkušnje glede velikih hitrosti na železnicah z vidika družbenih koristi, uveljavljene prakse, strategije in razvoja omrežij za velike hitrosti, pričakovani uporabniki in inovativni rešitev.

Na kongresu so podelili tudi tri nagrade zmagovalcem študentskega literarnega tekmovanja UIC HIGHSPEED 2008. Predsednik znanstvenega odbora UIC HIGHSPEED 2008 in direktor pri SNCF za razvoj potniškega prometa Francija/Evropa **Michael Leboeuf** ter direktor oddelka za velike hitrosti pri UIC Inaki Barron de Angoitia sta prvo nagrado, enomesečno prostovozovnico InterRail Pass vročila Anniki Salo Kangas, študentki Tehnološke univerze na Finskem, dvotedensko prosto vozovnico EuRail Pass pa študentoma z Maroške univerze za javni promet, Mhimri Youssefu in Florent Montoyi.

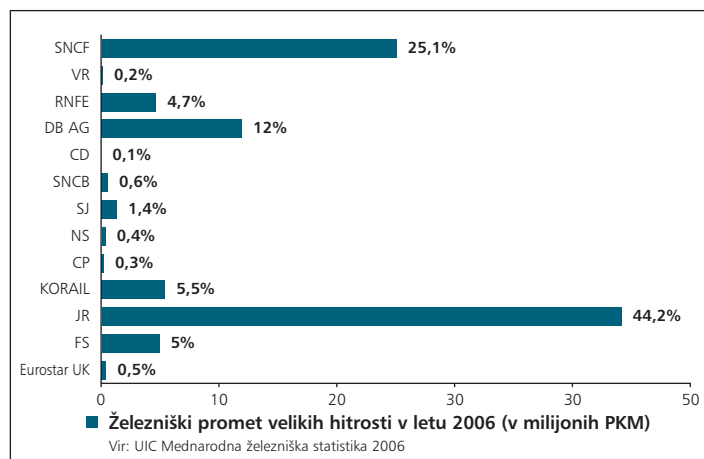
Namestnik izvršnega direktorja UIC **Vipin Sharma** je vsebinske prispevke treh dni povzel sledeče: velike hitrosti na železnicah predstavljajo rešitev za trajno mobilnost, prispevajo k družbenemu in gospodarskemu razvoju in po svetu je več razvojnih načrtov za vzpostavitev omrežij za velike hitrosti. Predsednik NS in predsednik Skupnosti evropskih železnic (CER) **Aad Veenman** je zaključil z mislijo, da je treba nadaljevati z razvojem velikih hitrosti na železnicah in tako povečati prednosti železniškega prometa v primerjavi z letalskim in cestnim prometom.

Z dobrodošlico »Dobrodošli v Pekingju leta 2010,« je namestnik ministra s Kitajskega ministrstva za železnice Lu Chunfang naznanil kraj, kjer bo čez dve leti naslednji kongres UIC HIGHSPEED.

Sporočilo udeležencev kongresa politikom je, da morajo vzpostaviti pogoje za pravično konkurenco (zunanj stroški, davčna politika), novo veliko zmogljivo infrastrukturo, posodobiti obstoječe železniško omrežje ter z ustrezno zakonodajo spodbuditi javno-zasebno partnerstvo.

Izvajalci železniških storitev morajo biti pripravljeni na povečano konkurenco, razviti morajo nove poslovne in marketinške strategije, mednarodna partnerstva in zavezništva, inovacije na področju storitev, nove postaje in intermodalne terminale, vzpostaviti interoperabilno omrežje ter poenostaviti postopek medsebojnega sprejemanja železniških vozil.

Ne nazadnje pa morajo k razvoju velikih hitrosti prispevati svoj delež tudi proizvajalci železniške opreme in naprav. Predvsem morajo z nadaljnjimi inovativnimi rešitvami prispevati k večji konkurenčnosti železniških storitev, zmanjšanju stroškov za železnico, manjši rabi energije ter k vzpostavitvi interoperabilnega železniškega sistema.



V svetovnem merilu v strukturi potniških kilometrov, opravljenih z vlaki velikih hitrosti, imajo največji delež Japonske železnice (JR) s 44,2 %, sledijo Francoske železnice (SNCF) s 25,1 % in na tretjem mestu so Nemške železnice (DB AG) z 12 %.

# Konferenca o evropski politiki o javnih storitvah potniškega prometa

Poljsko ministrstvo za infrastrukturo, Poljske železnice in Skupnost Evropskih železnic (CER) so bili 6. marca gostitelji konference v Varšavi s približno 200 sodelujočimi. V luči predvidenih sprememb, ki jih prinašata tretji železniški paket ter nova uredba Evropskega parlamenta in Sveta o javnih storitvah prevoza potnikov z železnico in cestnimi javnimi prevoznimi sredstvi, so svoja razmišljanja o posledicah uresničevanja nove zakonodaje, obelodanili predstavniki evropskih političnih institucij, prometnih ministrstev Poljske, Češke, Litve, Svetovne banke, medtem ko so predstavniki železnic udeležence konference seznanili s praksami in načrti iz

svojih okolij. Vlogo ter cilje in pričakovanja potniškega prometa Slovenskih železnic v zvezi z novo zakonodajo, je predstavil generalni direktor Tomaž Schara. Govorniki so bili mnenja, da izvedba omenjenih zakonodajnih dokumentov železnicam prinaša nove izzive ter nudi priložnosti za posodobitev vozil in povečanje železniškega tržnega deleža. Nova uredba o javnih storitvah določa obveznost sklepanja pogodb med naročnikom in izvajalcem obveznih javnih storitev ter postavlja jasna pravila glede nadomestil za pokrivanje stroškov, do katerega je upravičen prevoznik, ko izvaja storitev obvezne javne gospodarske službe prevoza potnikov. »V

novih članicah EU pred nekaj leti skoraj ni bilo sklenjenih pogodb med naročnikom javne storitve in izvajalcem, danes je že nekoliko drugače, za kar se je treba zahvaliti Evropski komisiji, ki je prisluhnila temu problemu, ter z novo zakonodajo postavila pravila« so bile besede dr. Johannes Ludewiga, izvršnega direktorja CER. »Evropska komisija bo še nadalje opravljala nadzor nad izvajanjem evropskih usmeritev ter v kratkem tudi objavila na svoji spletni strani elemente, ki jih mora vsebovati pogodba o opravljanju javnih storitev potniškega prometa«, je poudaril Peter Faros, vodja oddelka v okviru generalnega direktorata za transport in

energijo pri Evropski komisiji. S tem naj bi pomagala tako naročniku javne storitve kot izvajalcu optimalno opredeliti obseg in kakovost storitve, obveznosti vsakega od pogodbenih partnerjev ter zagotavljati trden dolgoročni finančni temelj. Konferenca je bila tudi priložnost, da železniška javnost ponovno opozori na problem dolgov iz preteklosti, ki za železniška podjetja v razmerah delovanja konkurence, predstavljajo za železnice veliko breme. Zato bi morale države slediti praksam železniških reform iz tistih okolij, ki med drugim gradijo uspeh reforme tudi na odpisu dolgov iz preteklosti, kot je to primer Nemških železnic.

## Direktor železniškega projekta Lyon–Torino je obiskal Slovenske železnice

Prvega in drugega aprila je na povabilo državnega sekretarja za železnice dr. Petra Verliča Slovenske železnice obiskal direktor železniškega projekta Lyon–Torino gospod François Lépin. Na Ministrstvu za promet Republike Slovenije se je seznanil z načrti za razvoj železniške infrastrukture. Generalnemu direktorju Slovenskih železnic Tomažu Schari je predstavil železniški projekt Lyon–Torino. Ogledal si je tudi progo Divača–Koper in Luko Koper. Udeleženci srečanja so pozdravili zamisel gospoda Lépina, da bi bilo glede na slovenske razvojne načrte na evropskem prioritetenem projektu št. 6, smiselno oblikovati mešano delovno skupino ekspertov oziroma forum za izmenjavo izkušenj in najboljših praks na področju gradbenih železniških projektov s tehničnega in ekonomskega vidika.

Projekt Lyon–Torino je evropski prioritetni projekt, ki povezuje železniško omrežje v dolžini 5000 km. Osrednji cilj projekta je vzpostavitev sodobne železniške infrastrukture, ki bo spodbudila preusmeritev prevoza blaga s cest na železnico in zmanjšala onesnaževanje na območju alpskih predelov za približno 33 odstotkov. Os Lyon–Torino je stičišče prometnih tokov petega vseevropskega koridorja in na evropski smeri sever–jug. Statistični podatki kažejo, da se je prevoz blaga preko alpskih prehodov Tauern, Brenner, Gothard, Simplon, Mont Blanc, Simplon, vključno z mejnim prehodom Ventimigla, na italijansko–francoskem obmorskem področju, povečal s 70 milijonov ton leta 1984 na 154 milijonov ton leta 2006. Toda delež železnice se je s 50 odstotkov zmanjšal za polovico. Študija Evropske unije o

potencialnih prevozih blaga preko Alp (COWI 12/06) je dokazala, da obstoječa železniška infrastruktura nikakor ne more zadovoljiti večjega povpraševanja prevozov po železnici. Pričakuje se, da se letni prevoz blaga na železnici zahvaljujoč novi železniški infrastrukturi povečal s sedanjih 17,5 milijonov ton na 40 milijonov ton. Občutno naj bi se povečalo tudi število potnikov z vlaki visokih hitrosti med Parizom, Lyonom, Barcelono, Torinom ter Milanom in Benetkami. Potniki naj bi se v prihodnje, zaradi hitrejših povezav in manjšega onesnaževanja okolja, bolj odločali za potovanje z vlakom namesto z letalom. Projekt Lyon–Torino vključuje gradnjo baznega predora v dolžini 52 km z najvišjim nagibom 12,5 promilov. Obstoječi predor je dolg 14 km in ima najvišji nagib 33 promilov. V obdobju 2001–

2006 je Evropska unija prispevala sredstva v višini 38,6 odstotkov oz. 243 milijonov evrov, ki so bila namenjena za študije in raziskave. Enak znesek sta prispevali italijanska in francoska vlada. Novembra 2007 so bila dokončana gradbena dela na vhodu v predor Modane–Villarondin–Bourget (dolžina 4000m, izkopavanje, poglobitev). Francija in Italija sta sredi julija 2007 posredovali Evropski komisiji prošnjo za pridobitev evropskih sredstev TEN-T za obdobje 2007–2013. Sredstva bosta državi namenili za pokrivanje stroškov gradnje baznega predora. Sredstva v vrednosti 672 milijonov evrov so bila odobrena v začetku tega leta, vendar načrtujejo, da bo za dokončanje del, ki je predvideno do leta 2020, treba zagotoviti dodatna sredstva TEN-T v okviru naslednje finančne perspektive 2013–2020.

# Z vlakom na EURO 2008

Nogometni dogodki privlačijo široke množice in za Evropsko prvenstvo v nogometu EURO 2008 je pričakovati, da bo eden najbolj množičnih športnih dogodkov v tem letu. Da bi se čim bolj približali potrebam športnih navdušencev, so Avstrijske in Švicarske železnice ponudile na trgu posebno vozovnico InterRail One Country Euro08 Austria Switzerland Pass. Vozovnica bo v Avstriji veljala na vseh vlakih Avstrijskih železnic ÖBB - razen na zasebnih železnicah, posebnih vlakih in vlakih zobate železnice -, v Švici pa na vseh vlakih Zveznih švicarskih železnic ter dodatno še na vlakih vrste zasebnih železnic. InterRail One Country Euro08 Austria Switzerland Pass bo mogoče kupiti za odrasle (nad 26. let), za otroke (do 12. leta starosti) za 1. in 2. razred ter za mlade (do 26. let) za 2. razred. Vozovnice bo mogoče kupiti v predprodaji, in sicer za maj, junij in julij 2008. Ponudba torej ni strogo omejena samo na čas nogometnega prvenstva.

Vozovnice bodo t. i. »flexi«, kar pomeni, da lahko lastnik vozovnice sam izbere, katere dni v času veljavnosti vozovnice bo potoval. Mora pa seveda vnesti datum potovanja v vozovnico pred vstopom na prvi vlak, s katerim konkretnega, poljubno izbranega dne, namerava potovati. Če potnik začne potovanje z direktnim nočnim vlakom, ki ima odhod po 19. uri, v vozovnico vnese datum naslednjega dne.

Posebne vozovnice InterRail One Country Euro08 Austria Switzerland Pass lahko kupijo vsi, ki imajo stalno bivališče v Evropi, vendar ne v Švici, Avstriji in Lienchensteinu.

A ker nam je Avstrija sosed, in bodo nekatere tekme v naši neposredni bližini, moramo vsekakor podrobneje predstaviti tudi druge tarifne ponudbe, ki so potnikom iz Slovenije na razpolago za potovanja v Avstrijo. Te ponudbe bodo za kratek skok na ogled tekme cenovno še bolj primerne. Za ogled tekem v Celovcu je cenovno izredno privlačna vozovnica Regio AS, po kateri stane povratna vozovnica za potovanje v 2. razredu na relaciji Ljubljana-Celovec le 17,00 evrov, za imetnike kartice SŽ-EURO<26 pa celo samo 13,00 evrov. Za potovanje v majhni skupini, 5 oseb, bo cena z vozovnico City Star International še nižja, le 12,24 evra na osebo, vendar je pri potovanju s to vozovnico treba upoštevati, da je vrnitev mogoča šele od 0.00 ure prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice.

Tudi za potovanja na Dunaj so nogometnim navdušencem na razpolago različne, cenovno privlačne ponudbe. Daleč najbolj poceni bo potovati v skupini 5 oseb z vozovnico City Star International, saj bo vsak posameznik v taki skupini plačal le 33,60 evra. Tudi tu je treba opozoriti, da ima tovrstna vozovnica časovno omejitve, po



kateri je vrnitev mogoča šele od 0.00 ure prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice. City Star International je najcenejša različica, tudi če je v skupini manj kot 5 oseb in še celo za posameznike. Izjemno privlačna je tudi ponudba Spar Schiene, po kateri stane enosmerna vozovnica za 2. razred za relacijo Ljubljana-Dunaj le 29,00 evrov. Pri tej ponudbi pa je nujno opozoriti, da je njihovo število omejeno in da je treba kupiti vozovnico za konkretni vlak in datum. Je pa seveda mogoč nakup vnaprej, in sicer celo tri mesece.

Za potovanja v Salzburg, kamor so zveze prav tako odlične - brez prestopanja je mogoče potovati s štirimi vlaki, s pre-

stopanji pa je še več povezav - prav tako priporočamo vozovnico City Star International. Tovrstna vozovnica je najboljša izbira tako za potovanja posameznikov kot tudi za manjše skupine do 5 oseb. Posameznik bo za povratno potovanje v 2. razredu na relaciji Ljubljana-Salzburg plačal 47,00 evrov, če bosta skupaj potovali dve osebi, bosta plačali skupaj 70,50 evra ali 35,25 evra na osebo, trije potniki 94,00 evrov ali 31,33 evra na osebo, štirje potniki 117,50 evra ali 29,38 evra na osebo in pet potnikov 141,00 evrov ali 28,20 evra na osebo. Vendar, kot je bilo že pri Celovcu in Dunaju omenjeno, ima vozovnica City Star International določene časovne omejitve.

Za tiste, ki se bodo odločali za potovanje v Švico, bo v nekaterih primerih verjetno najbolj ugodna že uvodoma omenjena vozovnica InterRail, še zlasti, če gre za potovanja do Basla ali Ženeve. Do Züricha je potnikom na razpolago tudi zelo ugodna ponudba Spar Schiene in SparNight za vlak 414/415, vendar je število sedežev oziroma ležišč omejeno. Po izjemno ugodni ceni 29,00 evrov za sedež, 39 evrov za ležišče (vključno z vozovnico) itd. bodo lahko potovali le tisti, ki bodo prvi pohiteli z nakupom. Nakup pa je mogoč že tri mesece vnaprej, zato ne kaže odlašati.

Pa veliko nogometnih užтков.

## InterRail One Country Euro09 Austria Switzerland Pass

Veljavnost	Mladi 2. razred	Odrasli 2. razred	Otroci 2. razred
3 dni v 1 mesecu (flexi)	125,00 €	189,00 €	94,50 €
4 dni v 1 mesecu (flexi)	139,00 €	209,00 €	104,50 €
6 dni v 1 mesecu (flexi)	175,00 €	269,00 €	134,50 €
8 dni v 1 mesecu (flexi)	194,00 €	299,00 €	149,50 €



Vlak iz embalaže, ki je služil kot »prevozno sredstvo«.



# Najmlajši potniki v železniškem prometu

Železniški prevoz uporabljajo potniki vseh starosti. Marsikje pa lahko opazimo kako trgovci ali ponudniki storitev čedalje več pozornosti namenjajo t. i. najmlajšim uporabnikom. Za njih imajo na voljo izdelke s posebno blagovno znamko, ob nakupih jim brezplačno ponujajo dodatne proizvode, v svojih prodajnih prostorih prirejajo različne zabavne prireditve ipd. Čemu vsa ta prizadevanja, bi se pri tem lahko vprašali. Odgovor je mogoče poiskati v tem, da trgovci in ponudniki storitev želijo vplivati na nakupno vedenje že dovolj zgodaj in da so otroci tisti, ki radi izrekajo želje po določenih izdelkih. Kot najmlajše potnike v železniškem prometu štejemo predšolske otroke za katere je značilno, da železniškega prevoza ne uporabljajo redno, temveč občasno, ob določenih priložnostih in v spremstvu staršev, starih staršev ali vzgojiteljev. Železniški prevozniki čedalje več pozornosti namenjajo temu tržnemu segmentu, saj izhajajo iz stališča, da so predšolski otroci lahko njihovi potniki tudi v prihodnje, ki bodo železniški prevoz uporabljali kasneje kot mladi ali odrasli.

## Cenovne ugodnosti za najmlajše

Slovenske železnice že vrsto let namenjajo za predšolske otroke ugodne cenovne ponudbe. Tako imajo otroci do 6 leta starosti, ki potujejo v spremstvu odraslih in ne zasedajo svojega sedeža brezplačno vožnjo, v nasprotnem primeru imajo 50-odstotni popust. Brezplačno vožnjo po naših progah imajo predšolski otroci tudi, če potujejo v okviru družine na podlagi izkaznice K-17. Po polovični ceni lahko

potujejo skupine predšolskih otrok, ki pa imajo, običajno v prednovoletnem času, na voljo še posebej ugodne cene pri potovanju z vlaki.

## Spoznavanje železnice v vrtcih

Predšolske otroke lahko seznanimo z železnico že v vrtcu. Po podatkih Statističnega urada Slovenije je bilo v preteklem šolskem letu (2006/2007) vključenih v vrtece 58.127 otrok ali 64,8 odstotkov otrok ustrežne starosti. Z vlakom običajno potujejo otroci zaključnih skupin, ki se pripravljajo na vstop v šolo. Nacionalni dokument Kurikulum za vrtce opisuje cilje in posamezna načela ter podrobneje opredeljuje posamezna področja dejavnosti v vrtcu. Kurikulum med drugim navaja, da je predšolske otroke treba čim bolj seznaniti z okoljem v katerem živijo. Železnica, kot jo običajno najširše pojmuje, je lahko zanimiv primer kako otroke spoznavati z družbenim okoljem. Ima bogato zgodovino, široko paleto poklicev, različne vrste vlakov, lokomotiv, postaje različnih velikosti in videza itd.

Na Slovenskih železnicah si prizadevamo otrokom približati železnico kot prijazno obliko prevoza, izboljšati sodelovanje z vrtci, pridobiti nove stranke ter pospešiti prodajo prevoznih storitev pri segmentu predšolskih otrok.

Predšolski otroci spoznavajo železnico v glavnem preko iger oziroma igrač. Železniškega prevoza v glavnem ne uporabljajo, zato jim je toliko bolj zanimivo, kadar zaslišijo pisk prave lokomotive in vidijo vlake. Nekatere vrtce smo doslej pritegnili k

sodelovanju tako, da je spoznavanje z dejavnostjo železniškega prevoza potekalo najprej v vrtcu, zatem je sledilo praktično spoznavanje ali vožnja z vlakom. Otroci so k sodelovanju pritegnili tudi starše. V vrtcu – igralnicah so otroci spoznavali železnico tako, da so risali risbe vlakcev, poslušali so zgodbe, prepevali pesmice, izdelovali so makete železniških postaj, vlakov, vadili so plesni vlak, prinašali so različne modele sodobnih in stariških vlakov, s katerimi so se lahko igrali, izdelali so dovolj velik vlak iz odpadne kartonske embalaže, kateri je služil kot prevozno sredstvo. Zanimiva so bila likovna dela, kjer so risali vlake, postaje, potnike, lokomotive, vsak na svoj, svojevrsten način. Otroci so spoznavali železnico in železniške poklice tudi preko igre vlog. V vrtcu Otona Župančiča iz Slovenske Bistrice, ki ima na svojem igrišču igralo v obliki vlaka, so se otroci vživeli v železničarje in potnike. Dečki so najpogosteje prevzeli vlogo strojevodje, deklice pa so pripravile karte ter prodajale hrano in pijačo. Vzgojiteljicam smo razdelili tudi BonTončke in zloženko O vlakih. Z BonTončkom lahko tudi najmlajše poučimo o nekaterih pravih vedenja med prevozom posebej, ko gre za varnost. Z ilustrirano zloženko O vlakih otroci spoznavajo železniške postaje, različne vlake in tudi igre in izdelavo vlakca.

Za otroke, ki so se predhodno seznanili z železnico že v vrtcu, smo pripravili tudi program praktičnega spoznavanja, kjer sodelujejo neposredno v železniškem okolju in v prevoznom procesu. Namen praktičnega spoznavanja je, da otroci pridobivajo nove izkušnje in doživljaje, predvsem pa predstavo o železnici v res-

ničnosti, kar povezuje otroško domišljijo z vsakdanjimi doživetji. Praktični del spoznavanja železnice je obsegal ogled železniške postaje (razstavljen parna lokomotiva, postajni prostori, vlaki, železniške naprave, rdeča kapa in lopar...) ter vožnjo z vlakom. Z železniškimi vsebinami bogata vožnja je bila na relaciji Maribor – Pragersko, kjer so si otroci ogledali razstavljen parno lokomotivo tako na odhodni in namembni postaji. Z zanimanjem so si ogledovali tudi vlakovnega odpravnika, z rdečo čepico in loparjem. Prispevke otrok, njihovo ustvarjalnost in prizadevnost smo pod vodstvom vzgojiteljic predstavili tudi staršem in drugi javnosti.

Po mnenju vzgojiteljic so otroci, ki so do sedaj sodelovali, bili vedoželjni in aktivni. Posebej so se razveselili vožnje z vlakom. Med vožnjo so z zanimanjem zrlji skozi okno in se navdušeno med seboj pomenkovali. Nekatere vzgojiteljice so otroke popeljale tudi na daljšo vožnjo, na primer iz Poljčan v Ljubljano, kjer so si ogledali živalski vrt. Po vsaki vožnji z vlakom ni manjkalo besed, navdušenja in otroci so narisali še kakšno risbo. Predšolski otroci imajo posebej radi presenečanja. Železnica se jim je dobro vtisnila v spomin, ko jih je v prednovoletnem času na vlaku presenetil Božiček ter jih obdaril z bomboni. Otroci so radi povedali, da jim je bilo na vlaku všeč, doživeli so lepe trenutke. Nekaterim otrokom je bila tako omogočena prva izkušnja z železniškim prometom.

Za podrobnejše informacije smo vam na razpolago na tel. št. 02/ 29 22 369 ali na elektronskem naslovu [vlado.berglez@slo-zeleznice.si](mailto:vlado.berglez@slo-zeleznice.si).

Zevsov tempelj.  
FOTO: Ana Tušar

# Evropa na dlani – Atene

Zgodba o zgodovini ali kar sama zgodovina – to so Atene. Civilizacija stara več kot dve tisočletji in zibelka demokracije, pravzaprav se starim Grkom lahko zahvalimo za sam pojem demokracije, Atene so danes spoj privlačnih nasprotij – mesto sproščene mediteranskega podnebja in velemestnega ritma. Zgodovina Aten sega v dobo antične Grčije, ko so Atene postale najmočnejše mesto – država s samostojnim političnim, kulturnim in gospodarskim življenjem. Vendar Atenam zgodovina ni prizanašala, venomer so Atenčani bili v vojni, prvo v nič kaj hvale vredni bratomorni vojni s Sparto, potem si jih je podredila makedonska država, za njimi so prišli Rimljani, s katerimi pa so se Atenčani dobro razumeli (Rimljani

so občudovali grško državno ureditev, vero in arhitekturo). Vendar kot je to v navadi, nič kar je dobro, ne traja dolgo in po padcu Rima so v Atene prišli Bizantinci, s katerimi pa Grki niso dobro sodelovali (najbolj se je zapletlo okoli vere, ker so Bizantinci takrat imeli krščanstvo, Grki pa so še vedno verjeli v svojo množico bogov). In ostali so dolgo, vse do leta 1458. Takrat so v mesto prišli Turki, okoli leta 1687 pa so Atene osvojili Benečani. Končno v 19. stoletju pa se je Grčija osamosvojila in Atene so postale grško glavno mesto.

Iz svoje dolge, bogate in burne zgodovine Atene še vedno hranijo množstvo antičnih zgodb.

Ena najbolj znanih je zgodba o **Akropoli**, ki se kot angel varuh

dviga nad mestom in je iz Aten vidna skoraj od koder koli (stoji na višini 150 metrov nad dolino Ilissos). Svojo končno obliko je Akropola dobila v 5. stoletju pr. n. š. v času enega od najpomembnejših grških državnikov Perikla.

V času Perikla so Atene postale demokratična republika, bogatim prebivalcem je vsilil visoke davke, denar pa namenil za ureditev Aten, zato čas Perikla mnogi označujejo za zlato doba Aten. Takrat so zgrajeni templji **Partenon**, Erehteion, tempelj boginje Nike in slavnostni vhod Propileje.

Skozi čas, od svojega nastanka pa do danes, je Akropola doživljala občudovanje, plenjenje, požiganje, v zadnjem času pa predvsem obnavljanje. Atenska Akropola je na seznamu Unescove svetovne dediščine od leta 1987.

Partenon je najimpozantnejše delo grške arhitekture in se nahaja na vrhu Akropole. Posvečeno je Ateni – grški boginji modrosti. Svetišče je iz belega marmorja, veliki stebri nosijo streho, v središču svetišča pa je nekoč stal 12 metrov visok kip boginje Atene. Svetišče je pri vsakem zavojevalcu Aten imelo drugačen namen – pri Bizantincih je bil cerkev, Turki so ga spremenili v mošejo in zraven zgradili minaret, v času vojne z Benečani pa so ga spremenili v skladišče smodnika (Benečani so ga zadeli in Akropola je gorela dva dni), da o novodobnih plenilcih niti ne govorimo.

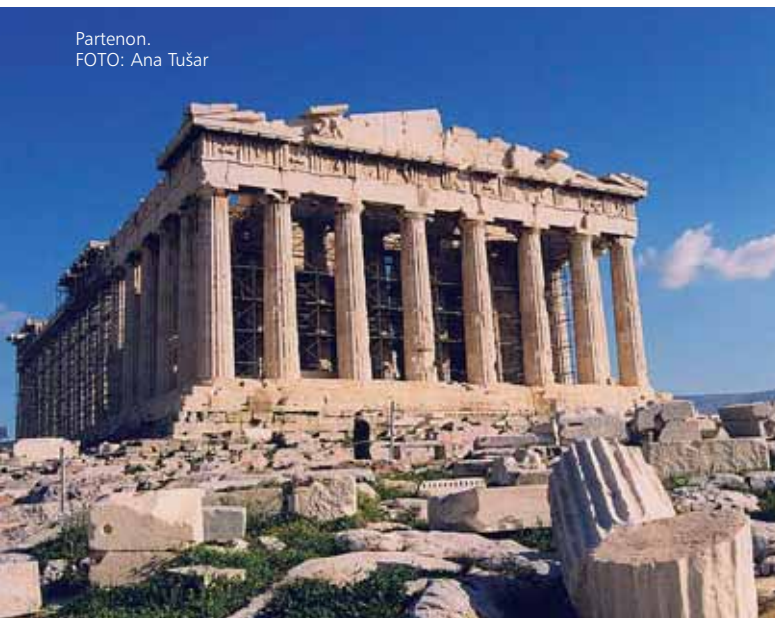
**Erehteion** je zgrajen okoli 421 leta pr. n. š., tako, da je bil razde-

ljen na več ravni predvsem zaradi nagiba terena, različni nivoji pa so potem povezani s stopnicami. V templju so bila svetišča Atene, Posejdona in samega Erehteiona. Ko se boste sprehajali na Akropoli, se spomnite, da so se tukaj sprehajali vsi veliki starogrški filozofi: Sokrat, Platon, Aristotel, Pitagora ...

**Sokrat** se je rodil v Atenah kot sin kiparja, vendar bolj kot kipar materiala je Sokrat v zavesti Atencev bil kipar njihovih duš. Pravijo, da je bilo bistvo Sokratovega delovanja pogovor, pogovor in še enkrat pogovor ..., pogovarjal se je z vsemi, brez ozira na njihov ekonomski ali družbeni položaj. Zanj so bili pogovori vedno proces iskanja in odkrivanja odgovorov, njegovo življenjsko vodilo pa naj bi bilo najti pot, ki pelje k spoznanju samega sebe in kako iz sebe narediti boljšo osebo ter sebi in drugim delati dobro. In kako ironično – človeka, ki je celo življenje posvetil temu, da je v drugih ljudeh iskal dobro in jih spodbujal, da se zavedajo sebe in svojega obstoja ter, da delajo dobro sebi in drugim, so obtožili brezboštva in ga obsodili na smrt. Sokrat je, kot veliki filozof, mirno sprejel smrt in izpil čašo strupa.

Srečanje s Sokratom je bilo za **Platona** odkritje samega sebe, ker se je ob njem zavedel svojih filozofskih sposobnosti. Platon je bil brez dvoma največji idealist starega veka – njegova zasnova države je nedvomen dokaz idealizma

Partenon.  
FOTO: Ana Tušar







Akropola.  
FOTO: Ana Tušar

(njegova teorija o voditeljskem položaju, ki naj bi ga dosegli šele po vsestranskih preizkušnjah in vodilo, da jih pri opravljanju dolžnosti za skupnost ne bi smela ovirati niti družina niti zasebna lastnina, zagotovo sodi v idealiistične anale).

**Aristotel** je bil rojen v ugledni družini (njegov oče je bil osebni zdravnik makedonskega kralja Amintasa II), žal pa je zgodaj osirotel in so ga vzgajali sorodniki. Ko je bil star 17 let, je odšel v Atene in postal učenec v Platonovi Akademiji. Na povabilo Filipa Makedonskega je v 40. letu postal vzgojitelj in učitelj njegovega sina, Aleksandra Velikega, ki ga je zelo spoštoval. Žal pa ga Atenci niso, ker so ga po Aleksandrovi smrti obtožili brezboštva, vendar Aristotel ni smrti sprejel tako mirno kot Sokrat in je zbežal na otok Evbojo, kjer je tudi umrl.

Na filozofe in kako ohraniti mirno kri, obdržati filozofski mir ali se dvigniti na višji nivo zavesti ... na vse to in veliko več boste pomislili, ko boste Atene doživeli na ulici. Čeprav Atene veljajo za zibelko civilizacije, tisti, ki so jo že doživeli, pravijo, da je, glede na obnašanje voznikov in pešcev, daleč od tega. Vendar so Atene, ne glede na prometni kaos ali taksista, ki vas bo mogoče zapeljal po daljši poti, mesto, ki ga je treba videti in doživeti.

Od prometne norosti se (vsaj ženske) lahko umaknemo v naku-

povalno središče v ulici Ermou (Hermesova), ki povezuje trg Sintagma in stari del mesta.

Na boljšem trgu – Monastiraki (Trg Avissynias) boste našli vse, kar potrebujete in ne, seveda je najboljši priti v nedeljo, barantanje pa je tako in tako največji užitek.

Tržnica Kentriki Agora (Ulica Athinás 42) je razporejena po različnih vrstah hrane in je pravo mesto za kulinarčne užitke še posebej v sirih, raznih vrstah oliv in suhega sadja. V podzemnih prostorih tržnice so restavracije, v katerih lahko preizkusite vse dobre grške kuhinje.

V tišino se lahko umaknete tudi na sprehod v četrt Plaka iz 19. stoletja, kjer so še vidne sledi nekega bolj enostavnega življe-

nja, ki je tekkel v počasnejšem ritmu.

Z metrojem se lahko odpeljete do pristanišča Pirej, kjer lahko opazujete ladje, ki nenehno vozijo turiste (pa ne samo njih) na grške otoke. Pirej je tudi pravo mesto za ribjo večerjo. Če vas ladje ne zanimajo, se lahko sprehodite do Malega pristanišča, kjer boste podnevi ubežali pred mestnim živzavom, ponoči pa se boste tukaj znašli v središču zabave.

Najlepši čas za obisk Aten je pomlad ali jesen, ko ne »pripitiska« vročina, za organizacijo in rezervacijo prenočišča v Atenah pa si lahko pomagata z: [www.booking.com](http://www.booking.com) ali [www.HostelBookers.com](http://www.HostelBookers.com)



Kariatide.  
FOTO: Ana Tušar

## VLAKOVNE POVEZAVE

ODHOD	MV 415
LJUBLJANA	8.35
BEOGRAD*	17.20

\* prestop v Beogradu

	B 335
BEOGRAD	22.20
SOLUN/THESSALONIKI	13.07

\* prestop v Solunu

	IC 55
SOLUN/THESSALONIKI	14.54
ATENE	19.49

VRNITEV	E 500
ATENE	9.21
SOLUN/THESSALONIKI*	15.03

\* prestop v Solunu

	B 334
SOLUN/THESSALONIKI	16.15
BEOGRAD	5.06

\* prestop v Beogradu

	IC 210
BEOGRAD	6.20
LJUBLJANA	15.38

## CENA POTOVANJA LJUBLJANA – ATENE

(2. razred)

Navadna enosmerna vozovnica:

**113,90 EUR**

Navadna povratna vozovnica:

**198,20 EUR**

Povratna vozovnica za potovanje skupine 6 oseb in več:

**144,20 EUR na osebo**

Povratna vozovnico City Star SŽ – OSE:

- 291,30 EUR skupaj za dve osebi oziroma 145,65 EUR na osebo
- 388,40 EUR skupaj za tri osebe oziroma 129,47 EUR na osebo
- 485,50 EUR skupaj za štiri osebe oziroma 121,38 EUR na osebo ter
- 582,60 EUR skupaj za pet oseb oziroma 116,52 EUR na osebo.

Vozovnice po ponudbi City Star SŽ-OSE veljajo en mesec, potovanja pa so dovoljena vse dni – brez časovnih omejitev.

Doplačilo za ležalnik/ spalnik Beograd-Solun (po želji)	EUR/ osebo/v eno smer
LEŽALNIK (ŠEST POSTELJ)	13,40
TOURISTE (TRI POSTELJE)	28,60
DOUBLE (DVE POSTELJI)	34,30

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na svoji železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si) in po e-pošti [potnik.info@slo-zeleznice.si](mailto:potnik.info@slo-zeleznice.si)





Zgodnje jutranje sonce 23. februarja 2005. Lokomotivi vrste QJ prekineta jutranjo tišino. Tovorni vlak blizu kraja Chabuga na poti v Jing Peng na progi Ji-Tong. Tega jutra je bila temperatura minus 22 stopinj Celzija.

# Spektakel parne vleke na kitajskih glavnih progah



Lokomotiva vrste SY št. 2008 vleče vlak s praznimi vagoni v rudnik železove rude za nakladanje sveže izkopane rude blizu Baiyina, 1. marca 2005. Lokomotiva je bila ponovno oštevilčena po najavi, da bo Kitajska gostila Olimpijske igre leta 2008.

Poleti bo zaradi letošnjih Olimpijskih iger prišlo na Kitajsko in v Peking veliko obiskovalcev s celega sveta. Toda Kitajska je v žarišču pozornosti navdušenec parne vleke že vrsto let. Te vrste turizma Kitajska ni prav goreče promovirala, saj je želela posredovati videz sodobne države. Parno vleko je dandanes mogoče najti še na nekaterih kitajskih glavnih progah, vendar hitro izginja.

Parne lokomotive za vožnjo na progah standardne širine so na Kitajskem izdelovali do leta 1999, ko je bila za vožnjo na industrijskih progah izdelana zadnja serija v delavnici Kitajskih železnic v Tangshanu. Večje število lokomotiv vrste SY (oblika 2-8-0) so izdelali za potrebe industrijskih prog širom Kitajske. Zadnja parna lokomotiva za državne železnice China Rail je bila zgrajena leta 1988 v Datongu. Veliko

primerkov teh mogočnih lokomotiv QJ (oblika 2-10-0) je bilo zgrajenih za uporabo v sistemu kitajskih železnic. Obe vrsti parnih lokomotiv sta prevladovali pri parni vleki od leta 1980. Danes pa vozi še nekaj lokomotiv vrste QJ na industrijskih progah, prav tako je veliko lokomotiv vrste SY še v redni uporabi. Na preostalih maloštevilnih ozkotirnih progah s parno vleko vozijo lokomotive vrste 0-8-0.

Kljub hitremu upadu voženj s parnimi lokomotivami – zadnja je na Kitajskih železnicah vozila leta 2005 – se je parna vleka obdržala na bolj oddaljenih območjih. Remonte parnih lokomotiv za proge standardne in ozkotirne širine še vedno opravljajo, vendar ne več v delavnicah Kitajskih železnic. Številni fotografi so večkrat odpotovali na Kitajsko, da bi posneli kitajske parne vlake. Potovanja fotogra-





Znani prehod Jing Peng na progi Ji-Tong. Tovorni vlak z dvojno vleko, 25. februarja 2005, na poti v Daban. Vlak vleče lokomotiva vrste QJ. Ta del proge je zelo slikovit. Temperatura se je spustila na minus 25 stopinj Celzija.

fov na Kitajsko so se razvila v posel za organizatorje potovanj z vlaki.

Kitajsko sem prvič obiskal leta 1992, nato pa še šestkrat, vsakokrat z namenom, da ujmem v objektiv parne vlake. V Changchungu, v Mančuriji, je bila leta 1992 dejavnost parne vleke izredno živahna in delavnice Kitajskih železnic so izvajale remonte številnih lokomotiv vrste QJ za vožnjo na progah Kitajskih železnic. Ogljed železniške delavnice, v kateri s »polno paro« popravljajo parne lokomotive, je bil resnično vznemirljiv. Tri leta pozneje je bila z malo upanja na uspeh zgrajena popolnoma nova glavna proga, dolžine 800 kilometrov, skozi gorovje Notranje Mongolije pri Jing Pengu. Na progi so vozili izključno vlaki na parno vleko. To je spektakularna gorska proga, na kateri vozijo tudi globoko pozimi, ko se temperature spustijo pod minus 25 stopinj Celzija.

Neodvisna železnica na progi Ji-Tong ima v lasti več kot sto lokomotiv vrste QJ. Kupila jih je od družbe China Rail, se lotila remontov lokomotiv in postala središče zanimanja za železniške navdušence z vsega sveta. Parno vleko so izvajali celo desetletje, dokler je ni zamenjala dizelska.



Delavnica za popravilo lokomotiv v Baiyinu, 28. februarja 2005. V delavnici se izvajajo popolni remont lokomotiv. Zanimiv je plakat na steni.



Delavski potniški vlak za premogovniške rudarje. Baiyin v Notranji Mongoliji.



V zimskih pogojih lokomotive QJ rutinsko pregledujejo na prehodu Lindong na progi Ji-Tong, 21. februarja 2005. Tovorni vlak je bil na poti v Daban. Lokomotive so bile takrat stare manj kot dvajset let.



Kitajci. Posnetek je bil narejen 23. februarja 2005. Na progi Ji-Tong blizu Chabuga, skrbnik železniškega prehoda in njegova žena pred svojim domom pri nivojskem prehodu, skupaj z družinskim prašičem. V Notranji Mongoliji je običajno, da skrbnik prehoda, zaposlen na železnici, živi z družino v manjši zgradbi poleg nivojskega prehoda. Tu po navadi tudi redijo kakšno domačo žival in obdelujejo manjši kos zemlje. Kmetovanje zaradi preživetja je dokaj običajno.





Manjša delavnica za popravilo lokomotiv, Ying Hao, 3. marca 2005. Ozkotirna lokomotiva vrste 0-8-0 na remontu.



Posnetek je bil posnet 21. februarja 2005. Lokomotiva vrste QJ št. 7009 vodi sestrsko lokomotivo v tovornem vlak po znani progi Ji-Tong le mesec dni preden so ukinili redne vožnje vlakov na parno vleko. Pozor na led na sprednji spojnici. Ob progi so vgrajeni semaforški signali.



Utrip z ulice v Hohotu, v glavnem mestu Notranje Mongolije, 26. februarja 2005.

Iz staromodne podobe parne vleke, od katere se je Kitajska že lela posloviti, zdaj nastaja nova podoba železniškega turizma – parna turistična vleka – tako kot se že nekaj časa dogaja v Evropi. Kitajski občinski uradniki in nekateri železniški uradniki so prepoznali privlačnost parne vleke za tujce in se zavzeli za njeno trženje. Železnice na progi Ji-Tong so po posebnem sporazumu

morale ponovno vpeljati posebne parne vlake čez znani prehod Jing Peng, enkrat preko božičnih praznikov leta 2007 in nato še marca letos. Redne tovarne vlake so prepeljali s parno vleko namesto z dizelsko. Vožnjo vlakov so plačali organizatorji železniških potovanj za fotografe. Je videti, da bo takih voženj v prihodnje še več. Kitajci se hitro učijo, kaj si železniški navdušenci želijo,

zato so organizirali vožnjo pristnih tovornih vlakov. V Pekingu je zelo impresiven Nacionalni železniški muzej, ampak nobena od razstavljenih lokomotiv ni bila restavrirana za vožnjo. To je sedaj le vprašanje časa! Parna vleka je prisotna še drugje na Kitajskem, zlasti na industrijskih progah kot na primer pri Baiyinu v Notranji Mongoliji. Nekatere proge so na dokaj odročnih območjih,



Februarja 2002 na progi Ji-Tong. Lokomotivi vrste QJ vozita po viaduktu pri Reshuiju ob sončnem zahodu na poti v Jing Peng.



Proga Ji-Tong, februarja 2002. Lokomotiva vrste QJ vleče tovorni vlak iz Lindonga v Jing Peng mimo 500 let starega templja.

tako kot ozkotirna premogovniška proga pri Ying Hoju v Notranji Mongoliji. Kitajska je očarljiva dežela. Zasledujoč parno vleko na območjih, kjer je ta še prisotna, je na svojevrsten in temeljit način mogoče spoznati »resnično Kitajsko«. V Sloveniji, na Bohinjski progi, bi bilo nekoč vznemirljivo videti poseben mešani tovorni vlak na parno vleko. Kakšen dogodek bi to bil!





Premogovniški rudarji v rudniku Ying Hao so pravkar končali delovno izmeno pod zemljo. Z zanimanjem si ogledujejo mojo fotografirsko opremo. Srečati obiskovalce iz Evrope zdaj niso več tako redko.



Lokomotiva vrste SY vleče tovorni vlak na industrijski progi v Baiyinu mimo kemične tovarne, 28. februarja 2005. Na progi še vedno vozijo vlaki s parno vleko.



Delavnica za popravilo lokomotiv v Baiyinu. Lokomotiva vrste SY na remontu. V ospredju so kotlovne cevi, tender pa na desni strani (28. februar 2005).



Premogovnik Ying Hao, 4. marca 2005. Lokomotiva vrste 0-8-0 vleče iz premogovnika krajši vlak, naložen s premogom, na izmenjevalni industrijski tir Kitajskih železnic. Vlaki so kratki zaradi ostrega naklona izven premogovniškega dvorišča. Na tej progi še vozijo s parno vleko.



Varilka vari os lokomotive, medtem ko sončni žarki sijejo v delavnico. Delavnica za popravilo lokomotiv, Ying Hao, 3. marca 2005.



Kitajci. Drugega marca 2005 na premogovniški železnici Ying Hao v Notranji Mongoliji. Železniški delavec na remizi med odmorom z družinskim članom. Značilen prizor v tem delu Kitajske, kajti otroci in straži pogosto delajo skupaj.



Delavnica za popravilo lokomotiv v Baiyinu. Lokomotiva vrste SY na remontu. V ospredju so kotlovne cevi, tender pa na desni strani (28. februar 2005).



## Potniški promet

### Rado Smerdel

*Jutri bo v Celovcu smenj-  
tja gor ga bom peljala,  
ali ga bom zatavšala  
al ga bom prodala.*

SLOVENSKA NARODNA:  
Jutri bo v Celovcu smenj-

Novi trg (Neuer Platz). Simbol  
mesta Celovca – Zmajev vodnjak  
(Lindwurmbrunnen).

# Z vlakom v Celovec



Kopaljšče in ladijsko postajališče Vrba (Velden) ob Vrbskem jezeru, do katerega je od istoimenske železniške postaje 15-20 minut hoje.



Otok (Maria Wörth) na Vrbskem jezeru. 465 metrov nad jezerom se dviga hrib Jedrovca (Pyramidenkogel) s 54 metrov visokim razglednim stolpom.



Turistična ladja na postajališču Otok (Maria Wörth) na Vrbskem jezeru.

Celovec (nemško Klagenfurt, 446 m, 92.000 prebivalcev) je glavno mesto avstrijske zvezne dežele Koroške, sedež deželnega zbora in deželne vlade ter središče političnega, gospodarskega in kulturnega delovanja koroških Slovencev. Po ljudskem štetju je leta 2001 v Celovcu govorilo slovensko 1,9 % prebivalcev, v Celovcu pa je imelo svoje stalno bivališče 10 % koroških Slovencev.

Celovec je prvič omenjen leta 1181 kot majhen trg ob reki Glini (Glan) severno od današnjega mesta. Leta 1252 je dobil mestne pravice in obzidje, leta 1518 pa je postal glavno mesto vojvodine Koroške. Po železniški povezavi Celovca s Št. Vidom ob Glini (St. Veit an der Glan) leta 1863 in »Južno železnico« (Maribor) je mesto postalo gospodarsko središče regije. V ofenzivi konec maja 1919 je vojska kraljevine SHS zasedla južno Koroško, slovenski general Rudolf Maister pa je za tem poveleval koroškemu obme-

nemu poveljstvu plebiscitne cone A. Ker Koroški plebiscit 10. oktobra 1920 v coni A ni uspel, se v coni B, kamor je spadal Celovec, zato ni izvedel. Maja 1945 so partizanske enote za krajši čas zasedle južno Koroško, skupaj z britanskimi enotami pa tudi Celovec. V sedmem členu

Avstrijske državne pogodbe, ki so ga podpisale zavezniške zasedbene sile v Avstriji na Dunaju 5. maja 1955 so zagotovljene pravice slovenske manjšine na avstrijskem Koroškem in Štajerskem.

Celovec in okolica sta obiskovalcem predstavljena na spletni strani v slo-

venščini <http://www.info.klagenfurt.at/slovenski/index.asp>. Tam si poiščimo brošuro v formatu Adobe (PDF) z naslovom »Sprehod po starem mestu«. Za Slovence je največja znamenitost Celovca in simbol slovenske karantanske državnosti »Knežji kamen« (Fürstenstein), ki je raz-

#### Železniške postaje od Beljaka do Celovca

Železniške postaje od Beljaka do Celovca		Spletne povezave
<b>Villach Hbf</b>	<b>Beljak gl.žel.p.</b>	<a href="http://www.elnet.at/dossier_sl/kdo_so_koroshki_slovenci/60">http://www.elnet.at/dossier_sl/kdo_so_koroshki_slovenci/60</a>
Seebach bei Villach	Jezernica pri Beljaku	<a href="http://sl.wikipedia.org/wiki/Koroški_plebiscit">http://sl.wikipedia.org/wiki/Koroški_plebiscit</a>
Föderlach	Podravje (2), (B)	<a href="http://sl.wikipedia.org/wiki/Celovska_kotlina">http://sl.wikipedia.org/wiki/Celovska_kotlina</a>
Lind - Rosegg	Lipa – Rožek (2), (B)	<a href="http://sl.wikipedia.org/wiki/Rožek">http://sl.wikipedia.org/wiki/Rožek</a>
<b>Velden am Wörthersee</b>	<b>Vrba ob Vrbskem jezeru (2), (B)</b>	15-20 minut hoje do jezera, <a href="http://www.elnet.at/obcina/vrba/">http://www.elnet.at/obcina/vrba/</a>
Töschling	Došenče (2), (B)	<a href="http://sl.wikipedia.org/wiki/Vrba_na_Koroškem">http://sl.wikipedia.org/wiki/Vrba_na_Koroškem</a>
<b>Pörtlach am Wörth</b>	<b>Poreče ob Vrbskem jezeru (B)</b>	15-20 minut hoje do jezera, z ladjo do Otoka (Maria Wörth)
Pritschitz	Pričiče (B)	<a href="http://sl.wikipedia.org/wiki/Vrbsko_jezero">http://sl.wikipedia.org/wiki/Vrbsko_jezero</a>
Krumpendorf	Kriva Vrba (B)	15-20 minut hoje do jezera, <a href="http://sl.wikipedia.org/wiki/Kriva_Vrba">http://sl.wikipedia.org/wiki/Kriva_Vrba</a>
Klagenfurt Lend	Celovec – dežela (B)	<a href="http://www.minimundus.at/english/frame_ueber_uns.htm">http://www.minimundus.at/english/frame_ueber_uns.htm</a>
<b>Klagenfurt Hbf</b>	<b>Celovec gl.žel.p. (B)</b>	<a href="http://sl.wikipedia.org/wiki/Celovec">http://sl.wikipedia.org/wiki/Celovec</a>

Opombe: (2) ... uradno dvojezično (nemško-slovensko) območje.

(B) ... območje plebiscitne cone B koroškega plebiscita leta 1920.

Krepko so označene železniške postaje, kjer ustavljajo vlaki InterCity in EuroCity.





Pogled z razgledne galerije 92 metrov visokega zvonika cerkve Sv. Egidija v smeri proti zvoniku stolnice sv. Petra in Pavla, Glavni železniški postaji v Celovcu in Karavankam.



Kip cesarice Marije Terezije (1717-1780) na Novem trgu (Neuer Platz).

in Pavla. Spletna stran Slovenskega planinskega društva Celovec je na <http://www.planinci.at/zgodovina/zgodovina.htm>.

Celovec je tudi sejmsko mesto. Sejmišče je v bližini glavne železniške postaje, več informacij o njem in koledar sejmov pa je v slovenščini na spletni strani <http://www.kaerntner-messen.at/slo/index.htm>.

V Celovcu je sedež Celovške Mohorjeve družbe, ki izdaja knjige v slovenščini in nemščini. Leta 1851 so jo ustanovili škof Anton Martin Slomšek ter profesorja Andrej Einspieler in Anton Janežič. Več informacij o njej je na [http://www.kve/otok\\_na\\_vrbskem\\_jezeru.html](http://www.kve/otok_na_vrbskem_jezeru.html),

od koder je še dve uri vzpona do 54 metrov visokega razglednega stolpa na Jedrovci (Pyramidenkogel), 465 metrov nad jezerom. Stolp je predstavljen v slovenščini na [http://www.pyramidenkogel.info/index\\_s.html](http://www.pyramidenkogel.info/index_s.html). Z njega lahko vidimo Koroško od Karavank do Visokih Tur!

Sezona voženj turističnih ladij na Vrbskem jezeru je od 1. maja do 26. oktobra, vozni red ladij pa je na spletni strani <http://www.woertherseeschiffahrt.at/inhalt/Schiffahrtsdownloads.htm>.

Prijetno potovanje!



Od železniške postaje Kriva vrba (Krumpendorf) do istoimenskega kopaljšča in ladijskega postajališča ob Vrbskem jezeru je 15-20 minut hoje.



Stari trg (Alter Platz) v Celovcu.



Nova mestna hiša (Rathaus) na Novem trgu (Neuer Platz) v Celovcu.

stavljen v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus), upodobljen pa je tudi na slovenskem evrskem kovancu za dva centa. Knežji kamen je do leta 1862 stal na Krnskem gradu nad Gosposvetskim poljem, na njem pa so po edinstvenem obredu v slo-

venščini ustoličevali karantanske (in kasneje koroške) kneze in vojvode vse do leta 1414. Po opustitvi tega obreda so novi koroški vojvode še vse do leta 1728 prisegali v slovenščini v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu v Celovcu. Več o knežjem kamnu lahko preberemo na spletni strani v slovenščini <http://www.fuerstenstein.at/zgodovina/C8>.

Blizu Deželnega dvorca je mestna župnijska cerkev Sv. Egidija z 92 metrov visokim zvonikom, na njem pa je razgledna galerija, s katere je lep razgled na Celovec in okolico. Na galerijo se obiskovalci povzpnejo po strmih krožnih stopnicah. Od leta 1592 je središče mesta Novi trg (Neuer Platz), na katerem stoji simbol mesta Celovca – Zmajev vodnjak (Lindwurmbrunnen) iz leta 1590 in kip cesarice Marije Terezije (1717-1780). Na zahodni strani trga stoji renesančna Nova mestna hiša (Rathaus). Zanimiva sta tudi staro središče mesta na Starem trgu (Alter Platz) in stolna cerkev sv. Petra

mohorjeva.at/mohorjeva/.

Celovec je dostopen iz Ljubljane z vlaki EuroCity in InterCity (s presedanjem v Beljaku) v dobrih dveh urah in pol. Najenostavneje je, da pred začetkom potovanja pri mednarodnih potniških blagajnah v Sloveniji kupimo povratno vozovnico do Celovca. Cenik vozovnic s popusti je na spletni strani Slovenskih železnic [http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni\\_promet/vozovnice\\_in\\_popusti/](http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/vozovnice_in_popusti/).

Med vožnjo vlaka od Beljaka proti Celovcu si lahko skozi okno na desni ogledamo »koroško morje« – Vrbsko jezero (Wörther See), ki se poleti ogreje do 22 stopinj Celzija in je primerno za kopanje in za vodne športe. Z železniških postaj Vrba (Velden), Poreče (Pörtschach) in Kriva Vrba (Krumpendorf) je 15-20 minut hoje do istoimenskih kopaljšč in ladijskih postajališč, od tam pa se z ladjami zapeljemo do turističnega središča Otok (Maria Wörth, [http://www.kam.si/romarske\\_cer-](http://www.kam.si/romarske_cer-)

V okviru evropskega nogometnega prvenstva UEFA EURO 2008TM bodo v juniju 2008 potekale v Celovcu tri tekme (8., 12. in 16. 6.) najboljših evropskih nogometnih ekip na novem stadionu ob Vrbskem jezeru (Wörthersee Stadium). Več informacij o tem je na spletnih straneh v slovenščini: <http://www.info.klagenfurt.at/slovenski/euro2008-klagenfurt-woerthersee.asp> [http://www.sportpark-klagenfurt.at/slovensko/zacetna\\_stran.htm](http://www.sportpark-klagenfurt.at/slovensko/zacetna_stran.htm)



Stari trg (Alter Platz) in 92 metrov visoki zvonik cerkve Sv. Egidija z razgledno galerijo.



Izlet z vlakom

# V Litijo in na Sitarjevce

Kjer je Sava na svoji poti prav sredi Slovenije ustvarila največji ovinek, se je na obeh straneh rečnega okljuka razvila Litija. Staro mestno jedro je pod Sitarjevcem na desnem bregu Save, njegovo preteklost pa je najbolj zaznamovala lega ob pomembnih prometnicah. V obdobju železne dobe pred okoli 2500 leti je tu mimo držala jantarska pot od Baltika do Sredozemlja, natančneje njen odsek do Jadranskega morja, ki je bila ena pomembnih trgovskih prometnic takratnega časa. Iz okolice Litije je najbolj znana železnodobna naselbina nad bližnjimi Vačami, kjer so v gomilnih grobiščih odkrili številne najdbe, med njimi znamenito vaško situlo. Prazgodovinsko naselje bilo tudi na območju Litije, še več pa v njenem hribovitem zaledju na jugu. Kasnejša prometna zgodovina kraja

je povezana predvsem s plovbo po Savi. Tu je bilo pristanišče že v rimski dobi, plovba pa se je odvijala do dograditve železnice sredi 19. stoletja. Na širšem območju Litije je bilo kar pet pristanišč, v kraju je bila za potrebe brodarstva razvito tesarstvo in izdelovanje vrvi. V današnjem času Litija ohranja pomembno prometno vlogo s pomočjo železnice in ceste. O pestri preteklosti kraja izvemo več v **Muzeju brodarstva, rudarstva in železne ceste**, ki domuje v prostorih Kulturnega centra Litija. Za ogled muzeja se najavimo pri zadrugi Jarina (tel. 01/897 21 04, 051/312 739), kjer dobimo tudi druge turistične informacije, za skupine pa zadruga organizira vodene izlete po bližnji in širši okolici Litije. Več o njih izvemo na spletni strani [www.srceslovenije.si](http://www.srceslovenije.si).

Menda je zato več kot dovolj razlogov, da se skozi Litijo tokrat ne peljemo, ampak se v kraju ustavimo na daljši obisk. Izlet z vlakom je kot nalašč za to, saj le izstopimo ter gremo. Če se na zadrugi Jarina domenimo za obisk »kulinaričnega« zaledja Litije, vsekakor ne bomo ne lačni ne žejni, drugače pa je sredi Litije več gostinskih lokalov, v katerih zaokrožimo izlet. Za mirno posedanje in užitek ob hrani in pijači si že ob prihodu zapomnimo ali zapišimo odhode vlakov, primernih za povratek. Z železniške postaje Litija krenemo levo do semaforiziranega križišča pri mostu. Če smo se dogovorili za ogled Muzeja brodarstva, rudarstva in železne ceste, gremo naravnost do Kulturnega centra Litija, v katerem je muzej. V staro mestno jedro pridemo po

mostu čez Savo ter ob glavni cesti levo do kompleksa trgovin, kjer zavijemo desno in po Jerebovi ulici pridemo na Valvasorjev trg. Po njem nadaljujemo desno, mimo cerkve na Trg svobode.

V **starem jedru Litije** ob Valvasorjevem trgu arhitekturno izstopa cerkev sv. Nikolaja, ki je zavetnik čolnarjev, brodarjev in ribičev. Med sprehodom čez trg na desni strani ne spreglejmo sončne ure na pročelju dvorca Turn, ki je znan še kot Farbarjev grad, pred tem pa hišice, v kateri je danes trgovina. To je **rojstna hiša Rudolfa in Metoda Badjura**, na kar opozarja spominska plošča. Rudolf Badjura (1881-1963) je bil avtor številnih izletniških vodnikov po Sloveniji, ki jih je izdal med leti 1913 in 1953, njegov brat Metod Badjura (1896-1971) pa režiser

Pogled na Litijo; spredaj je staro mestno jedro.





Železniška proga med predorom Poganeč in mostom čez Savo nedaleč od Litije.



Med potjo na Sitarjevec gremo mimo enega od rogov opuščenega rudnika Sitarjevec; voda vsebuje železove spojine, ki strugo obarvajo oranžno-rjavo.



in začetnik slovenskega filma, po katerem nosi ime Badjurova nagrada. Med drugim je režiral prvi slovenski celovečerni film Triglavske strmine (1932).

S Trga svobode nadaljujemo naravnost mimo spomenika, narejenega po načrtih Jožeta Plečnika, po cesti do hiše s smerno tablo za Janče in Sitarjevec, za katero zavijemo levo navkreber. Ko po 20 minutah vzpona pridemo do označenega odcepa za rudnik, zavijemo levo, na prevalu nadaljujemo naravnost in se po grebenu vzpnemo na Sitarjevec, vrh katerega stoji antenski stolp.

Poleg lege ob prometnih poteh so bila za Litijo pomembna **rudišča v 448 metrov visokem Sitarjencu** tik nad krajem. Kot kaže izročilo, so tu rudarili že Rimljani, rudnik svinca, cinka, železa, srebra in barija pa je obratoval do sredine 20. stoletja. Del rudnika je predviden za obnovo v turistične namene.

Sestopimo naprej po grebenu in mimo vodnega zbiralnika pridemo na asfaltno cesto, po kateri nadaljujemo levo dol in zatem mimo pokopališča po asfaltni poti do cerkve na Valvasorjevem trgu, od koder se čez Savo vrnemo na železniško postajo Litija. Skupaj **1 ura in 15 minut** hoje.

# Upokojitev kot izziv in nova priložnost

**Poklicno delo zagotavlja strukturo dnevu in tednu. Ustvarjalno delo je vir sreče, okrog dela se tkejo odnosi. Po upokojitvi je treba te odnose nadomestiti z novimi, da se povežemo z vrstniki, pa tudi z drugimi generacijami in tako ostanemo aktivno vključeni v družbo. Te odnose pa je treba pripravljati vnaprej. Usposabljanje za življenje po upokojitvi pomaga odkrivati nove življenjske cilje in vsebine, ki nas bodo obogatile. Nedejavnost človeka prej ali slej izloči iz družbe.**

Upokojitev je velika sprememba, pravijo, ena največjih življenjskih prelomnic, kajti do takrat se nam življenje vrti predvsem okrog dela. Upokojitev je prelomnica, ki kljub izpolnjevanju pogojev /delovni dobi in starosti/ zahteva svobodno osebno odločitev vsakega posameznika. Vsaka pomembna prelomnica v našem življenju je stresna, zato je pomembno, da se na takšne dogodke v življenju pripravimo. Zreli ljudje se na upokojitev pripravijo kot na vsako spremembo. Če se na upokojitev ne pripravljamo, po odhodu v pokoj ostanemo brez pravega življenjskega načrta. Kaj početi po tistem, ko smo štirideset let srečevali ljudi, po tistem, ko smo, ali pa tudi nismo, obvladali mnoge spore v kolektivu? Življenje na vlaku ali v pisarni, sodelavci, delovni urnik, vse to in še marsikaj drugega je dajalo življenju ritem, strukturo in smer.

Povrh tega mnogi svoje delo ljubijo in so mu predani. Še več, ker so pri delu ustvarjalni, ob tem občutijo srečo. Tako je ameriški psiholog romunskega rodu **Mihály Csíkszentmihályi** proučeval občutje sreče pri delu in spoznal, da ta ni toliko povezana

s tem, koliko smo izobraženi ali s tem, koliko je delo samo zase zanimivo, ampak predvsem s tem, kolikšna ustvarjalnost se sprosti na delovnem mestu in s tem, da neko delo nadvse spretno, naravnost virtuosno obvladamo. Takrat gre vse »kot po maslu«. Nič več se ne ukvarjamo s postopkom dela, marveč bolj s tem, kaj ob tem občutimo. Tedaj se prepustimo občutkom lebdeče sreče. Takšne občutke pa največkrat doživimo prav na delovnem mestu, redkeje v dejavnostih v prostem času in v medsebojnih odnosih. Da pa ljudje po sreči hlepimo, o tem ne dvomimo!

## Pred upokojitvijo si izberimo nove cilje

Psihologi uvrščajo upokojitev med stresne dogodke v življenju. In zakaj je upokojitev tako zelo stresna? Kako je to mogoče, ko pa smo si tako pogosto govorili, kako bomo vse lepe stvari, ki jih zaradi delovnih obveznosti nismo mogli, počeli takrat, ko bomo v pokoju! Tako se zdi nerazumljivo da, ko nazadnje upokojitev dosežemo, ne vemo, kaj bi s seboj in da takrat zgubimo življenjsko smer in smisel. Človek mora imeti vedno neke cilje, neke dejavnosti, da ohranja svojo kondicijo, samopodobo, se razvija, saj brez tega kaj lahko vene.

Organizirano delo, ki z upokojitvijo preneha, ima namreč mnoge prednosti, ki se jih ne zavedamo, ker se nam zdijo tako naravne in razumljive. Denimo, ko se zvečer vrnemo domov, povemo, kaj vse se nam je na delu pripetilo. Drugi nas poslušajo, se od nas učijo, se z nami strinjajo ali pa tudi ne. Zase in zanje obstajamo. Četudi si prave prijatelje navadno poiščemo zunaj delovnega okolja, pa delovno okolje omogoča med

zaposlenimi tovarištvo, vzajemnost, delanje medsebojnih uslug. To so tiste prijetne plati organiziranega dela. Pa tudi neprijetne spore doživljamo na delovnem mestu, preprosto zato, ker smo različnega značaja, različnega temperamenta, spola, ker smo različno stari, ker po svoje razumemo stvari in ker imamo različne interese - tudi te spore, ko gremo v pokoj, pogrešamo. Tudi ti spori na delovnem mestu nam dajejo občutek, da smo živi, da se moramo boriti, da gre življenje naprej in ima smisel.

Na delovnem mestu lahko, četudi redko, sklenemo celo prijateljstvo. To se zgodi, ko delovno prijateljstvo utrjujemo tudi v prostem času. Tudi podjetje lahko k temu pripomore. Pri tem so pomembna tudi sindikalna srečanja oziroma izleti, kjer lahko delavci med seboj sproščeno poklepetajo, se srečajo s tistimi, s katerimi se le poredko vidijo ali samo ob takšni priložnosti. Nekateri vse leto čakajo nanj. Po takšnem dnevu se učinkovitost na delovnem mestu poveča.

Organizirano delo vsekakor veliko daje. Ne nazadnje zagotavlja trdno strukturo dneva in tedna. Ko je okostje dneva jasno, ko vemo, da moramo zjutraj v službo in smo pozno popoldne prosti, tedaj lažje začrtamo vse druge dejavnosti, tudi dejavnosti prostega časa.

## Upokojitev zahteva spremembo mišljenja

Dokler smo zaposleni, imamo občutek, da smo koristni, da nas drugi potrebujejo, morda celo, da smo nepogrešljivi. Vemo, kdo smo, kakšen poklic opravljamo, kakšna pričakovanja imamo do sebe in kakšna imajo drugi do nas. Spoštujemo pravila. Če nam delo daje priložnost za to, da

uresničimo sami sebe, če nam zagotavlja prihodnost, potem smo zanj motivirani in se ga veselimo. Po upokojitvi pa organiziranega poklicnega dela ni več. Najdemo se z občutno več prostega časa. Sociolog prostega časa **Joffre Dumazedier** opozori na to, da prosti čas ni prazen čas; je čas dejavnosti za družino in v družini, je čas političnega ali sindikalnega delovanja, delovanja v društvih in je čas kulturnih dejavnosti. Danes lahko tudi prostovoljno delo bogati prosti čas. To je čas, ki odpira priložnost za razna podvzvetja, za druženje z drugimi in je čas, ko postane pomembno, da osebno rastemo. Tudi v prostem času smo deležni priznanja in spoštovanja, ne le zgolj pri delu. In tako moramo v pokoju in sredi prostega časa, ki nam ga ta položaj daje, znova poiskati smer svojemu življenju, si postaviti svoja pravila in nove cilje, ustvariti strukturo dneva in tedna, si ustvariti novo podobo samega sebe, predvsem pa ohraniti stike z ljudmi. Upokojitev je priložnost, ki je ne smemo zamuditi v svojem lastnem življenju.

Psiholog **Erich Fromm** pravi, da je pripadnost svojemu klanu, svoji skupini, svoji družini, svojemu delovnemu kolektivu pomembna zato, da se počutimo varni in ne nazadnje, da vemo, kdo smo. Izguba pripadnosti poklicni skupini, kolektivu, lahko privede do težav tudi drugje v medsebojnih odnosih, denimo v družini, in vpliva na zdravje. Zato je treba na novo poiskati mesto v družbi, kjer bomo z novo dejavnostjo socialno potrjeni. Znanstveno je dokazano, da so vsestransko aktivni ljudje bolj zdravi, vitalni in zadovoljnejši.

Za veliko ljudi je ravno upokojitev čas novega ustvarjanja, kjer ni stresov zaradi pritiskov nadreje-



nih, kjer ni tekmovanja v tekmi s časom ali sodelavci, kjer ni nerazumevajočih nadrejenih, ki bi po krivici ali zaradi subjektivnih razlogov omalovaževali njihovo delo in njihovega znanja. So priložnosti, ko se človek izkaže res v tem, kar je in zaživi neko novo, bolj sproščeno in zadovoljno življenje, ki človeku omogoča ravno prav dejavnosti in ustvarjalnosti, da se počuti koristnega, dobrega in vsestransko aktivnega. To je čas za mnoge dejavnosti, zlasti tiste, za katere nimamo časa, ko smo zaposleni.

### Za opravljanje poklicnega dela se začnemo učiti v prvotni družini

Za opravljanje poklicnega dela se dolgo usposabljam. Usposabljanje se začne že v družini. Tam razvijemo nagnjenja, delovne navade, vzorce mišljenja in delovanja. Mnogokrat se ne zavedamo, kako zelo pomembna so ta najzgodnejša leta, ki smo jih prebili v prvotni družini, saj nam začrtajo življenjsko pot. Družina da tej poti najpomembnejši pečat, naredi nas občutljive za ljudi ali za postopke, navduši nas za tehnologijo ali za opazovanje narave, ustvari nagnjenje bolj do telesnega ali bolj do umskega dela. Veliko odkrijemo tudi sami in najboljše je, kadar se naučeno v družini sklada s tistim, česar smo se naučili sami.

Znano je, da smo najbolj ustvarjalni in uspešni, če delo opravljamo z veseljem in če nam budi zadovoljstvo, nas potrjuje. Več ko dobimo resničnega in zasluženega priznanja pri delu, bolj smo pripravljene delo nadaljevati. Če pa nam pohvale in priznanje odvzamejo, pa delo opravljamo z večjim naporom, celo odpor občutimo. Da takrat delo ni vir zadovoljstva in ni učinkovito, o tem ne dvomimo.

### Sleherno delo danes zahteva čedalje več znanja

Ker se pri delu vedno znova srečujemo z novimi nalogami, novimi težavami in izzivi, se moramo nenehno učiti in izobraževati. Morda si mislimo, da učenje pri-

naša le novo znanje ali nove spretnosti, vendar ne! Učenje nam da precej več: postanemo bolj samozavestni, bolje razumemo sebe in druge, strpnejši smo, odkrivamo zakonitosti, ker smo posamezni položaj zmožni umestiti v širši okvir, bolj smo ustvarjalni. Nič več se ne bojimo, če česa ne razumemo, kajti vemo, da nerazumevanju sledi razumevanje. Tedaj nas ni več strah, nič več ne odbijamo dela in ga ne potiskamo k drugim.

Kdaj smo se v podjetju pripravljene izobraževati? Takrat, ko je izobraževanje v podjetju vrednota, takrat, ko vemo, da nas bo več znanja z drugimi bolj povežalo. Skupinsko izobraževanje odločilno vpliva na odnose v podjetju. Izobraževanje ima namreč za odnose in učinkovitost dela tako pomembno vlogo kot neuradni odnosi v podjetju. Zato bi morali dati izobraževanju in spodbujanju neuradnih odnosov še pomembnejše mesto. Uspešna podjetja so predvsem tista, ki svojim zaposlenim nudijo in jih tudi vključujejo v ustrezna usposabljanja na najrazličnejših področjih, ki jih je danes na pretek.

### Upokojitev – bilanca poklicne poti

Podobno kot se moramo izobraževati in usposabljati za opravljanje poklicnih nalog, bi se morali usposabljati tudi za upokojitev. Upokojimo se, ker se tako odločimo. Ta prelomnica je lahko silno stresna, a če se nanjo ustrezno pripravimo, je lahko tudi prijetna in nagradujoča. Ko se upokojimo, hočeš nočeš, naredimo »bilanco« poklicne poti in tedaj ocenimo, koliko smo prispevali k razvoju podjetja, družbe in, zakaj ne, v »zakladnico človeštva«. Če so ti sadovi vidni, in če ustrezajo našim pričakovanjem, je prehod lažji. »Naredil sem, kar sem želel. Nič si ne morem očitati,« si porečemo tedaj. »Zdaj je na drugih vrsta, da peljejo stvari naprej.« In ker smo različni, je tudi naš delovni prispevek različen. Vsakdo pač ustvarja in prispeva po svojih močeh, a pomembno je, da je vsakdo naredil, kar se je namenil.

### Usposabljanje za upokojitev pomaga človeku najti nove cilje

Zgodi se, da kdo ne more zapustiti delovnega mesta, ni pa se sposoben razvijati skupaj z njim in s podjetjem. Tedaj postane cokla, ki zavira razvoj in njegove odločitve niso več dovolj pretehtane. »Pametno in priporočljivo je,« mi je dejala upokojena kirurginja, »da zapustimo delovno mesto takrat, ko nam še ploskajo.« Tako ravna moder človek. Upokoji se in si poišče nove življenjske vsebine, si določi nove cilje. Lahko si ustvari celo nov poklic, tako imenovano »drugo poklicno pot«. Usposabljanje za upokojitev mu pri tem lahko veliko pomaga.

V večini evropskih držav pozna organizirano usposabljanje za upokojitev. Tudi za podjetje je dobro, če ga delavci zapuščajo z novimi življenjskimi načrti. Tisti, ki ostanejo na delovnem mestu, ob tem spoznajo, da so pomembni, da je v podjetju vredno delati, da jih spoštujejo tudi zato, ker so ljudje, in ne le zgolj zato, ker so delavci. Tudi to vpliva na delovno učinkovitost. Na upokojitev pa se pripravljamo predvsem sami in že v srednjih letih. Zato ne odlagajmo na čas pokoja dejavnosti, ki si jih želimo! Če se v srednjih letih ne ukvarjamo s športom, se tudi v pokoju ne bomo! Če se v srednjih letih ne zanimamo za kulturo, se tudi v pokoju ne bomo. Če zdaj ne bomo pazili na zdravje, si sami pripišimo krivdo za težave, ki bodo nastale v starosti. Starost je namreč posledek vsega življenja ali kakor si bomo postlali, tako bomo ležali, pravi pregovor. Preverimo, katere odnose gojimo, kajti ti odnosi se bodo nadaljevali - z izjemo delovnih - v starost. Če negujemo družino, bomo najverjetneje črpali zadovoljstvo iz družine, če negujemo prijateljstva, iz prijateljstev. Če nam je danes denar pomemben, si bomo ustvarili trdno materialno podlago za starost. Če ne, zna biti težko. Raziskave so pokazale, da imajo v starosti moški več konjičkov kot ženske, kajti njihovo življenje je bilo razpeto med delo in prostčasne dejavnosti, življenje žensk

pa med delo in dom. Morda bi veljalo, da tudi one poskrbijo in si ustvarijo več konjičkov, kajti v srednjih letih je še čas za pripravo na starost. Še se lahko potrudimo in preusmerimo tok življenja.

Na srečo danes tudi v Sloveniji obstajajo organizacije, ki nam lahko pomagajo, da se nam po upokojitvi ni treba zapreti v krog družine in med štiri stene, da si ustvarimo nov krog ljudi, da premagujemo težave in se razvijamo. Sami namreč ne moremo prebiti obroča, ki se stisne okrog nas po upokojitvi in po prenehanju poklicnega dela. Naše življenje mora znova dobiti strukturo; moramo imeti možnost, da smo lahko dejavni, da se z novimi dejavnostmi in ljudmi, s katerimi se okrog njih povežemo, vključimo v družbo. Izobražujemo se, delamo, koristimo sebi in drugim, tako kot nekoč na delovnem mestu. Ali delamo za plačilo ali brez plačila, to ni več tako pomembno. Pomembno pa je, da nam izobraževanje in delo odpirata nove poti, nove, nepričakovane možnosti. Da ima naše življenje znova smer in namen.

Programi in organizacije so namenjene temu, da človeku pomagajo do duševne trdnosti pri aktivni vključitvi v družbo, pri iskanju neke nove zaposlitve, pri vključitvi v programe prostovoljnega dela itd. Lahko pa jih že sama vključenost v učni skupini socialno okrepi in jim pomaga pri razširjanju polja interesov ter sprejemanju novih priložnosti.

**Naj zaključim z informacijo, da se Področje za kadre že dogovarja o izvedbi usposabljanja za delavce pred upokojitvijo. Na usposabljanju se bodo delavci soočili s svojim položajem, razmišljali o strahovih in bojznih pred upokojitvijo ter osmislili in zagledali tudi pozitivne plati novega življenjskega položaja. Na usposabljanju naj bi odkrivali nove življenjske vsebine, si določili nove cilje in dejavnosti ter s tem strukturo časa. Naj bo to hkrati spodbuda in povabilo k udeležbi.**

# Poslovna zamisel

Na Slovenskih železnica<sup>h</sup> je v veljavi Navodilo o inovacijah (962), ki ureja pravice in obveznosti delodajalca in delojemalcev, ki izhajajo iz inovacij, ustvarjenih v delovnem razmerju. Po tem navodilu je inovator delojemalec, ki predlaga inovacijo, ustvarjeno v delovnem razmerju na Slovenskih železnica<sup>h</sup>, če izpolnjevanje in izboljševanje delovnega procesa ni njegova redna zadolžitve. V tem članku je pred-

stavljen nova zamisel o zbiranju in uresničevanju koristnih predlogov, ki niso inovacije, ampak poslovne zamisli uporabnikov storitev posameznih služb podjetja Slovenske železnice.

Predlog inovacije je strokovno delo, s katerim zaposleni običajno želi izboljšati delovni proces, v katerem sam sodeluje. Poslovna zamisel pa je nekaj povsem drugega. Pobudnik uporablja storitve, ki jih izvajajo posamezne službe podjetja Slovenske železnice

(na primer redno ali pogosto se vozi z vlakom v službo ali na izlete), pri tem pa se mu porodi kakšna ideja, za katero meni, da bi lahko bila koristna za Slovenske železnice in za njihove stranke. V primeru inovacij mora predlagatelj sam natančno izdelati strokovni predlog novih rešitev, kar bistveno omejuje število možnih predlagateljev, saj predlog inovacije že po definiciji zahteva nadpovprečno visoko strokovno znanje za delovno mesto, ki ga predlagatelj zase-

da. Poslovna zamisel pa je predvsem ideja, ki jo pobudnik daje v premislek neposredno Poslovodstvu Slovenskih železnice. Če poslovno zamisel Poslovodstvo sprejme (v celoti ali pa delno), s sklepom naloži pristojni strokovni službi, da to zamisel realizira, pobudnika pa **nedenarno** nagradi. Simbolično pa se nagradi tudi vsak resen in smiseln predlog, čeprav je zavrnjen, saj se na tak način spodbuja ustvarjalno in za podjetje koristno razmišljanje zaposlenih.





## Idejo poslovne zamisli strnimo v nekaj ključnih točk:

**1** Poslovna zamisel je ideja, ki jo pobudnik daje v premislek neposredno Poslovodstvu Slovenskih železnic. Glavni nameni zamisli so predvsem:

- a) Povečanje ugleda Slovenskih železnic v javnosti.
- b) Povečanje kakovosti storitev Slovenskih železnic.
- c) Povečanje poslovnih prihodkov in/ali zmanjšanje stroškov poslovanja.

**2** Pobuda se daje v pisni obliki s standardnim obrazcem, ki mora biti čim bolj enostaven za izpolnjevanje in za obravnavo (**bistveno krajši kot predlog inovacije**). Obrazce sprejemajo koordinatorji poslovnih zamisli, ki so lahko tudi iste osebe, ki že sedaj pripravljajo strokovno gradivo za seje Poslovodstva Slovenskih železnic.

**3** Vsebina poslovne zamisli mora vsebovati **pobudo, ki je izven pristojnosti organizacijske enote in področja, kjer je zaposlen pobudnik**. Tako se izognemo primeru, da bi bila morda pobuda hkrati tudi delovna dolžnost pobudnika.

**4** Koordinatorji neresne predloge zavržejo, obrazce z nepopolnimi ali pa nejasnimi zamislami pa vrnejo pobudnikom v dopolnitev.

**5** Poslovodstvo o vsaki poslovni zamisli odloči s sklepom. Pred dokončno odločitvijo pa po potrebi še pridobi mnenja pristojnih strokovnih služb. Načeloma so možne tri vrste sklepov:

- a) Poslovna zamisel se zavrne z obrazložitvijo.
- b) Poslovna zamisel se delno ali v celoti sprejme, njena izvedba pa se naloži pristojni strokovni službi.
- c) Poslovna zamisel se kot predlog inovacije preda v nadaljnjo obravnavo Komisiji za inovacije.

**6** Glede na točko 5, poslovodstvo odloči o vrsti nagrade pobudniku poslovne odločitve. Nagrada je simbolična in sicer nagradni bon, ki ga zaposleni lahko izkoristi pri nakupu vozovnice v potniškem prometu ali pa pri nakupu voznih ugodnosti (na primer za plačilo vozovnic SP-2, K12, doplačilo za 1. razred in podobno). Minimalna nagrada za zavrneni predlog poslovne zamisli je na primer 10 EUR, maksimalna nagrada pa 200 EUR. Vendar sta to samo začetna predloga avtorja za nadaljnjo diskusijo. V primeru zavrnitve zamisli, sklep Poslovodstva prejme samo pobudnik, če pa je pobuda sprejeta delno ali v celoti, pa sklep Poslovodstva prejme tudi pobudnikov nadrejeni. Zaposlenemu, ki na primer predlaga deset sprejetih poslovnih zamisli, Poslovodstvo izda še posebno priznanje za prizadevnost, kopija tega priznanja pa se arhivira tudi v personalni mapi pobudnika.

## Primer poslovne zamisli

### Naslov poslovne zamisli

Prenova in trženje Turistične karte Slovenskih železnic iz leta 1999

### Obstoječe stanje

Slovenske železnice so leta 1999 izdale Turistično karto Slovenskih železnic, ki je že zdavnaj razprodana, poleg tega pa je že nekoliko zastarela zaradi izgradnje novih prog in cest. Ker karta sega globlje v zamejstvo (navedena so tudi slovenska imena krajev, gora in voda) kot običajne avtomobilske karte, je lahko zanimiva celo za avtomobiliste, ne samo za izletnike z vlakom. In ne nazadnje - turistična karta je v štirih jezikih (slovensko, angleško, nemško, italijansko), zato je uporabna tudi za turiste iz sosednjih in drugih držav.

### Predlog poslovne zamisli

Turistično karto Slovenskih železnic iz leta 1999 posodobimo na naslednji način:

- Dodajo se vse spremembe na železniškem (Hodoš, Trbiž) in cestnem omrežju.
- Označijo se vse potniške železniške postaje v zamejstvu, ki so v obsegu karte.
- Označijo se trase železniških prog, kjer je lep razgled skozi okno vlaka.

- Dodajo se vsa znana slovenska imena krajev, voda in gora v zamejstvu.
- Označijo se najvažnejši turistični objekti po celotnem obsegu karte, še posebno v bližini železniških postaj: žičnice, poti turističnih ladij po jezerih, gorske ceste, razgledni stolpi, gradovi, muzeji, spomeniki ...
- Na zadnji strani se dodajo opisi krajev v zamejstvu, za katere imajo Slovenske železnice pooblastilo za prodajo vozovnic v mednarodnem prometu.

Končni cilj naj bo prodaja Turistične karte Slovenskih železnic v vseh knjigarnah po Sloveniji, po možnosti še v zamejstvu in na bencinskih črpalkah (lahko tudi po načelu vzajemnosti). S prisotnostjo karte na policah potniških centrov in potniških blagajn, knjigarn ter turističnih uradov se Slovenske železnice promovirajo v javnosti in povečujejo prodajo vozovnic v potniškem prometu. Turistična karta se lahko podarja poslovnim partnerjem tudi kot poslovno darilo.

Na koncu lahko zaključimo, da ima tudi to besedilo vse značilnosti poslovne zamisli. Članek je dejansko poslovna zamisel o uvajanju sistema poslovnih zamisli na Slovenske železnice s praktičnim primerom poslovne zamisli o prenovi in trženju Turistične karte Slovenskih železnic.



FOTO: Žan Kafol



# TRAINER

## Učinkovitejša raba energije na železnicah

Železnice kot do okolja najprijaznejši prevoznik s svojimi prizadevanji pomembno prispevajo k izpolnjevanju ciljev evropske politike. Vsaka prihranjena kilovatna ura – zaradi tehnološko izpopolnjenih vozil in boljše organizacije prevoza – ter optimalna raba energije na objektih in napravah v železniškem prometu pomenita manjše emisije toplogrednih plinov in manjšo obremenitev za okolje. Obenem pa je zmanjševanje porabe energije na količino prepeljanega tovora ali na prepeljano število potnikov pomembno tudi za večjo konkurenčnost na transportnem trgu.

Na Slovenskih železnicah povprečna poraba električne energije na tono tovora na sto kilometrov znaša približno 5,2 kilovatne ure, kar nas uvršča med uspešnejše v evropskem merilu. Lani so Slovenske železnice specifično porabo energije glede na leto 2007 znižale za 6 odstotkov. Z upoštevanjem emisije toplogrednih plinov pri proizvodnji električne energije v Sloveniji to pomeni, da so se emisije toplogrednih plinov zmanjšale za več kakor šest tisoč ton.

Slovenske železnice so se zmanjševanja porabe električne energije lotile na več načinov. V vsa električna vlečna vozila – lokomotive in potniške garniture – se vgrajujejo številni, ki omogočajo natančno merjenje porabljene električne energije. Poleg tega v okviru rednega šolanja strojevodij poteka tudi njihovo izobraževanje o varčni vožnji. Pomemben delež prispevajo tudi nove večsistemske lokomotive vrste 541, ki med zaviranjem energijo vračajo nazaj v železniško omrežje.

Cilj Slovenskih železnic je do leta 2010 doseči 10 odstotno zmanjšanje specifične porabe električne energije.

Enajstega marca se je na sedežu Slovenskih železnic začel tridnevni sestanek skupine TRAINER, kate-

druga evropska podjetja. Program TRAINER ima za cilj povečati energetske učinkovitost v železniškem transportu, zmanjšati specifično porabo energije in ugodno vplivati na okolje. Program sofinancira Evropska komisija. Z izsledki analiz v okviru programa TRAINER seznanjamo železniška podjetja, ki tako lahko zmanjšujejo emisije CO<sub>2</sub>.

Udeleženci srečanja so si ogledali tudi delovanje računalniškega programa Virtual Trainer, ki ga bodo članice projekta kmalu lahko začele uporabljati za vadbo svojih strojevodij v varčni vožnji. Poleg tega so si ogledali dve lokomotivi Slovenskih železnic z vgrajenimi števci porabe električne energije. Naslednji dan je bil praktični prikaz varčne vožnje z vožnjo vlaka ICS med Ljubljano in Mariborom.

## Srečanje v Ljubljani

Na tako imenovanem Demotour-u v Ljubljani so sodelujoči prikazali, kako se lotevajo problematiko rabe energije na železnicah. Glede na to, da se v Poslovni enoti vleka že nekaj časa ukvarjamo z izboljšanjem energetske učinkovitosti, smo imeli priliko pokazati partnerjem projekta TRAINER ter drugim železniškim strokovnjakom, kako



Direktor za tovorni promet Igor Hribar je predstavil tovorni promet Slovenskih železnic in ukrepe za izboljšanje rabe energije.

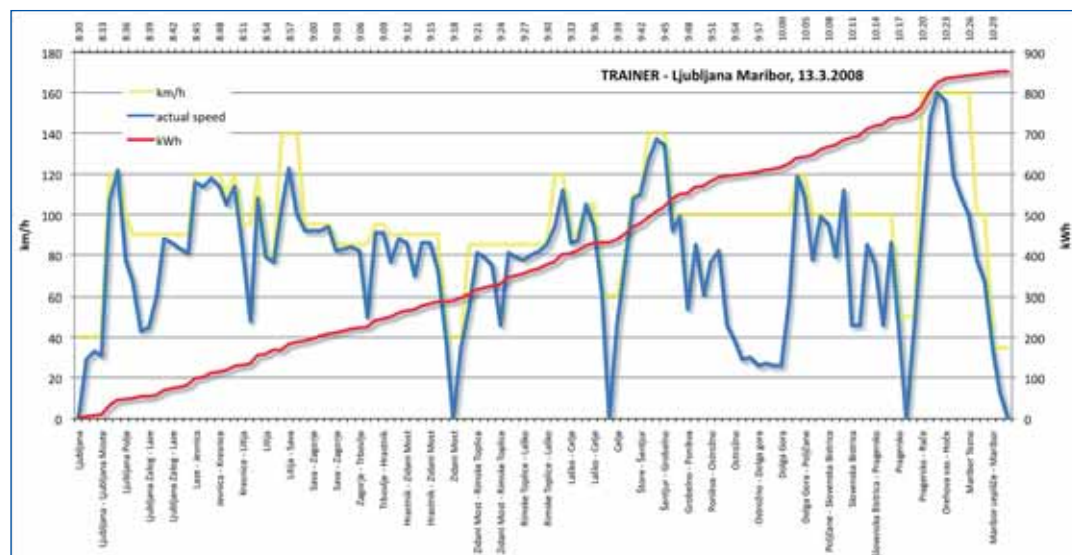
se tega lotevamo na Slovenskih železnicah in kako uspešni smo.

Srečanje je vodil Henning Schwarz iz Mednarodne železniške zveze UIC, delo skupine TRAINER pa je koordiniral Peter Wilbers, sicer predstavnik nizozemske vladne institucije Senternovem. Peter Wilbers usklajuje delo med posameznimi področji projekta ter sodeluje z Evropsko komisijo, ki sofinancira projekt TRAINER.

Kako je pravzaprav bil zastavljen Demotour? Prvi del se je odvijal na Slovenskih železnicah, v Stekleni

dvorani. Takoj po uvodnem delu je direktor za tovorni promet Igor Hribar predstavil tovorni promet na Slovenskih železnicah. Poslušalci so bili izredno navdušeni nad predstavitvijo, saj, kot so pozneje povedali, se po navadi redko zgodi, da bi jih neposredno vodstvo seznanilo o železniškem prometu, kaj šele o problematiki energije in podpori vsem prizadevanjem za izboljšanje rabe energije.

Gregor Hribar je predaval o monitoringu, to je o merjenju porabe energije. To je pri omenjenih pro-



Graf prikazuje potovanje vlaka ICS na dan potovanja skupine TRAINER. Rdeča krivulja prikazuje naraščajočo porabo električne energije, modra krivulja pa dejansko hitrost vlaka.



cesih neizbežno. Če rečemo enostavno – »kdor ne meri, ne more vedeti kaj dela z energijo«. Uspešno prakso na Slovenskih železnicah je predstavil avtor članka. Udeleženci so bili nad rezultati navdušeni in diskusija o prihrankih energije se je nadaljevala po predavanjih in še naslednje dni na Demotour-u.

Eric Burges iz podjetja Logica je predstavil programski paket Virtual trainer. Podjetje Logica pripravlja v okviru projekta TRAINER simulacijo za učenje in vadbo energetske varčne vožnje. Prva, beta verzija programa je po mnenju udeležencev še precej okorna, vendar pisci

programa obljublajo izboljšave in večjo uporabnost za učenje.

Izredno zanimivo je bilo predavanje Markusa Halderja s Švicarskih železnic. Zelo temeljito, na švicarski način, bi lahko rekli, so se lotili izboljšanja rabe energije. Trenutno merijo porabo z različnimi načini vožnje in podatke skrbno beležijo. Videli smo rezultate meritev ob različnih voznih časih in različnih načinih vožnje vlaka. Veliko eksperimentirajo z elektrodinamičnim zaviranjem, katerega delež poskušajo sedaj povečati do najvišje dopustne meje. Seveda so na njihovem sistemu električnega

napajanja voznega voda (imajo izmenični sistem in možnost vračanja energije dobaviteljem) v veliko boljšem položaju kot države z enosmernim sistemom, kot je na primer v Sloveniji. Zavorni učinek elektrodinamične zavore z vračanjem nazaj v omrežje je v Švici popoln, medtem ko je v Sloveniji količina vrnjene energije odvisna od prometa vlakov, ki jo lahko porabijo.

### Praktični prikaz

Na železniški postaji Ljubljana so si udeleženci lahko ogledali lokomotivi vrste SŽ 541 in SŽ 363 z vgrajenimi števci porabljene energije. Naslednji dan se je Demotour selil na Dunaj, pozneje pa še v Bratislavo. V obeh mestih so potekala predavanja in izmenjava izkušenj. Potovanje od Ljubljane do Maribora je bilo pripravljeno posebej za udeležence, saj so med potovanjem lahko spremljali energetske varčne način vožnje vlaka. V kabini so namreč lahko obiskali strojevodjo in inštruktorja Emila Lipovška, ki sta jim prikazala prakso v živo. Rezultate vožnje so si udeleženci lahko pozneje ogledali ter analizirali vožnjo od kraja do kraja, od minute do minute.

Avstrijske železnice ÖBB so na Dunaju predstavile svoje načrte, saj so šele začeli sodelovati pri projektu. V Bratislavi smo spoznali Slovaške železnice ŽSSK in njihov sistem spremljanja porabe energije. Zanimivo je bilo predavanje strokovnjaka iz Češke Škode, ki ravnokar dokončuje novo, moderno električno lokomotivo. Posebno pozornost posvečajo energetske varčni logiki avtomatske kontrole hitrosti. Navzoči so se, vendarle strinjali, da za zdaj avtomatika ne more nadomestiti izkušenega strojevodja, ker je med potovanjem veliko nepredvidenih dogodkov.

Za udeležence Demotour-a so to bili zanimivi dnevi, polni spoznanj o uspešnih poskusih in praksi, ki se jo splača uvajati. Vsi pričakujemo, da se bo izvršilo osebje, predvsem osebe vlečnih vozil, množično odzvalo povabilu za sodelovanje. Vsi, brez izjeme, so bili navdušeni nad rezultati, ki smo jih dosegli na Slovenskih železnicah. Pohvale smo

dobili od predstavnika Northern Express iz Velike Britanije, drugih zasebnih operaterjih (npr. Arriva) in predstavnikov železniške družbe MARFA iz Romunije. Izredno zadovoljstvo je izrazil Henning Schwarz z UIC-ja, ki je povedal, da je bil Demotour nekakšno logično nadaljevanje izredno uspešne železniške energetske konference v Portorožu, septembra 2007.

### Kakšni so končni cilji projekta?

Naši cilji so seveda zmanjšati porabo energije in posledično tudi stroške poslovanja. Vse lepo in prav, bi lahko rekli, vendar moramo imeti pred očmi tudi varstvo okolja. Vsi poznamo nalepke o energetske varčnih napravah, s katero označujemo razred le-te. Ali lahko rečemo, da smo energetske varčne prevoznik. Vsekakor! Avtomobili bi bili v primerjavi z vlakom precej nižje. Ampak naši cilji morajo biti še višji, še boljši. Porabiti še manj energije. V Novi progi (september-oktober in november-december 2007) smo zapisali, da smo z zamenjavo voznega parka že naredili lep korak naprej. Energetske varčna vozila bodo vsekakor prioriteta tudi vnaprej. In upamo, da bomo rezultate z boljšim načinom vožnje še dodatno izboljšali. Precej smo že naredili, ampak ...

Razmišljanje o boljšem okolju je na žalost še precej daleč od tistega, ki si ga želimo mi in se po navadi konča že pri omembi morebitnih večjih stroškov, morebitnih vlaganj. Pri nabavi energije, na primer, večina še vedno daje prednosti najnižji ceni, od kod pa energijo dobimo, ne razmišlja nihče. Takšno zatiskanje oči je seveda zelo daleč od tistega gesla, da moramo pustiti dobro dediščino za prihodnost. Na koncu sploh ni nujno, da bi bila energija iz obnovljivih virov veliko dražja od tiste »umazane«. In jasno je da, ko bo več uporabnikov zahtevalo okolju prijazno energijo, več je bo in cenejša bo.

Pravzaprav se ves čas dotikamo le energije za vleko vlakov, področij, ki zadevajo varovanje okolja na železnicah pa je veliko. Kolikor je dejavnosti na železnici. Torej, prostora za izboljšave je še ogromno ...!

## TRAINER

Slovenske železnice aktivno sodelujejo v programu TRAINER, katerega ideja je nastala ravno v Ljubljani. Program TRAINER se ukvarja s povečanjem energetske učinkovitosti v železniškem transportu. Program je bil zelo dobro sprejet in ocenjen v Evropski komisiji. TRAINER je izpeljanka iz "TRAINing programmes to INcrease Energy-efficiency by Railways". Program sofinancira Evropska komisija. Poudarek programa je kako izboljšati prakso vožnje vlaka in tako zmanjšati specifično porabo energije ter pozitivno vplivati tudi na okolje.

### Cilji

- informirati vsaj pet železniških uprav in na ta način 25.000 strojevodij, kako lahko izboljšajo energetske učinkovitost na železnici in izven nje,
- pomagati železniški panogi, da zmanjša emisije CO<sub>2</sub> za milijon ton na leto,
- vzpostaviti močno povezavo med evropskimi železniškimi upravami na področju izmenjave znanja in izkušenj v zvezi z varčno rabo energije,
- zagotoviti dolgoročne pogodbe med vladami in železniškimi podjetji v vsaj treh sodelujočih državah,
- izboljšati položaj železnic na transportnem trgu v primerjavi s cestnim prometom.

Konkurenco železniškim prevoznikom predstavlja po navadi cestni prevoz. Železnice morajo zato sodelovati in ne smejo izgubljati energije za odkrivanje »tople vode«. TRAINER podpira takšen način izmenjave znanja, predvsem na skupnih srečanjih in posredovanjem izkušenj preko svetovnega spleta. Oktobra 2007 je tako srečanje bilo tudi na Nizozemskem in v Nemčiji. Ena zanimivejših nalog je tudi pridobiti računalniško simulacijo za energetske varčne vožnje.

### Partnerji

NS (Nederlandse Spoorwegen), Nizozemska

SŽ (Slovenske železnice), Slovenija

ZSSK Cargo, Slovaška

TRENITALIA, Italija

ENEA (Ente per le Nuove Technologie l'Energia e l'Ambiente), Italija

Genera Lynx, Slovenija

CRES (Centre for renewable energy Sources), Grčija

VVCR (Verkeers Veiligheids College Rijssen), Nizozemska



Tudi receptorji se soočajo s (pre)tesnimi prostori.

# Hotel Vlak – švedska posebnost

Na Švedskem je mogoče prenočevati v več zelo domiselnih hotelih. In večinoma za ne pretirano ceno. V ta namen so preuredili nekaj nekdanjih zaporov, na daljnem severu vsako leto postavijo hotel iz ledu, v Stockholmu je mogoče prespati na ladji, v mestu Lund na jugu Švedske pa se ponajbolj z vlakom, ki je preurejen v hotel! In imenuje se nadvse preprosto – Hotel Vlak! Nenavadna zgodba se je začela maja leta 1989, ko so nedaleč stran od glavne železniške postaje univerzitetnega mesta na stranski tir postavili šest odsluženih potniških vagonov ter transportni vagon za prtljago. In to s prav posebnim namenom, da bi v njih uredili hotel. To jim je kar dobro uspelo. Hotel Vlak se ravno ne postavlja z zvezdicami je pa zagotovo eden izmed najbolj nenavadnih na svetu. Hotel je v lasti Švedske zveze mladinskih hotelov (STF), ki ima na vseh koncih velike države več kot tristo mladinskih hotelov. Na Švedskem morda pridevnik mladinski ni najbolj na mestu, saj za bivanje v njihovih hotelih ni nikakršnih omejitev glede starosti. Tudi cene so za vse enake, le člani Mednarodne zveze mladinskih hotelov imajo prenočevanje za nekaj evrov cenejše.

Hotel Vlak ima izredno lokacijo, saj je v neposredni bližini glav-



Kljub prostorski stiski pri zajtrku ni pretirane gneče.



Majhna, a prirodna kuhinja je na voljo vsem.

še za prtljago komaj najdeš za silo primeren kotiček. Pri nameščanju gostov skrbijo, da vsak dobi svojo sobo-kupe oziroma si jo deli s prijatelji.

Eden izmed vagonov je preurejen v toaletne prostore, ločene za moške in ženske. Otoki so seveda priključeni na mestno kanalizacijo. Vstopni vagon z vhodom na obe strani železniške kompozicije je hkrati tudi recepcija. Del vagona je popolnoma izpraznjen in tako so v njem dobili prostor za nekaj hladilnikov namenjenih gostom, javni telefon in celo mizo za namizni tenis.

Prvi vagon je preurejen v pravo restavracijo in sobo za druženje ob klepetu, gledanju televizije ali družabnih igrar. Na voljo je tudi brezplačna brezžična internetna povezava. V tem vagonu postrežejo samopostrežni zajtrk, gostom pa je na voljo tudi majhna kuhinja, v kateri si lahko sami pripravljajo jedi ali jih le pogrejejo v mikrovalovni pečici. Na stoli in originalnih sedežih je prostora za kakšnih štiri-deset gostov. Tu je običajno najbolj živahno, saj so kupeji premajhni za karkoli drugega, razen za spanje. No, Vlak ni ravno pisan na kožo ponočnjakom, med 23. in 6. uro zjutraj je zaželen tišina, kot se za hotel v katerem je vsak hrup slišati daleč naokoli, pač spodobi.

## Tudi okolju prijazno

Peščica zaposlenih se trudi za kar najbolj domače vzdušje. Obenem so po srcu tudi okoljevarstveniki in svoje prepričanje skušajo prenesti na vse goste.

Kljub pomanjkanju prostora so na hodnikih razvrščene posode za ločeno zbiranje odpadkov. Z njimi ne samo, da skrbijo za okolje, temveč tudi nekaj zaslužijo. Z zbranim denarjem od prodaje pločevink, plastenk, stekla in papirja so že kupili mizo za namizni tenis ter nekaj knjig in družabnih iger. Ob Vlakom je postavljen celo kompostnik in nedaleč stran je ureden majhen vrt, na katerem

ne železniške postaje in mestnega središča. Poleg tega se ponajbolj z manjšim parkiriščem, na katerem je parkiranje brezplačno. Pravo razkošje za veliko švedsko mesto, saj je drugače v mestnem središču težko najti parkirno mesto. Še posebno brezplačno!

## Od spalnika do restavracije

V treh spalnih vagonih je uredjenih šestinideset miniaturnih sob, v katerih lahko spi največ sto šest gostov. Večina kupejev - sob je triposteljnih, nekaj pa je večjih s šestimi posteljami. Zložljive postelje so nameščene ena nad drugo v treh nadstropjih. Kljub temu je v kupejih tako malo prostora, da



Vlak je na to mesto pripeljal daljnega leta 1989.





Poskrbljeno je tudi za ljubitelje rekreacije.



Spanje v treh nadstropjih ...

gojijo domači paradiznik. Ta se v poletnih mesecih seveda znajde na krožnikih gostov. Lastniki hotela imajo delež v vetrni elektrarni in tako za svoje potrebe uporabljajo elektriko pridobljeno na ekološko sprejemljivejši način.

### Raznovrstni gostje

Za prenočevanje na Vlaku se je mogoče prijavit le od 17. in 20. Zaželeno je rezervacija prek svetovnega spleta, čeprav se običajno vedno najde kakšna prosta postelja. Če je dovolj prostora, lahko dobi vsak gost svoj kupe. Hotel je eden izmed cenejših v verigi švedskih mladinskih hotelov, za

prenočevanje pa je treba odšteti približno 18 evrov, v švedskih kronah seveda. Tako kot je v navadi v mladinskih hotelih, od gostov pričakujejo, da pospravijo za seboj. Če nimajo s seboj posteljnine ali spalne vreče, je treba zanjo dodatno doplačati (5 evrov).

V hotelu je vedno živahno in nič čudnega, da so tu bivali gostje iz več kot stotih držav. Pa ne samo mladi ali navdušenci nad vlaki! Gostili so tudi resne poslovneže, mladoporočence, upokojnence, družine z majhnimi otroki in različne skupine od športnikov, udeležencev seminarjev pa do glasbenikov in igralcev.



Prvi vagon je preurejen v restavracijo in družabni prostor.

## Zasebna modulna železniška maketa Koseze

29. marca je bila zelo dobro obiskana razstava zasebne modulne železniške makete Koseze. Združena je bila s predstavitvijo novih modelov lokomotiv in vagonov proizvajalca Mehan iz Izole, ki so bili februarja predstavljeni kot novost na sejmu igrač v Nürnbergu. Razstavljeni modeli so se med praktično vožnjo oglašali s pristnimi zvoki pravih lokomotiv, seveda s pomočjo vgrajene zvočne elektronike. Obiskovalci so prejeli tudi brezplačen Mehanov katalog 2008 v obsegu 96 strani.

Začetki razstave segajo v februar 1997, ko se je na izredno uspehi razstavi lastnikov modulnih maket v merilu 1:87 (H0) v jedilnici Osnovne

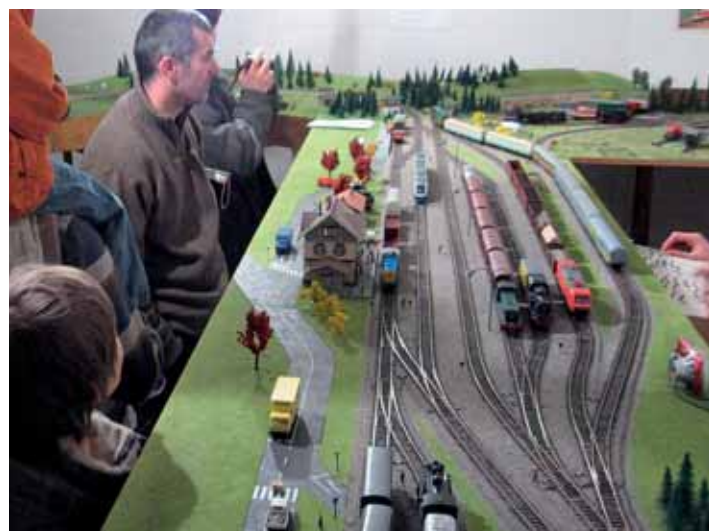
šole Koseze zbralo preko dvajset železniških modulnih maketarjev iz vse Slovenije. Razstavili so preko 50 modulov s skupno preko 90 metri železniških tračnic. Obisk in navdušenje obiskovalcev je modelarje zelo presenetil. Nekaj mesecev po končani razstavi je Venčeslav Thaler zaradi težav s skladiščenjem modulov, začel razmišljati o stalni postavitvi modulne železniške makete. Prijazno vodstvo Osnovne šole Koseze, mu je odstopilo prostor v zaklonišču v kletnih prostorih. Tu je s sinom Romanom postavil prvo postajo in nekaj lastnih modulov. Nekaj svojih modulov je prispeval še Boštjan Jarc iz Novega mesta. Na prvem srečanju, 17. novembra

1997, so ljubitelji železnic prikazali vožnje vlakov na 14 modulih s skupno dolžino približno 17 metrov prevoznih tirov. Dolžina vseh tirov, vključno s postajami, pa je bila 33 metrov. Ker je modulna maketa v dveh prostorih, predeljenih s steno, je Thaler določene module izdelal točno po meri, da je lahko progo speljal iz enega v drug prostor. Thaler je dodajal novozgrajene module in dolžina makete se je iz leta v leto počasi povečevala. Občasno so z moduli gostovali na razstavah tudi Milan Hribar in Martin Brumat iz Jesenic, Miloš Jocič iz Kranja in Vojko Travner iz Velenja. Na vsaki razstavi je bilo omogočeno, da so obiskovalci po

maketi zapeljali s seboj prinesene modele tirnih vozil. Večkrat razstave obiščejo tudi ljubitelji malih železnic iz Italije, Hrvaške in Avstrije. V desetih letih je bilo pripravljenih več kot 50 razstav.

Danes je zasebna modulna železniška maketa Koseze sestavljena iz 36 modulov s skupno dolžino prevoznih tirov 40 metrov. Vseh tirov na maketi pa je natančno 77 metrov. Modulna maketa je narejena po FREMO standardih v velikosti H0. Na razstavah, s pomočjo sponzorjev, izžrebajo praktične nagrade za obiskovalce, največkrat garniture železniških modelov, lokomotive in vagoni.

Igor Kuralt



Obiskovalci so si ogledali vožnje vlakov z velikim zanimanjem.



Mehanovi modeli so na maketi v Kosezah med vožnjami dokazovali, da sodijo v svetovni vrh v železniškem modelarstvu.

# Tirov ne morete pobarvati z vijolično barvo



## Alenka Dervarič

**Železnico v javnosti ljudje velikokrat zaznavajo kot uniformiran, siv in tog sistem, takšni naj bi bili tudi železničarji. Za vas nikakor ne moremo reči, da ustrezate temu opisu. Ste izrazito sončna in slikovita oseba. Kako to, da ste se odločili za poklicno pot na železnici?**

Zdaj ste me pa presenetili s temle začetkom. No, jaz sem v bistvu arhitekt. Po študiju na ljubljanski univerzi sem leta 1985 začela delati na Železniškem projektivnem podjetju, kjer sem bila projektant in odgovorni projektant skupaj sedem let. Je videti, da te železnica nekako prevzame. Starša sta bila prav tako v službi na železnici, v Novem mestu, kjer sem tudi odraščala ob železniški progi in spominjam se še parnih lokomotiv, kako so se mi takrat, ko sem bila še majhna, zdele ogromne ..., tako ogromne, da je strojevodja lahko obiral ringloje z drevesa ob progi z najvišjih vej.

Ko se poklicno »zapleteš« z železnico, te očitno tudi ne vleče več stran – te zagrabi. Na projektivnem podjetju sem kot začetnik železnico najprej spoznala z druge strani. Železnice so bile naročnik projektantskih storitev Projektivnega podjetja. Prvi projekt, pri katerem sem sodelovala, je bil objekt družbene prehrane na Aljaževi v Ljubljani, sedanja Gimnazija Šiška. Lahko rečem, da sem se na tistem projektu ogromno naučila in spoznala železnico kot sistem. Po tem sem se ukvarjala z večjimi ali manjšimi prenovami železniških objektov visokih stavb, med drugim postavila prvo stalno razstavo železniškega muzeja. S ponovnim poskusom oživitve železniške mreže trgovin, nekdanje Naproze, sem pristala na Kolodvorski 11, kjer sem se

začela ukvarjati z vodenjem investicijskih projektov.

**Kaj pomeni biti arhitekt na železnici?**

Poklic arhitekta je že sam po sebi poklic z zelo »širokim spektrom delovanja«. Arhitekti smo inženirji, ukvarjamo se z urbanizmom, objekti – arhitekturo ali pa tudi z grafičnim oblikovanjem. Na železnici se dogaja veliko: novogradnje, gradnje novih prog, obnove objektov, notranjosti, notranje opreme in fasad ter grafično oblikovanje. Tako je tudi delo arhitekta zelo raznoliko. Na trenutnem delovnem mestu se ukvarjam z investicijami oziroma vodenjem večjih investicij. Hkrati pa ravno v tem času izbiram ploščice in barve pri adaptaciji sanitarij v prometnem inštitutu. Naloge naj bi bile kar najbolj v zvezi z mojim osnovnim poklicem arhitekta in z objekti, čeprav je bilo treba pri vodenju velikih investicij osvojiti še kar nekaj drugih znanj, ki z arhitekturo nimajo neposredne povezave. Tako je treba poznati vso veljavno zakonodajo in predpise s področja urejanja prostora, financiranja projektov in zakonodaje o javnem naročanju, o zemljiščih ... Učenje se nikoli ne neha. Ko se ravno naučiš, se spremeni zakonodaja in učenje se nadaljuje.

Pri vodenju investicij lahko z osnovnim poklicem arhitekta in inženirja ter znanjem in izkušnjami, ki sem jih pridobila v praksi, prispevam k optimalnemu učinku pri posameznem projektu. Na srečo sodelujem pri projektih, ki so mi nekako pisani na kožo. Kot vodja projekta skušam, kolikor se le da polepšati »železniško sivino«. Tirov seveda ne morete pobarvati z vijolično barvo.

**Kakšna je vloga arhitekture pri sooblikovanju podobe**



### prostora, kjer je umeščena železnica?

Arhitektura v ožjem pomenu besede je na železnici podrejena osnovni dejavnosti – tehnologiji, pa vendar, brez te stroke po moje vseeno ne gre. Arhitekt mora nove objekte umestiti v prostor, jih načrtovati in oblikovati. Ukvarja tudi z grafičnim oblikovanjem na vseh internih in javnih prostorih, recimo z urejanjem sporočilnih tabel za potnike. Ne gre samo za estetiko kot marsikdo enači delo arhitekta. Marsikdaj slišim: »Ah, arhitekti ste (samo) umetniki – samo da zgleda ...!« Poskrbeti je treba, da vsi posamezni elementi delujejo kot funkcionalna celota, kot objekt, ki je namenjen določeni funkciji. Vsak posamezen element je pomemben. Pri celoti sodelujejo, še prav posebej pri železniških projektih, vzporedno še nič manj pomembne ostale stroke, od gradbene, strojne do elektrotehnične in SVTK. Seveda mora biti vse skupaj na koncu vseeno lepo. Kaj je lepo, je vedno relativno in stvar osebnega pogleda, ker neke absolutne resnice o tem pač ni, kar še dodatno »zakomplicira« vso stvar. Ko pa ravno vse navedeno med seboj uskladiš, je treba zmanjšati investicijsko vrednost. In zgodba se ponovno začne.

### S kakšnimi projekti se oziroma ste se ukvarjali?

Na oddelku nepremičnin sem se najprej ukvarjala z investicijami visokih stavb. Skupaj s sodelavko sva sodelovali pri obnovi postaje Celje in pri obnovi vseh fasad dolenjske proge. Sodelovala sem tudi pri selitvi tiskarne s Kolodvorske ulice (Ljubljana) v Zalog. Pozneje sem začela delati na projektu obnove hotela v Kranjski Gori, ki je pozneje zamrl. Zaradi finančnih težav žal ne morete dokončati vsega, česar se lotite. Prelomnica na poklicni poti je bil prihod v skupino za madžarsko progo. To je bila velika izkušnja, šlo je za prvo novo progo po tridesetih letih – po koprski progi. Na progi, dolžine 24 kilometrov, sem bila odgovorna za pripravo objektov visoke gradnje in okoljevarstvene posege, protihrupne

ograje, zemljišča ter odnose z lokalnimi skupnostmi. V skladu z zakonodajo smo tako na primer uredili posebne poti za dvoživke in skrbeli za namestitvev protihrupnih ograj. Po dokončanju madžarske proge sem se ukvarjala z zemljišči, vpisom zemljišč v zemljiško knjigo in komasacijo oziroma združevanjem zemljišč. Združevanje zemljišč je postopek, ki nastopi po umestitvi večjega objekta v prostor, na način, da se preostala zemljišča združijo tako, da so kot večja bolj primerna za kmetijsko obdelavo. Za ta del projekta je bilo treba spoznati Zakon o kmetijskih zemljiščih, kar je za železniško panogo dovolj neobičajno. Projekt združevanja zemljišč še traja in sicer že šesto leto.

Na oddelek za investicije sem prišla leta 2000. Ko je bila ustanovljena Javna agencija za železniški promet smo se ukvarjali predvsem z investicijami nekdanjega Holdinga Slovenske železnice, z uveljavitvijo nove zakonodaje pa se ukvarjamo z večjimi evropskimi investicijami in z izvajanjem pogodbe za vzdrževalna dela, ki se sklepajo med Slovenskimi železnicami in Republiko Slovenijo. Trenutno vodim dva večja projekta – obnova postaje Maribor in tehnična postaja v Mostah. Včasih se je treba lotiti tudi kakšnega notranjega opremljanja, kar z veseljem naredim, za dušo in za sprostitev.

### Koliko je prostora za lastno ustvarjalnost?

Pri vodenju projektov je možnosti za lastno ustvarjalnost veliko. Odločamo se seveda glede na strokovna izhodišča in finančne možnosti, zato vedno iščemo kompromis. Ni projekta, pri katerem bi bila denarna sredstva neomejena. Zato izbiramo najugodnejše ponudnike za uporabljene materiale in storitve na javnem razpisu. V danem trenutku se glede na razpoložljiva sredstva odločamo za najbolj optimalno rešitev.

### Omenili ste evropske projekte.

Gre za projekte, ki se sofinancirajo iz evropskih sredstev. Opravljamo

posle vodenja projekta in posle inženiringa. Trenutno sodelujem kot član projektne skupine projekta »Posodobitev obstoječe proge Divača-Koper« in sicer pri pridobivanju zemljišč, ki so potrebna za pridobitev gradbenega dovoljenja in gradnjo. Izkušnje pridobljene pri projektu nove proge Puconci-Hodoš-državna meja mi še kako koristijo. Delo je včasih poleg tega, da moraš uradno pridobiti vse dokumente, cenvitve in kupoprodajne pogodbe za nakup določenih zemljišč, lahko zelo neformalno. Marsikdaj je treba na razgovor in pogajanja s trenutnim lastnikom, ki ga je treba seznaniti s posegom in celo prepričevati, da se nato lahko strinja s prodajo. Pogodba je konec koncev sporazumen dogovor dveh strank. In to je seveda včasih kar dolgotrajen proces.

### Kako ocenjujete postaje Slovenskih železnic? Ali so naše postaje dovolj funkcionalne za potrebe potnikov?

Odgovor je zagotovo ne. Številni objekti so še iz Avstro-ogrske in imajo svojo zgodovinsko vrednost, niso pa prilagojeni današnjemu času. Tudi če je objekt spomeniško zaščiten, se sporazumno z zavodom za kulturno dediščino da marsikaj urediti tako, da njegova zgodovinska vrednost ne trpi. Novejši objekti sicer že bolj upoštevajo potrebe današnjega časa, vendar pa so marsikje v prostorskem smislu premalo izrabljeni, še sploh v času, ko se določene službe zaradi spremembe režima na mejah ukinjajo.

Vsem objektom je skupno, da so bili zaradi pomanjkanja sredstev premalo vzdrževani. Pomanjkanje sredstev za objekte je do neke mere razumljivo, ker je seveda bolj pomembno vzdrževanje zgornjega in spodnjega ustroja, kar je v neposredni odvisnosti z odvijanjem železniškega prometa. Pomanjkljivosti zaradi premajhnega vlaganja v objekte zlasti čutijo uporabniki, tako potniki kot tudi železničarji, ki delajo v poslovnem delu.

V bistvu je treba, tako kot vse nepremičnine, tudi objekte redno

vzdrževati. Ob rednem vzdrževanju se ne porabi veliko sredstev naenkrat in objekt ne propada, ne dela se na primer še dodatna škoda še na drugem delu objekta zaradi slabih žlebov. V slabo vzdrževane objekte je pozneje treba vložiti več sredstev naenkrat, kar lahko predstavlja velik finančni zalogaj in je vse skupaj še težje. Če bi sproti namenjali določena sredstva za vzdrževanje postaj, bi lahko z manjšimi investicijami na dolgi rok veliko naredili. Včasih je objekt v tako slabem stanju, da enostavno ne morete vsega narediti.

### Kakšna dela boste opravili na postaji Maribor?

Vodenje investicije smo prevzeli konec lanskega leta od AŽP, ki je v letih 2005 in 2006 že izvedla sanacijo peronskih streh in strehe osrednjega objekta. Postaja Maribor je spomeniško zaščiten objekt, zato, kot se že omenila, stalno sodelujemo z zavodom za kulturno dediščino. Sodelovanje je kljub strogim zahtevam dovolj uspešno, da bo končna rešitev, predvsem notranjosti, uspešen kompromis med potrebami naročnika in zahtevami spomeniškega varstva. Letos bomo prenovili kamnito fasado, zamenjali okna, del instalacij v kletnih prostorih in na peronski strani postaje namestili grafični informacijski sistem za potnike (piktograme in table). V naslednji fazi pa se bomo lotili notranjosti in zunanje ureditve platoja pred postajo.

### Kako in kje dobite zamisli za svoje delo?

Najbrž je nekaj v človeku, da je tak, kot je, da se mu porodijo ideje same po sebi. S tem nimam težav, sicer se ne bi odločila za takšen poklic. Prej nasprotno, na začetku imam vedno veliko zamisli, tako da jih moram pozneje pri delu opuščati, ker je možno izvesti eno nalogo samo po eni osnovni ideji. Oseba, ki se ukvarja s takšnim in podobnim poklicem, mora hoditi po svetu z odprtimi očmi, mora znati povezovati estetiko s funkcijo, slediti potrebam sodobnega časa in tako priti do rešitev, ki so uspešne in živijo.



## Noč na drči

Drča z vso pripadajočo infrastrukturo je v železniškem sistemu svojevrsten kraj, nedostopen, nevaren in večini ljudi neznan. Bližnji prebivalci ga poznajo predvsem po cviljenju koles v primežu tirnih zavor, kovinskih udarcih naletavajočih vagonov, monotonem glasu iz zvočnikov, ki napoveduje usmeritve posameznih vagonov ter po premikalkah, ki neprestano brzijo po nove in nove kompozicije, da jih porinejo čez drčo.

Toda drča je tudi izjemno privlačen kraj za snemanje, prepoln slikovitih motivov, še posebno, ko ga noč in megla zavijeta v skrivnostno kopreno, iz katere vznikajo in spet vanjo izginjajo ljudje, lokomotive, vagoni in cele kompozicije. Še posebej zanimivi pa so ljudje, železničarji, ki tu delajo in živijo z drčo. Megla in noč jim nadeneta podobo srednjeveških vojakov s kopji, ki pa jih polnočna malica ter kakšna kavica proti vzhodu spreminita v prijazne in nasmejane ljudi, vedno pripravljeni na šalo, pa tudi kakšno zbadljivko.

Ti posnetki so nastali neke meglene decembrske noči in so del ene od zbirk mojih železniških slik, s katerimi sem se predstavil minulo leto na letni konferenci Ameriškega centra za železniško fotografijo in umetnost v Čikagu.





# ***Z vlakom udobno in poceni!***

***Beograd 25 €***

***Benetke 15 €***

***Budimpešta 29 €***

***Dunaj 29 €***

***Linz 19 €***

***Praga 29 €***

***Zürich 29 €***

*Število vozovnic je omejeno.*

Vse informacije dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si) in po e-pošti [potnik.info@slo-zeleznice.si](mailto:potnik.info@slo-zeleznice.si)



Po razpadu avstroogrške monarhije smo zahodni in južni Slovani začutili potrebo po krepitvi medsebojnih vezi, tudi železničarji. Tako je bila na primer leta 1927 organizirana ekskurzija jugoslovanskih železniških uradnikov k češkim kolegom, leta 1932 pa je očitno šlo za podoben dogodek, o katerem priča ta značka.