

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Intervju

mag. Boštjan Koren, SŽ-Potniški promet:
V očeh potnikov smo enotno podjetje – železnica

Aktualno

Poslovodstvo Slovenskih železnic pripravilo ukrepe za učinkovitejše poslovanje
Odprtje železniškega postajališča v Gornji Košani

Fotoreportaža

Reška proga

Reportaža

Kraško-soška proga

Tujina

Latvija: Čari ozkotirne železnice





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.796 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopolisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. maja 2012.



Tovorna postaja Koper
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Intervju

Mag. Boštjan Koren, SŽ- Potniški promet: V očeh potnikov smo enotno podjetje – železnica

2



Aktualno

Posloводство Slovenskih železnic pripravilo ukrepe za učinkovitejše poslovanje

5



Aktualno

Odprtje železniškega postajališča v Gornji Košani

6



Aktualno

Sistem celovitega upravljanja energije na Slovenskih železnicah

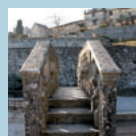
7



Fotoreportaža

Reška proga

14



Reportaža

Kraško-soška proga

16



Tujina

Latvija: Čari ozkotirne železnice

20



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Vsako potovanje se začne z enim korakom. Vsak korak začnemo z idejo in namero, ki je nastala kot rezultat preteklih izkušenj. Ob začetku revije, ko sprejemam nove odgovornosti in delo, zato pozdravljam sodelavce, s katerimi smo do zdaj ustvarjali »železniško zgodbo«, in nove, s katerimi si bomo še segli v roko.

Zavedam se, da v uredništvu nadaljujem tradicijo, ki so jo ustvarjali, ohranjali in negovali mnogi pred mano. Železniško glasilo se je od začetkov železniškega tiska, kmalu po drugi svetovni vojni, pojavljalo v različnih oblikah in se tudi različno imenovalo. Od leta 1961, odkar izhaja pod imenom Nova proga, je imela revija tako informativno kot tudi povezovalno vlogo. Pravilno ravnovesje med strokovnimi in poljudnimi temami je zelo pomembno, in je revijo ohranjalo vse do danes. Razveseljuje me dejstvo, da je celotna ekipa, ki skrbi za to edinstveno železniško revijo, odlična, učinkovita in usklajena. Predhodnik Marino Fakin, ki je prevzel nove naloge v podjetju, mi je predal odličen arhiv in izjemno dobro organiziran sistem, ki mi bo nedvomno olajšal premagovanje izzivov pri ustvarjanju revije.

Novo progo vidim kot rezultat učinkovitega sodelovanja med urednikom, avtorji člankov, fotografi, popotniki, in predvsem med železničarji. Ključni razlog, da se revija uspešno razvija, so prizadevanja ustvarjalcev in ne nazadnje tudi vodilnih kadrov podjetja.

Urejata revijo, ki je po tematiki tako specifična in iz morja železničarskih tem nagovarja več tisoč bralcev, je velik izziv, ki ga pogumno in z veseljem sprejemam!

Torej, pred nami je Nova proga.

V tokratni izdaji revije potujemo od odličnega sogovornika, direktorja, javnosti najbolj izpostavljenega dela našega podjetja. Direktor potniškega prometa na Slovenskih železnicah poudarja prednosti, ki jih ima podjetje, kadar se ustvari učinkovito ravnovesje med samostojnim manevriranjem ključnih delov podjetja in usmerjenostjo k skupnim ciljem v okviru celotne organizacije. Predstavi nam aktualne načrte in napredek na področju potniškega prometa v Sloveniji in na mednarodni ravni. Hkrati mag. Boštjan Koren poudarja, kako pomembno se je veseskozi zavedati želja potnikov in se nenehno izboljševati in razvijati.

V luči aktualnih svetovnih, evropskih in notranjih razmer se nam, v zasebnem in poslovnem okolju, nakazuje obdobje varčevanja in zategovanja pasu. Železničarji želimo in potrebujemo jasne cilje in usmeritve, zato so ukrepi, ki jih je aprila sprejelo novo posloводство, zelo dobrodošli. Vodilna trojka je ukrepe načrtovala, jih sprejela in jih tudi začela udejanjati.

Podjetje je lahko uspešno, če ima dobro načrtane cilje, ki jih lahko podpre z učinkovitimi procesi znotraj podjetja. V železniškem prometu je to še toliko bolj pomembno, ker veliko odgovornost pomenita tudi varnost in kontinuiteta prometa. V osrednjem delu revije lahko v devetem nadaljevanju preberemo o ključnih dejavnikih, ki vplivajo na kakovost in varnost železniškega prometa. V sodobnem času se lahko zaposleni na delovnem mestu pogosto srečujemo s stresom in drugimi nevšečnostmi, zato smo nekaj besed namenili tudi težavam z nadlegovanjem in mobingom na delovnem mestu.

Avtorji, ki pišejo prispevke o lepotah in zanimivostih Slovenije, ki jih dostikrat prezremo, so nam pripravili čudovite reportaže s prijetnih in za marsikoga nevsakdanjih potovanj. Kraško-soško progo in pokrajino ob njej, ki nedvomno spadata med najlepše predele Slovenije, zanimivo dopolnjujejo zgodbe o biserih avstrijske koroške, ki jo, priznam tudi sam, velikokrat izpustim iz svojega nabora krajših izletov. Prispevkom iz Slovenije ob koncu dodajamo še čare dopustniškega spoznavanja baltske države – Latvije.

Sodeč po številu in raznovrstnosti številnih društev, ki delujejo v okviru Slovenskih železnic, lahko povzamem, da smo železničarji tudi v prostem času aktivni in pozitivni ljudje. V rubriki prosti čas smo v tokratni izdaji opisali le nekatere izmed številnih dogodkov, ki so se zgodili v preteklem mesecu.

Spoštovani bralci, vabim vas k raziskovanju revije in vam želim prijetno branje.

Mag. Boštjan Koren, SŽ-Potniški promet

V očeh potnikov smo enotno podjetje – železnica

mag. Boštjan Koren,
direktor SŽ-Potniški promet d.o.o.
(foto: Antonio Živkovič)



Gospod Koren, v januarski številki Nove proge ste za potniški promet zapisali številne načrte in novosti. Kako napredujejo projekti, ki ste si jih zadali za leto 2012?

V potniškem prometu izvajamo šest glavnih strateških projektov:

- *Uvedba integriranega javnega potniškega prometa (IJPP)*, ki poteka na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor in trenutno terminsko zamuja, a se kljub temu predvideva uvedba enotne vozovnice leta 2013, prej pa pilotni projekti na izbranih relacijah oziroma območjih;

- *Izboljšanje dostopnosti potniškega prometa*, pri čemer gre za uvedbo novih postajališč, P&R, kolesarnic, odpravo ozkih grl na infrastrukturi. Projekt zaradi svoje vsebine poteka povezano z investicijami v infrastrukturo;

- *Nabava novih vozil potniškega prometa in prenova obstoječega voznega parka*; tudi nabava novih vozil je zaradi krčenja investicij prestavljena na obdobje po 2014, nameravamo pa pripraviti predlog oziroma program za prijavo na evropska sredstva, s katerimi bi lahko financirali 50 odstotkov investicije; do takrat pa bomo nadaljevali prenovo obstoječega voznega parka. Julija lani je začela voziti prva prenovljena dizelmotorna garnitura 813, letos pa nameravamo nadaljevati celovito prenovo še na štirih garniturah ter začeti prenavljati potniške vagoni, in sicer v sodelovanju s SŽ-VIT;

- *Uvedba prodaje po novih prodajnih kanalih*; investicijski program za nabavo kartomatov

je bil že izdelan in potrjen s strani posloводства, v pripravi je tudi internetna prodaja;

- *Razvoj prodajnih in marketinških produktov*, s katerimi želimo povečati prihodek na potnika. Govorimo o uvedbi turističnih vlakov, razvoju produktov na mednarodnem trgu in o promociji potovanja z vlakom; o slednjem je verjetno veliko zaznati iz medijev, saj se je v zadnjem letu, odkar smo začeli s skupino za marketing, prepoznavnost naših storitev povečala. Pretežno sodelujemo s partnerji »v celotni zgodbi«, kot na primer: poslikan Telemachov vlak in slovenska košarkaška reprezentanca, Festival Ljubljana, info zajtrk na postaji v času informativnih dni, pravilni vlak s Francijem Rogačem v božičnem času itd. Ponudbe za različne starostne skupine promoviramo tudi na sejmih po vsej Sloveniji. Enkrat na leto izdamo katalog Grem z vlakom, v nakladi 20.000 izvodov. Katalog je namenjen širši javnosti, v njem pa so predstavljene ponudbe potniškega prometa in zbrane uporabne informacije za naše potnike. Za promocijo PP odlično izrabljamo tudi komunikacijska kanala, in sicer spletno stran SŽ in profil na strani Facebook. Spletno stran Slovenskih železnic si vsak mesec ogleda povprečno 155.000 različnih obiskovalcev. Po podatkih lanskega merjenja obiskanosti spletnih strani, ki ga opravlja Slovenska oglaševalska zbornica, se je spletna stran SŽ v povprečju uvrstila na 40. mesto. Ob izločitvi spletnih strani medijskih hiš in iskalnikov pa je po obiskanosti na drugem mestu v Sloveniji. Profil na strani Facebook, Grem z vlakom, ima že 26.000 privrženecv. Profil se je uveljavil kot pomemben kanal obveščanja o ponudbah potniškega prometa in hkrati kot dvo-smerni kanal za hitro komunikacijo z uporabniki storitev;

- *Uvedba dodatnih storitev za potnike*, kjer gre za uvedbo prikazovalnikov na vlakih in v naših prostorih na postajah, WI-FI na vlaku, gostinske storitve itd.

Kaj menite o holdinški organizaciji Slovenskih železnic? Je to pravi recept za uspeh podjetja?

Holdinška organizacija omogoča močno povezanost vseh dejavnosti železniškega prometa, kar se še posebej odraža v potniškem prometu, saj dejavnosti drugih družb neposredno vplivajo na načrtovanje in izvajanje naše storitve.

To se posebej odraža pri načrtovanju investicijskih del v infrastrukturo, kar je neposredno povezano z načrtovanjem obsega in kakovosti naše ponudbe; biti mora pravočasno in čim bolj usklajeno.

Usklajevanje potreb po investicijah med prevozniki in infrastrukturo je logično in edino gospodarno. Enako velja za predvideno dinamiko oziroma časovne termine izvajanja predvidenih del. Nujno je tudi upoštevanje potreb razvoja železniških potniških storitev in skupno načrtovanje potrebnih investicij v železniško infrastrukturo, kot to poznajo na razvitih železniških upravah, kjer pri investicijah upoštevajo strateške cilje potniškega prometa. Izvajanje investicijskih del za prevoznika vedno pomeni spremembe v organizaciji in dodatne stroške pri izvajanju obvezne gospodarske javne službe in izrednih prevozov. V primerih slabše storitve prepeljemo manj potnikov, in te, zaradi njihovih negativnih izkušenj, potem na daljši rok tudi izgublamo. Zato mora prevoznik v potniškem prometu dejavno sodelovati pri načrtovanju investicijskih in vzdrževalnih del na infrastrukturi, upravljavec pa mora, kolikor je mogoče, upoštevati potrebe prevoznika. Kakovostno operativno izvajanje potniškega prometa že v običajnih razmerah zahteva koordinacijo in optimiranje voženj vlakov; posebej pomembno je ob izrednih dogodkih, kjer mora železnica proti zunanji javnosti delovati enotno in usklajeno. Obvladovanje zamud in s tem povezanih prestopnih zvez in čakalnih dob potniških vlakov ne

more biti v izključni pristojnosti prevoznika, saj nima vpogleda v prometno situacijo na določeni progi ali priključnih progah, in zato ne more optimalno upravljati voženj večjega števila vlakov v takih situacijah. Iz istega razloga prevoznik tudi ne more nositi vse odgovornosti za kakovostno obveščanje potnikov, in je nujno sprotno sodelovanje med predstavniki Infrastrukture in Potniškega prometa. Enotna informacija s strani železniškega osebja je pogoj za zaupanje potnikov in s tem kakovostno storitev prevoza.

Podobno je s povezanostjo z drugimi družbami, ki opravljajo storitve, ki se nanašajo na prevoz potnikov. V očeh potnikov smo enotno podjetje – železnica.

Kakšne so mednarodne potniške povezave s sosednjimi državami? Zakaj izgublamo nekatere povezave, na primer z Italijo?

Neposredne vlakovne povezave imamo z Avstrijo (Gradec, Dunaj, Beljak), Nemčijo (München, Frankfurt ...), Švico (Zürich), Madžarsko (Budimpešta) in Hrvaško (Zagreb, Opatija, Reka, Pulj), Srbijo (Beograd). Poleg naštetih neposrednih povezav je mogoče z vmesnimi prestopi potovati tudi v Bukarešto, Carigrad, Podgorico, Skopje ali Sofijo ... Pariz, Amsterdam. Dvaindvajsetega junija začne v Budimpešto iz Maribora voziti direktni vlak IC 1247/1246 Istra, ki bo imel zvezo s Puljem in Koprom.

Italijanske železnice so z začetkom veljavnega voznega reda enostransko ukinile še zadnji direktni vlak EN Venezia, kar pomeni za Slovenijo poslabšanje mobilnosti prebivalstva med sosednjimi državami in preusmeritev tokov potnikov. Ukinitve zadnje povezave vpliva tako na gospodarstvo kot tudi na turizem ter širše, v povezavi z vse-evropskimi aktivnostmi, ki potekajo na V. koridorju. Ukinitve vlaka poslabšuje mobilnost tudi v celotnem osrednjem evropskem prostoru, od Madžarske, Avstrije, Hrvaške ter vseh drugih

držav, ki so imele vlakovne zveze s prestopanjem na vlak Venezia. Enake težave z ukinitvami imajo železnice v Avstriji, ki so že uvedle avtobusne povezave do Benetk.

Enostranske ukinitve smo bili deležni že v preteklosti, ko so 1. aprila 2008 Italijanske železnice enostransko ukinile vlak EC Casanova, ne glede na to, da je bil ta polno zaseden, ker SŽ niso bile pripravljene sprejeti njihovih zahtev za plačevanje trase, kljub podpisanemu protokolu ob uvedbi vlaka. Leta 2008 so Italijanske železnice uvedle varnostne naprave na vlečnih sredstvih, zaradi česar vožnja z EMG 310 brez znatnih dodatnih investicij v navedene naprave ni bila več mogoča.

V letih 2008 in 2009 smo imeli več stikov s predstavniki Italijanskih železnic. Izražali smo pobude za uvedbo povezav Nova Gorica-Gorica, Ljubljana-Opčine ali Ljubljana-Trst in Ljubljana-Benetke, vendar pa se nanje niso odzvali. Za vzpostavitev čarterskega prometa v sezoni se je leta 2009 zanimal tudi italijanski zasebnik, ki pa je prav tako od Italijanskih železnic dobil neugodne pogoje.

Julija 2010 smo Italijanskim železnicam ponovno posredovali pobudo za sestanek, na katerem naj bi obravnavali možnost podaljšanja lokalnih povezav Ljubljana-Sežana do Opčin, z voznim redom 2010/2011. Odgovorili so nam septembra, in sicer, da za to tematiko niso pristojni in da naj se neposredno obrne na RFI, to je na italijanskega infrastrukturnega upravljavca. To smo takoj tudi naredili, vendar je bila odzivnost slaba, tako da smo šele v teh dneh prejeli njihov predlog za sestanek.

Trenutno je mogoče do Benetk potovati z vlakom do Beljaka, nato pa z InterCity busom Avstrijskih železnic – ki so ga te vpeljale zaradi enakih težav – do Benetk, lahko pa potujete tudi z vlakom do Kopra in nato z avtobusom do Trsta.

Zaradi slabe ekonomske situacije v Evropi so predvidene še nekatere redukcije potniškega prometa v sosednjih državah.

Tako so 15. aprila Madžarske železnice zaradi slabe zasedenosti in visokih stroškov odpovedale deset maloobmejnih lokalnih vlakov. Tudi na Hrvaških železnicah že razmišljajo o drastičnem zmanjšanju mednarodnega prometa v naslednjem voznorednem obdobju.

Ali v prihodnje predvidevate gradnjo novih železniških postajališč na območju Ljubljane, na primer na Dolgem mostu?

Razvoj posameznih postajališč je povezan z načrtovanjem prestopnih točk in P&R lokacij na območju ljubljanske urbane regije. Načrtovanih je 23 prestopnih točk. Od teh je za železniški potniški promet zanimivih 15 lokacij. Te prestopne točke pa morajo biti usklajene z razvojem sistema integriranega javnega potniškega prometa, katerega nosilec bo železniški potniški promet. Izdelana je vsa potrebna dokumentacija za postajališči Dolgi most in Lavrica. Kot pomemben potniški potencial za umestitev novega postajališča je tudi lokacija ob sedežu družbe SŽ VIT (nekdanji CD) – to je območje Fužin. Odločitve o gradnji in ureditvi novih postajališč so v domeni države in lokalnih skupnosti, mi pa vsekakor hočemo in želimo vplivati na odločitve o novih gradnjah, saj poznamo potrebe obstoječih potnikov in potencial novih.

Bližajo se poletni meseci. Ali pripravljate kakšne posebne ponudbe za poletje? Kako je s povezavami s Hrvaško in s kopalnimi vlaki?

Letošnje poletje bomo ponovno vpeljali posebno ponudbo za dijake in študente Abonent+, po kateri bo junijska mesečna vozovnica veljala še ves julij in avgust. Prvega maja je začela veljati tudi nova ponudba za upokojece, imetnike senior izkaznice K-13 a, Senior +5. Po tej ponudbi bo lahko tisti, ki ima izkaznico K-13 a, s sabo na potovanje povabil še vsaj pet pri-

jatelj, ne glede na starost, ki bodo lahko kupili vozovnice po polovični ceni, sam pa bo potoval brezplačno.

Kopalni vlaki začnejo voziti 23. junija v Pulj, prav tako bo od 26. junija iz Maribora v Koper vozil vlak ICS, vse leto pa vozijo direktni vlaki v Opatijo in na Reko, ter s prestopanjem v Zagrebu do Splita.

Kakšen je bil obisk vlakov, ki ste jih med prvomajskimi prazniki organizirali v Pulj? Ali lahko glede na ta obisk že kaj sklepate o prometu za poletno sezono?

Za Pulj je bilo prodanih približno 450 vozovnic, kar ni slabo. Glede na vse možne naštetje ponudbe pričakujemo, da bodo ljudje več uporabljali železniški prevoz tudi v poletni sezoni. Naš glavni cilj pa ostaja postati nosilec integriranega javnega potniškega prometa, kar pomeni vse leto ponujati kakovosten javni prevoz.

Ali lahko potniki pričakujemo, da bomo v kratkem kupovali vozovnice na kartomatih oziroma po internetu?

V pripravi je razpis, ki vključuje postavitev 38 kartomatov po Sloveniji leta 2013; v načrtu je tudi spletna prodaja, najprej abonentskih vozovnic, ki so že zdaj na brezkontaktni čip kartici, kar poenostavlja odpravo potnikov, v naslednji fazi pa je v načrtu spletna prodaja tudi za vse druge vozovnice, razen mednarodnih vozovnic.

Trenutno lahko potniki že kupujejo vozovnice na testnem kartomatu, ki je postavljen v avli na železniški postaji v Ljubljani. Gre le za testni kartomat, kar še ne pomeni, da bomo takšne avtomate tudi dejansko nabavili.

Ali prejmete dosti pohval in predlogov potnikov? Kako rešujete morebitne pritožbe?

V prvem četrtletju letošnjega leta smo prejeli 28 predlogov in kar 47 pohval, ki so nam jih

poslali uporabniki naših storitev. Predlogi se v večini nanašajo na vozni red, v manjšem obsegu tudi na storitve. Pohvale pa se v največji meri nanašajo na ustrežljivost osebja tako v vlakih kot na postajah. Vse pritožbe, utemeljene in neutemeljene, obravnavamo v sodelovanju z drugimi službami oziroma v sodelovanju z vpletenimi delavci. Vsaka pritožba glede na vsebino potrebuje posebno obravnavo. Pritožbe, ki se nanašajo na osebje, temeljito raziščemo, tako da pridobimo izjave vseh vpletenih v opisanem dogodku, uporabljamo tudi IT tehnologijo, kjer so nam v pomoč natančni časi dogodkov (čas prodaje). Pritožbe se obravnavajo še na naših krožkih kakovosti, z njimi pa seznanjamo tudi osebje in ga dodatno poučujemo. Prav tako delavce seznanimo tudi s pohvalami potnikov.

Na nekaterih vlakih, med drugim tudi na vlakih ICS, ni več restavracije. Kako bo z gostinsko ponudbo na vlakih v prihodnje?

Gostinska ponudba je del projekta »dodatne storitve za potnike« in bo tudi v prihodnje na naših vlakih. Trenutno od zunanjih izvajalcev zbiramo ponudbe za opravljanje te storitve. Sprva bo na vlakih ICS in na vlaku IC Pohorje, pozneje pa bomo ponudbo razširili tudi na druge, tako na mednarodne kot na medkrajevne/lokalne vlake, pri čemer bomo na slednje namestili avtomate za hladne napitke ter prigrizke. V optimalnem primeru lahko pričakujemo gostinsko storitev na ICS-ih in IC Pohorje v obliki osebne strežbe s poletnim voznim redom.

Ste razmišljali o kakšnih posodobitvah na vlakih, da bi bili vlaki potnikom še bolj prijazni, na primer WI-FI, digitalni zasloni ...

Razmišljamo in poznamo možnosti posodobitve vlakov, vendar so zaradi trenutnega finančnega stanja investicije zno-

traj skupine SŽ praktično ustavljene. V pripravi je razpis za uvedbo prikazovalnikov na vlakih in v naših prostorih na postajah, problem WI-FI-ja na vlakih je širši, saj ni ustrezne pokritosti s signalom javnih GSM ponudnikov na celotnem omrežju slovenskih železnic.

Kaj je po vašem mnenju najpomembnejše za uspeh podjetja v železniškem potniškem prometu?

Predvsem zadostno zagotavljanje sredstev za opravljanje javno gospodarske službe s strani naročnika. Pomembno je, kar predpisuje tudi evropska uredba, da podjetje ustvari primeren dobiček, ki je namenjen izboljšanju storitev za potnike. Naročnik mora opredeliti storitve OGJS, to je obvezne gospodarske javne službe – število vlakovnih povezav, glede na možno financiranje pred pripravo poslovnega načrta in izdelavo organizacije prometa potniških vlakov, kar pa do sedaj pri nas ni bila praksa.

Seveda so potrebna tudi zadostna in ustrezna tehnična sredstva, kot so motorne garniture in vagoni ter prodajni kanali, ter primerna infrastruktura – zadovoljive hitrosti, primerno število opremljenih postaj in postajališč z boljšo dostopnostjo -, kar vse je pogoj za prijazen storitev prevoza, ki je lahko alternativa osebnemu prevozu, in s tem za uspešno poslovanje družbe SŽ-Potniški promet.

Se sami pogosto vozite z vlakom? Poznate kakšno zanimivo anekdoto z vlaka?

Ker sem iz Ljubljane, imam ta privilegij, da hodim v službo peš. Vlak uporabljam za službene obveznosti ter včasih za potovanja v prostem času z družino ali prijatelji.

Kakšnih posebnih anekdot nimam, vedno pa imam na vlaku poseben občutek varnosti in sproščenosti, v prostem času pa doživljam potovanja ter počitnic, ki se pričnejo z vstopom na vlak.

Janez Krivec

Poslovodstvo Slovenskih železnic predstavilo ukrepe za učinkovitejše poslovanje

Poslovodstvo Slovenskih železnic je sprejelo načrt dela z glavnimi ukrepi za obdobje enega leta, ter interventne sklepe s takojšnjim izvajanjem. Sklepi se nanašajo na vsa področja delovanja sistema Slovenskih železnic in vključujejo ukrepe tako na prihodkovni kot na odhodkovni strani. Za vse ukrepe je poslovodstvo določilo nosilce in roke za njihovo uresničitev. Ključni cilj sprejetih ukrepov je čim hitrejšo izboljšanje stanja sistema Slovenskih železnic ter doseganje boljših poslovnih rezultatov.

Ukrepi zajemajo:

- organizacijske spremembe skupine SŽ,
- dogovor s socialnimi partnerji v skupini SŽ do 31. decembra 2013,
- dejavnosti za doseganje dogovora z državo glede višine sredstev za obvezne gospodarske javne službe in glede odprtih terjatev,
- številne restriktivne ukrepe za znižanje stroškov poslovanja,
- ukrepe za povečanje učinkovitosti,

- ukrepe za povečanje prodaje v potniškem kot v tovornem prometu.

Tem se pridružujejo še ukrepi na področju dezinvestiranja in upravljanja nepremičnin, ukrepi na področju kapitalskih naložb, pri izboljšanju delovanja celotne skupine SŽ, ukrepi na področju prekinitve škodljivih pogodb, ter ukrepi na področju izvedenih finančnih instrumentov, ukrepi na področju sodelovanja z državnimi organi in ukrepi na normativnem področju.

Tovorni promet

Za povečanje prodaje v tovornem prometu, ki deluje na liberaliziranem evropskem trgu, bodo Slovenske železnice nadaljevale pogajanja s hrvaškimi in srbskimi železnicami o ustanovitvi podjetja Cargo 10 ter svoje poslovanje pospešeno internacionalizirale. Predviden je razvoj novih produktov ter direktnih povezav med terminali, lukami in večjimi izvori oziroma ponori blaga ter razvoj logističnih produktov z visoko dodano vrednostjo. Za doseganje večje

finančne učinkovitosti bodo postopno prenovljene prodajne pogodbe, eden od pomembnih ukrepov v tovornem prometu pa je tudi ureditev poslovnih odnosov z Luko Koper.

Potniški promet

V potniškem prometu bodo Slovenske železnice oblikovale nove produkte, na primer vikend pakete, proučile možnosti za uvedbo dopolnilnih prevozov med postajami in delovnimi mesti potnikov. Oblikovali bodo tudi strategijo uvajanja novih direktnih vlakov za hitrejšo povezave med bolj oddaljenimi kraji, za dodatne prihodke pa bo poskrbela nova strategija oglaševanja na vlakih in postajah. Na novo bo zasnovana tudi gostinska ponudba na potniških vlakih.

Kadri

Na kadrovskem področju se bo letos in prihodnje leto nadaljeval program predčasnega in rednega upokojevanja skupaj s programom razreševanja presežnih zaposlenih. Poslovodstvo se s socialnimi partnerji že pogaja glede znižanja stroškov dela v letošnjem letu.

Infrastruktura

Na področju infrastrukturnih projektov bo opravljena revizija vseh projektov. Določene bodo prednostne naloge vzdrževanja in investicij v infrastrukturo za doseganje večje kakovosti storitev. Pri tem bo glavno vodilo z istimi sredstvi opraviti več.

Poslovodstvo je sklenilo pregledati in kar najbolj racionalizirati pogodbe za odvetniške, svetovalne in nematerialne



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes (foto: Miško Kranjec)

storitve. Poleg tega bodo z najpomembnejšimi dobavitelji na vseh področjih potekala pogajanja za znižanje cen in izboljšanje nabavnih pogojev.

V odnosih z državo bodo za stabilno poslovanje in nadaljevanje sanacije Slovenskih železnic nujni podpis pogodbe za plačilo zakonsko priznane terjatve v višini 134 milijonov evrov, podpis večletnih pogodb za obvezne gospodarske javne službe ter dolgoročni dogovor glede gibanja cen vozovnic v notranjem prometu.

Poslovodstvo Slovenskih železnic je sprejelo tudi številne ukrepe za znižanje vseh drugih stroškov podjetja. Vse organizacijske enote bodo še bolj racionalizirale splošne stroške, kot so stroški energije, stroški pisarniškega materiala, potni stroški in podobno. Večjo učinkovitost bomo dosegli s centralizacijo nabavne funkcije ter spremembami in optimizacijo nabavnih procesov v celotnem sistemu.

Marko Tancar



(foto: Miško Kranjec)

Odprtje železniškega postajališča v Gornji Košani

V okviru sklepnega dela obnove odseka železniške proge Košana–Gornje Ležeče je generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, skupaj z ministrom za infrastrukturo in prostor Zvonetom Černačem ter županom občine Pivka Robertom Smrdeljem, na slovesnosti 9. maja predal v uporabo novo železniško postajališče v Košani.

Na trasi, ki je po besedah generalnega direktorja bistvenega pomena za Slovenske železnice, so obnovili oba tira, sanirali križiški, jurgovski, ležeški in delno tudi košanski predor. Glavne spremembe na progi so predvsem povečanje zmogljivosti proge s 119 na 140 vlakov na dan, višja hitrost vožnje vlakov in ukinitvev dveh nivojskih križanj.

Na postajališču Košana je bil zgrajen sodoben podhod, dvigala in dva perona v dolžini sto metrov. S tem je bila končana preureditev železniškega postajališča in narejen bistven korak k večji varnosti v železniškem prometu.

Janez Krivec



Generalni direktor Dušan Mes, Robert Smrdelj in Zvone Černač (z leve proti desni) prerezali trak na slovesnosti ob odprtju železniškega postajališča (foto: Miško Kranjec)



Sodobno postajališče s podhodom, dvigali in uredjenima peronoma v Gornji Košani (foto: Miško Kranjec)

Sistem celovitega upravljanja energije na Slovenskih železnicah

Poslovodstvo Slovenskih železnic je konec aprila sprejelo sklep, da bo holding SŽ na področju energetike, kot eden največjih porabnikov energije v Sloveniji, sledil evropskim podnebno-energetskim ciljem. Strokovnjaki na SŽ se strinjajo, da je nujno treba vzpostaviti celovito upravljanje energije, kar pomeni kakovostnejšo in bolj racionalno porabo energije in tudi znatne prihranke pri energiji. Slovenske železnice bodo vzpostavitev sistema upravljanja energije ustrezno povezale z že pridobljenimi standardi za okolje in kakovost.

Stroški energije so leta 2010 znašali dobrih 8,3 odstotka vseh poslovnih odhodkov Slovenskih železnic. Pri tem je odpadlo na opravljanje vlečne dejavnosti skoraj 90 odstotkov celotne porabe električne energije. Strošek energije je drugi največji strošek na SŽ, zaradi česar je optimizacija stroškov eden najpomembnejših kratkoročnih poslovnih ciljev SŽ.

Celovito obvladovanje energetske porabe na SŽ je mogoče doseči le s sistemskim pristopom, s katerim se uspešno in učinkovito povečuje energetska učinkovitost. Energetski menedžment je vrsta sistema, ki omogoča sistematično in ko-



(foto: Miško Kranjec)

ordinirano upravljanje energije v vseh delih SŽ in s katerim bo mogoče zaradi načina gospodarjenja oziroma upravljanja energetskih virov ter spremljanja porabe energije že kratkoročno prihraniti.

Uvajanje energetskega menedžmenta bo potekalo na ravni vseh odvisnih družb in bo pokrivalo naslednja ključna področja:

- poraba energije pri prevozu potnikov, blaga in pri storitvenih dejavnostih (vleka, poraba motornih goriv na motornih vozilih, vodenje železniškega prometa);
- poraba energije v stavbah (ogrevanje, razsvetljava, klimatizacija, delovanje IT opreme, proizvodnja ...);
- dobava energije in razvoj

infrastrukture za dobavo in prenos električne energije, systemske zahteve (spremljanje in nadzor nad izvajanjem energetske zakonodaje, koordinacija med OD, nabava opreme za povečanje energetske učinkovitosti, obnovljivi viri energije).

Janez Krivec

Konkurenca med ponudniki potniškega prometa na italijanskih železnicah

Aprila je iz Rima proti Neaplju odpejal prvi italijanski zasebni hitri vlak. S tem je za italijanske železnice nastopilo novo obdobje konkurence v potniškem prometu. Vlak, ki ga je proizvedlo podjetje Alstom, doseže hitrost do 360 kilometrov na uro in deluje v skladu z visokimi okolj-

skimi in ekonomskimi standardi. Temno-rdeč vlak z imenom Italo, je dolg dvesto metrov in se ponaša s sodobno notranjo opremo, usnjenimi sedeži, panoramskimi okni ter celo s kino vagonom.

Podjetje NTV, ki je prvi italijanski zasebni ponudnik železniških potniških

prevozov, upa, da si bo priborilo del trga italijanskega železniškega potniškega prometa. Uvedli so tudi že sistem določanja cen vozovnic, pri katerem bodo za zgodnejše rezervacije ponujali cenejše vozovnice.

Janez Krivec

Slovenske železnice pripravile izobraževanje za Gasilsko brigado Ljubljana

Prejšnji mesec smo v sodobno opremljeni šolski učilnici v Centralnih delavnicah Moste organizirali izobraževanje poklicnih gasilcev Gasilske brigade Ljubljana. Izobraževanja se je v štirih dneh udeležilo 131 poklicnih gasilcev. Na predavanjih in praktičnih ogledih smo

pripadnikom Gasilske brigade Ljubljana predstavili posebnosti, ki jih lahko pričakujejo pri delu na železniški infrastrukturi, in se še posebej posvetili nevarnostim, povezanim z elektroenergetskim sistemom. Poučili smo jih tudi, kako se varno gibati po železniških ti-



Predstavitve dvopotnega vozila Unimog in opreme intervencijske skupine SŽ



Pripadniki GBL na ogledu dvigala

rih. Ker so posredovanja gasilcev na železnici na srečo redka, usmerjenih izobraževanj na to temo pa še ni bilo, smo naredi-

li pomemben korak k večji varnosti v železniškem prometu v Sloveniji.

Zoran Matijevič

Organizatorji izobraževanja, sodelavci iz Obrambnih zadev, zaščite in varnosti v Sekretariatu SŽ, se zahvaljujejo vsem predavateljem ter vodji intervencijske skupine SŽ.

Akcija Očistimo svet 2012 v SPP Maribor

V okviru akcije Očistimo svet 2012 smo se v petek, 23. marca, zjutraj zbrali sodelavci sekcije za potniški promet Maribor in delovne enote Maribor. Priskrbeli smo si vreče in rokavice ter se lotili čiščenja okolice. V akciji je sodelovalo enaindvajset prostovoljcev. Zbrali smo več kakor 140 kilogramov komunalnih odpadkov. Naslednji dan smo pokosili travo in zasadili rože v cvetlične lonce, ki jih je prispel naš sodelavec. Tako smo si nekoliko polepšali naše delovno in bivalno okolje. Po koncu čiščenja smo skupaj spili še kavo in ugotovili, da je svet lepši, če kdaj pa kdaj združimo moči in naredimo nekaj zase, naravo in za boljši jutri.

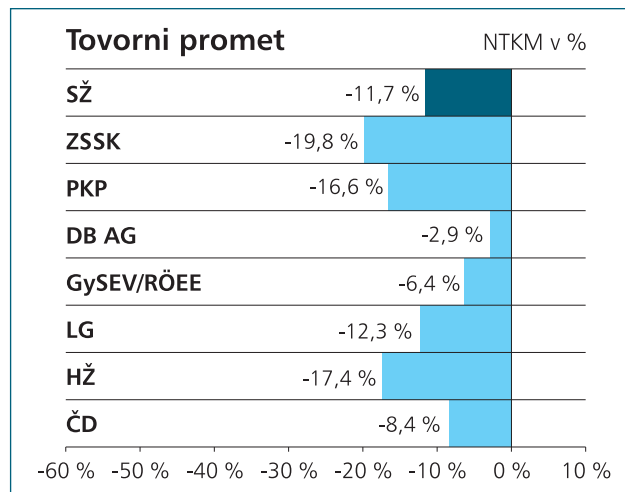
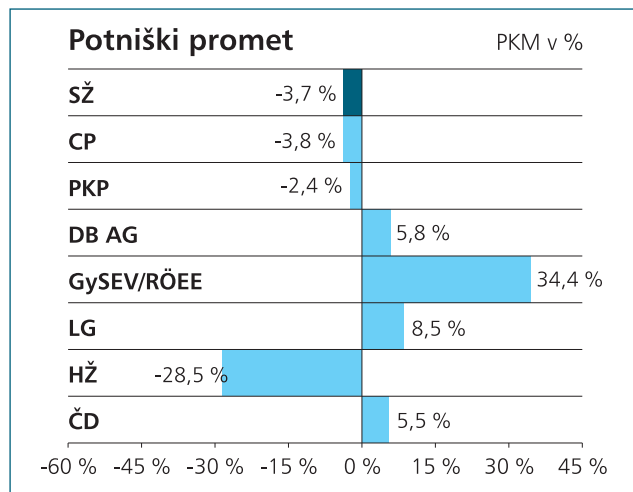
Beti Fortuna



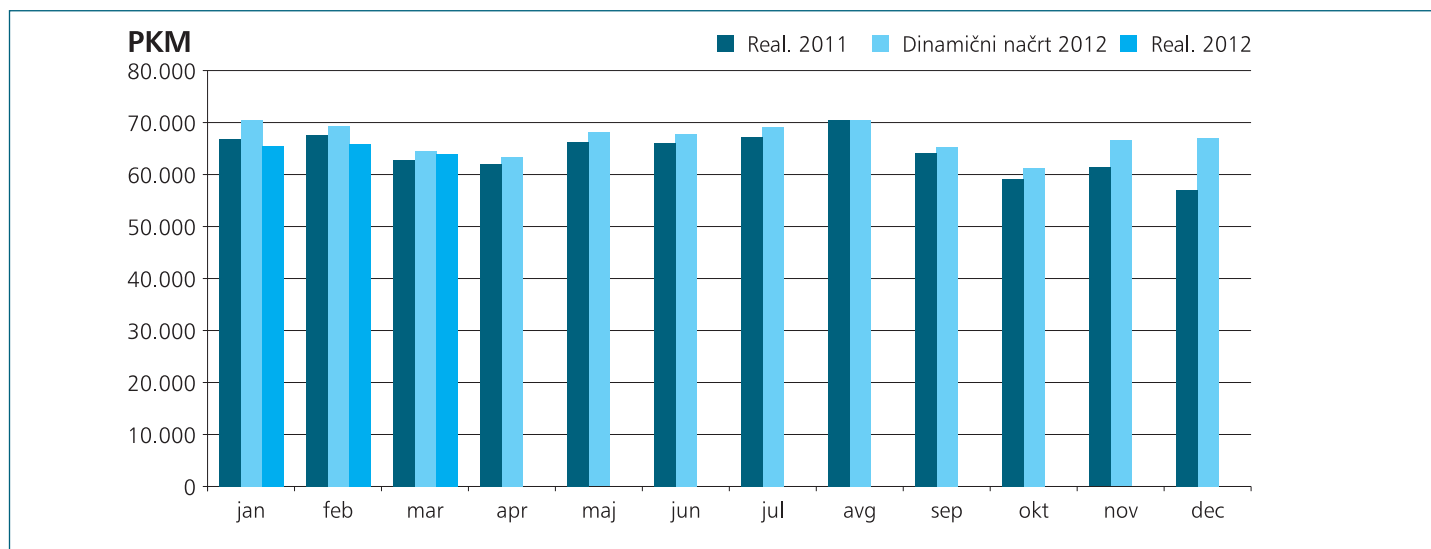
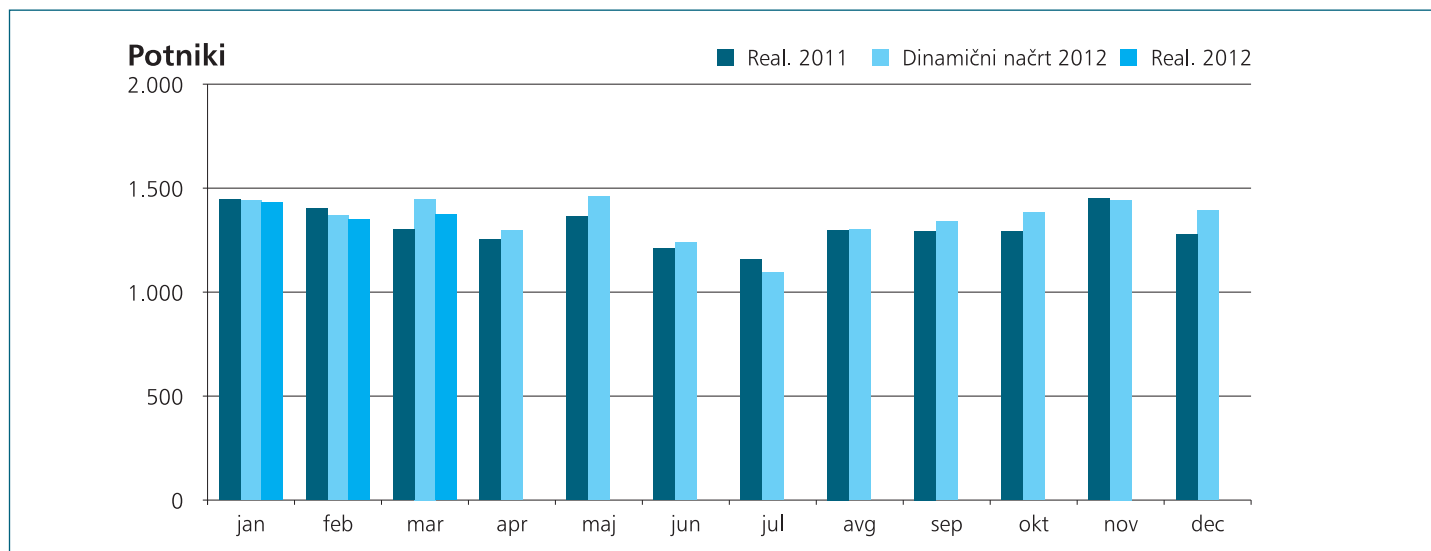
Prostovoljci sodelavci sekcije za potniški promet Maribor in delovne enote Maribor (foto: Igor Najvirt)

Obseg dela evropskih železnic Januar-februar 2012/2011

Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC



Potniški promet Slovenskih železnic



Preprečevanje nedovoljenega vedenja na delovnem mestu

Mobing in drugo neprimerno in nedovoljeno vedenje ter ravnanje na delovnem mestu prizadene tako posameznika, kot organizacijo in družbo. Posledice pusti na vseh. Gre za pojav, o katerem premalo govorimo in o katerem je treba javno govoriti, da bomo lahko zagotavljali ustrezno delovno okolje, kar delodajalcu nalagajo tudi zakon in drugi predpisi.

O mobingu smo pisali že v junjsko-julijski številki Nove proge leta 2009, kot čedalje bolj skrb zbujajočem pojavu v delovnih okoljih in naši družbi. Odgovornost nas vseh je, ne glede na to, ali smo v vlogi podrejenih ali nadrejenih delavcev, da ne toleriramo vedenja, ki vsebuje elemente mobinga. Prav tako pa je odgovornost nas vseh, da v primeru takšnega vedenja spregovorimo in opozorimo druge, da je nedopustno. Če to ne zaleže, je naslednji korak realizacija določenih ukrepov za preprečevanje in zmanjševanje mobinga na delovnem mestu. V tem primeru ima odločilno vlogo delodajalec.

Zagotavljanje varstva delavcev pred spolnimi in drugimi oblikami nadlegovanja in trpinčenja na delovnem mestu je v naši zakonodaji urejeno v 6. členu **Zakona o delovnih razmerjih** (Ur. l. RS, št. 42/2002, 103/2007). Tudi zakonodaja Evropske unije opredeljuje obveznosti delodajalca, ki mora narediti vse potrebno, da zaščiti delavca pred »šikaniranjem«, duševnim trpinčenjem ali kakršnim koli drugim nasiljem na delovnem mestu. Delodajalec je torej tisti, ki je dolžan preprečevati vse oblike nedopustnega, nesprejemljivega in nedovoljenega vedenja v delovni organizaciji, ki jih posamezni delavec občuti kot duševno trpinčenje

in nasilje in ki mu povzročajo kakršno koli škodo in posledice. Delavca mora delodajalec v takšnih primerih zaščititi in sprejeti vse potrebne ukrepe, da do takšnega ravnanja ne bo več prihajalo.

Tudi Zakon o varnosti in zdravju pri delu, ki je začel veljati decembra 2010 (Ur. l. RS, št. 56/1999), nalaga delodajalcu obvezno zagotavljanje varnega in zdravega dela v najširšem smislu. To pomeni, da mora delodajalec prepoznati, preprečevati in odpravljati tudi težave zaradi duševnega trpinčenja in nasilja na delovnem mestu. Pri tem je lahko v pomoč Pravilnik o prepovedi nadlegovanja in trpinčenja na delovnem mestu, v katerem delodajalec navede ukrepe, s katerimi bo zaščitil delavce pred nezaželenimi pojavi in ravnanji.

Na intranetni strani SŽ (<http://intranet/Kadri/Nadlegovanje/DopisNadlegovanje.pdf>) je od 29. julija 2005 objavljen dopis: **Informacija o ukrepih v zvezi s spolnim nadlegovanjem na delovnem mestu in zaščito pred tem v podjetju Slovenske železnice**, in od 9. septembra 2010 dopis: **Informacija o možnih ukrepih v zvezi z nadlegovanjem in trpinčenjem na delovnem mestu in zaščito pred tem v podjetju Slovenske železnice d. o. o.**, ki je dostopen na <http://intranet/Kadri/Nadlegovanje/Informacija.pdf>. Dopisa sta namenjena ozaveščanju delavcev, razumevanju problemov in določata postopek delodajalca v primeru zaznave nedopustnega ravnanja in vedenja. Tu so navedene tudi kontaktne osebe, na katere se delavec lahko obrne v primeru doživljanja nezaželenega in nedopustnega vedenja na delovnem mestu.

Prepoznavanje mobinga in drugega nedovoljenega vedenja

Kako vedeti, v katerih primerih lahko govorimo o mobingu in kdaj ne gre za mobing? V praksi se dogaja, da se na delovnem mestu pojavljajo določena ravnanja, ki niso dopustna. Delavec, ki ne ve dobro, kaj je mobing in kaj so druga nedopustna, nedovoljena ravnanja, lahko kaj hitro ta ravnanja zamenja oziroma enači z mobingom.

Mobing je najhujša in ponavljajoča se oblika nedovoljenega vedenja in ravnanja s strani drugih delavcev ali/in nadrejenih, kjer se delavec počuti ogroženega, izključenega, ponižanega, in pri čemer je lahko ogroženo njegovo zdravje in prizadeto njegovo osebno dostojanstvo.

Dejstvo je, da je delodajalec dolžan preprečevati nedopustna in nesprejemljiva ravnanja na delovnem mestu in zaščititi delavca pred njimi. Delodajalec je tako dolžan zagotavljati varno delovno okolje, pri čemer mora upoštevati tudi psihosocialna tveganja. Varno delovno okolje je eden ključnih dejavnikov za uspešnost podjetja. Delavec, ki se počuti ogroženega, bo svojo energijo usmerjal v svojo zaščito in ohranjanje duševnega ravnovesja, namesto, da bi jo usmerjal v ustvarjalnost, kreativnost, inovativnost in kakovost svojega dela.

Konflikti na delovnem mestu in v delovnem okolju niso nekaj, čemur se lahko ali moramo izogniti. So del realnosti. Zavedati pa se je treba, da je nek konflikt lahko začetek za razvoj mobinga. Zato je smiselno, da se takšni konflikti pričnejo

razreševati takoj, da ne prerastejo v sovraštvo, maščevanje in dejanski razvoj mobinga. Pomembno je torej konstruktivno soočanje s konflikti. Če se konfliktom izogibamo, jih zanikamo in jih poskušamo nekonstruktivno obvladovati s pozicije moči (nadrejeni položaj), potem temu skoraj gotovo sledijo nedopustne oblike vedenja in ravnanja na delovnem mestu, ki najpogosteje prerastejo v mobing.

Kaj je mobing?

Mobing ni enkratno dejanje ali nedopustno ravnanje, temveč gre za ponavljajoča se nesprejemljiva ravnanja, ki trajajo dlje časa. Po definiciji se morajo ponavljati vsaj **enkrat na teden, in to v obdobju šestih mesecev zapored**. Torej gre za sistematična, ponavljajoča se negativna dejanja na delovnem mestu in v povezavi z delom. Mobing je torej proces, kjer povzročitelj načrtno in namensko prizadene žrtev in se pri tem poslužuje poniževanja, izolacije, zatiranja, žaljenja, odvzemanja dela, nalaganja neprimerne kritike, širjenja neresnic, stigmatizacije, postavljanja diagnoz ipd.

Druge oblike **neprimerne vedenja**, kot so na primer povzdigovanje glasu na delavca, širjenje informacij iz zasebnega življenja delavca, kategoriziranje delavca, da je psihični bolnik, izvajanje pritiska na delavca itd., se ne štejejo za mobing, pač pa je to nedovoljeno vedenje, ki ga je ravno tako treba preprečevati, in ne tolerirati. V takem primeru gre za pomanjkanje kulture vedenja. Dolžnost delodajalca je, da se odziva na vsa nedopustna ravnanja. V ta

namen mora delodajalec vzpostavljati mreže, s čimer pravočasno zaznava morebitne pojave nedopustnega vedenja in ga ustrezno sankcionira.

Tudi t.i. **lažni mobing** je lahko pojav v delovnem okolju, na katerega se je treba odzvati in ga preprečevati. Kajti tudi lažni mobing negativno vpliva na klimo v podjetju. Običajno pa je usmerjena proti konkurenci.

Ukrepanje žrtev ob pojavu nedopustnega ravnanja na delovnem mestu

Pomembno je, da žrtev pravočasno in takoj ukrepa. Delavec, ki je žrtev neprimerne in nedopustnega vedenja, naj najprej pri sebi preveri, ali ni morda preobčutljiv in ali ne doživlja določenega ravnanja pretirano. Nekateri posamezniki namreč lahko doživljajo »kriv prst« kot napad na njihovo osebnost. V takšnih primerih je dobro, da se človek osvesti, da se bo sposoben soočiti s konflikti in da bo znal jasno postavljati meje in ne bo dovolil neprimerne in nedopustnega vedenja in poniževanja. Včasih namreč lahko

krivice v svoji glavi doživljamo kot veliko večje, kot pa so v realnosti.

Pomembno je pravočasno ukrepanje in reševanje konfliktnih situacij na začetku, dokler še ni veliko medsebojnih zamer in obtožb. Če se osebi ne zmoreta pogovoriti sami, lahko poiščeta pomoč tretjega, ki bo pomagal k pomiritvi in spravi.

Zamera, umik, »kuhanje užaljenosti« in podobno so neustrezni odzivi, ki nam niso v pomoč pri reševanju nastalih problemov. Posameznik, ki je nagnjen k užaljenosti, ne bo funkcionalen pri iskanju ustreznih rešitev. Pomemben je torej naš konstruktivni odziv na dogodek in naša aktivnost po dogodku.

Zagotavljanje pomoči v primeru doživljanja mobinga na delovnem mestu

V pogovoru z usposobljenim strokovnjakom lahko preverimo ustreznost ravnanja tistega, o katerem menimo, da nad nami izvaja mobing. Ob tem lahko preverimo tudi lastne odzive

na nedopustno vedenje, če so nam v pomoč, da se bomo lahko pred mobingom tudi zaščitili. Če ugotovimo sami pri sebi, da so naši odzivi neustrezni in da nas še bolj izčrpajo, potem je smiselno, da premislimo o ustreznih obrambnih mehanizmih, ki jih bomo razvili, da se bomo v prihodnje lažje zaščitili. Pomembno je, da kot posamezniki odreagiramo, sicer dopuščamo, da se nedopustno in neprimerno ravnanje vzdržuje, krepki in utrjuje. Pri tem je dolžnost delodajalca, da prav tako odreagira in ne dopušča neprimerne ravnanja v delovnem okolju. Delodajalec lahko svojim delavcem omogoči trening nenasilne komunikacije in funkcionalnih odzivov na neprimerno vedenje.

V hujših primerih, ko se nedopustno ravnanje ne preneha in ne razreši, pa je smiselno, da delavec, ki doživlja ponavljajoče se neprimerno vedenje in je žrtev takšnega ponavljajočega se nedopustnega vedenja, takšno ravnanje pisno prijavi pooblaščenцу za sprejem tovrstnih prijav v podjetju. Delavec mora posredovati delodajalcu

vse potrebne podatke in opis okoliščin v zvezi z izvajanjem mobinga oziroma nedopustnega vedenja. Delodajalec se mora na pisno prijavo odzvati v osmih dneh, sicer lahko delavec zahteva sodno varstvo. Ob tem se delavcu priporoča pisanje dnevnika o nedopustnem ravnanju ali mobingu, v katerega vpisuje podatke, kot so: dan in ura, kraj/prostor dogajanja, izvajalec ravnanja, opis mobinga, priče dogodka, naš odziv po samem dogodku, ravnanje po dogodku, priče po dogodku, oseba, ki izpolnjuje dnevnik, in datum, kdaj je bil dnevnik predan delodajalcu. Oblika in vsebina posameznih polj dnevnika bo objavljena tudi na spletni strani SZ.

Odgovornost vseh nas je, da o mobingu in drugem nedovoljenem in nedopustnem ravnanju na delovnem mestu govorimo, se o teh pojavih osveščamo in takšnega vedenja ne dopuščamo, ga ne podpiramo, ne toleriramo in ga preprečujemo. Ob pojavu takšnega ravnanja pa tudi ustrezno ukrepamo.



V spomin Jožetu Šplajtu (1966–2012)

Aprila nas je globoko pretresla novica, da je v tragični nesreči preminil naš dolgoletni in nadvse cenjeni sodelavec Jože Šplajt.

Rodil se je 2. februarja 1966 v Celju. Njegovo otroštvo in najstniška leta so zaznamovale številne trpke življenjske preizkušnje. Trdno jim je kljuboval, vendar se je moral prvič zaposliti že zelo mlad, takoj po osnovni šoli.

Slovenskim železnicam je bil zvest dolgih dvajset let. Zaposlen je bil v sekciji SVP Celje, kot pleskar. Poznali smo ga kot marljivega in poštenega sodelavca, ki je vedno z nesebičnostjo pomagal človeku v stiski. Tudi v prostem času ni miroval, temveč je s svojo pleskarsko spretnostjo pomagal prijateljem in znancem. V veliko oporo mu je bila njegova partnerica Majda, saj je ob njej našel spoštovanje in ljubezen in si skupaj z njo ustvaril trden dom.

Hvaležni mu ostajamo za vse dobro, ki nam ga je naklonil. Spominjali se ga bomo po njegovi prizadevnosti pri delu, vedri naravi in pripravljenosti vselej pomagati.

Sodelavci SVP Celje

Naše življenje je kot knjiga, za listom list, za dnevom dan, nihče ne ve, kdaj bo roman, kdaj popisana zadnja stran.

Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (12)

Uporaba načela vodenja – Osredotočenost na odjemalca – za uresničevanje finančnih in ekonomskih koristi

Zadovoljstvo potnikov in strank je rezultat njihovih pozitivnih in negativnih izkušenj v železniškem prometu.

Več kot ima proizvod oziroma storitev dejavnikov zadovoljstva (varnost, urejenost, udobnost, prijaznost in ustrežljivost osebja in drugo), večje je zadovoljstvo uporabnikov železniških storitev.

Če izločimo dejavnike nezadovoljstva (na primer z izboljševanjem transportnega procesa), se zadovoljstvo odjemalcev ne bo povečalo. Rezultat bo manjše število nezadovoljnih odjemalcev.

Dejavnik navdušenja je pozitiven, kadar odjemalec doživi ugodno oziroma prijetno presenečenje, ki ga ni pričakoval (npr.: potnik ob izgubi prtljage in ustreznem ravnanju železniškega osebja in podobno).

Za dolgoročno preživetje mora organizacija ponujati odjemalcu (uporabniku železniških storitev):

- manj dejavnikov nezadovoljstva,
- več dejavnikov zadovoljstva in
- več dejavnikov presenečenja, kot jih ponuja konkurenca (npr.: na transportnem trgu).

Z merjenjem zadovoljstva odjemalcev in s tem, da potrebe odjemalcev naredimo vidne, lahko povežemo cilje organizacije s pričakovani odjemalcev ter tako povečamo konkurenčnost proizvoda in izboljšamo lastnosti organizacije.

V skladu s standardom ISO 9000:2005 so organizacije odvisne od svojih odjemalcev, zato bi morale razumeti njihove trenutne in prihodnje potrebe, izpolnjevati njihove zahteve in

si prizadevati presežati njihova pričakovanja.

Spodnja slika prikazuje cikel nenehnega izboljševanja pri osredotočenosti na odjemalca.

Upravljanje odnosov z odjemalci (CRM) je proces za obvladovanje znanja organizacije o edinstvenih zahtevah in pričakovanjih njenih odjemalcev ter za uporabo teh informacij za graditev zadovoljstva odjemalcev ter njihovo ohranitev in zvestobo.

Tržne raziskave in analize so metode pridobivanja povratnih informacij od odjemalcev organizacije glede njihovega zadovoljstva s proizvodi organizacije.

Strateško planiranje predstavlja vizijo, poslanstvo, namen in položaj na trgu. Pogosto z uporabo analize SWOT (prednosti, slabosti, priložnosti in groženj). Zadnja ponovitev strateškega planiranja je izražena kot »odprta skupnost«, v kateri organizacija nenehno posodablja svoje strateško razmišljanje.

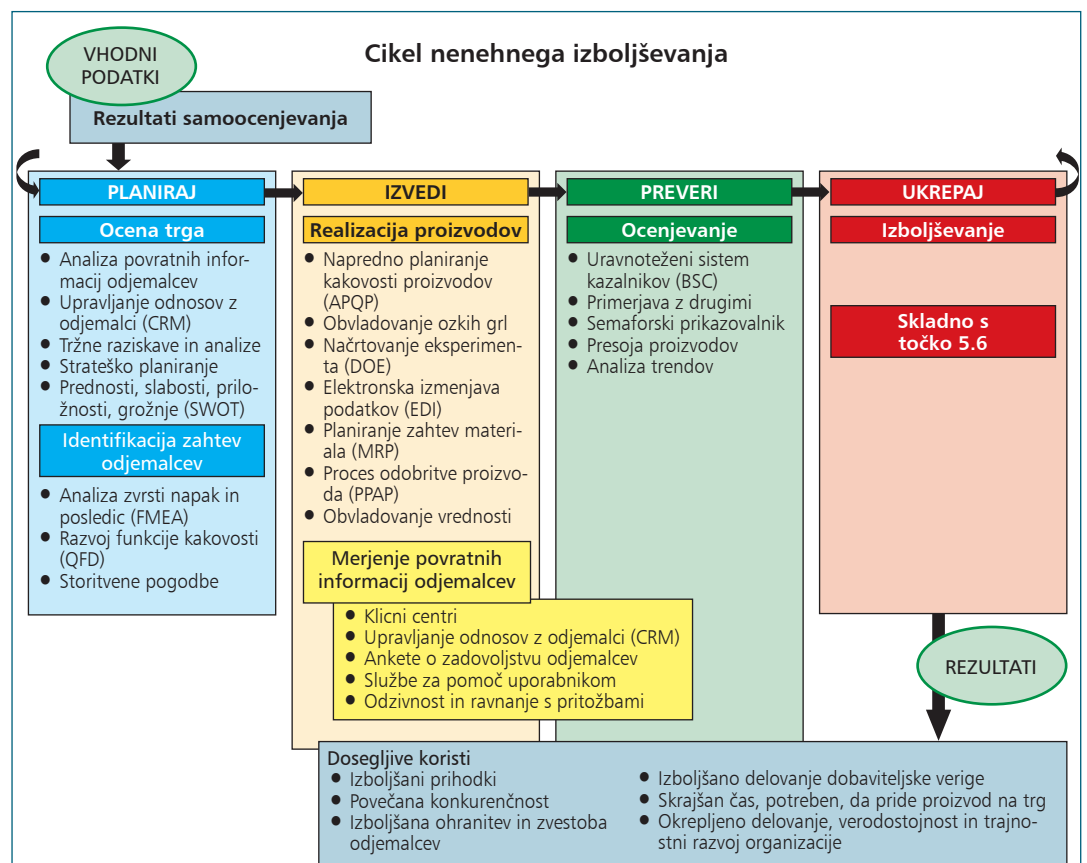
Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in groženj (SWOT) je proces prepoznavanja močnih in šibkih točk organizacije ob zunanjih grožnjah in priložnostih (pogosto je prikazan grafično).

Analiza zvrsti napak in posledic (FMEA) je meto-

da za predhodno razvrščanje tveganj in izvajanje preventivnih ukrepov za zmanjšanje tveganj.

Razvoj funkcije kakovosti (QFD) je metoda, s katero načrtovanje proizvodov in storitev povežemo s potrebami odjemalcev.

Napredno planiranje kakovosti proizvodov (APQP) je metoda za razvijanje plana kakovosti za proizvod, ki podpira razvoj proizvoda ali storitve z glavnim ciljem zadovoljiti odjemalca. Posamezne faze so: program »planiraj in določi«, overjanje načrtovanja in razvoja proizvodov, overjanje načrtovanja in



razvoja procesov ter validacija proizvodov in procesov.

Obvladovanje ozkih grl je metoda prepoznavanja »ozkih grl« v neki dejavnosti, procesu ali sistemu. Gre za tista mesta, ki imajo najmanjše zmogljivosti glede na povpraševanje; s to metodo se obvladuje hitrost celotnega sistema oziroma organizacije.

Načrtovanje eksperimentov (DOE) je statistična metoda za proučevanje, analizo in razumevanje variabilnosti procesov in podatkov za omogočanje izboljšanja in hitrejšega razvoja.

Elektronska izmenjava podatkov (EDI) je proces izme-

njave standardiziranih oblik dokumentov med računalniškimi sistemi različnih organizacij (ali med odjemalci in dobavitelji). EDI je del elektronskega trgovanja, kjer lahko odjemalci po elektronski poti izdajo naročilo neposredno dobavitelju in ga dobavitelj potrdi (vključno z navedbo datuma odpreme in cene).

Proces odobritve proizvoda (PPAP) je proces odobritve delov, ki se zahteva za dobavitelje.

Obvladovanje vrednosti je sistematična uporaba priznanih metod za prepoznavanje funkcij proizvoda ali storitve, ugotavljanje vrednosti teh funkcij in zagotavljanje potrebnih funkcij

za izpolnjevanje zahtevanega delovanja z najnižjimi skupnimi stroški.

Uravnoveženi sistem kazalnikov (BSC) je merilno orodje, ki za zagotavljanje podlage za strateško merjenje in vodenje uporablja štiri vidike (finančnega, odjemalčevega, notranjih poslovnih procesov ter učenja in rasti) tako preteklega kot prihodnjega delovanja. Obstajajo tudi drugi sistemi kazalnikov (na primer, tisti, ki kot štiri vidike uporablja kategorije rezultatov iz modelov poslovne odličnosti). V tem primeru se uporablja jo kaskadna razvrščanja.

Semaforški prikazovalnik informacij je orodje, ki se upo-

rablja za barvno predstavitev kritičnih meril delovanja. Po navadi zelena barva pomeni: vse v redu, ukrepanje ni potrebno; oranžna pomeni: pozor, mogoče bo potrebno ukrepanje; rdeča pomeni: treba je ukrepati. Pogosto se uporablja skupaj s sistemi kazalnikov in za izboljšanje učinkovitost sestankov.

Upravljanje odnosov z odjemalci (CRM) je proces za obvladovanje znanja organizacije o edinstvenih zahtevah in pričakovanjih njenih odjemalcev ter za uporabo teh informacij za graditev in ohranitev zadovoljstva odjemalcev ter njihovo zvestobo.

Varnost železniškega prometa (9)

Ocena obvladovanja procesov kot ključni dejavnik kakovosti oziroma varnosti železniškega prometa

Pri procesih, ki potekajo v različnih organizacijah, funkcijah ali organizacijskih enotah, je primerno in potrebno prikazati prenose iz ene organizacije ali funkcije v drugo. To je še posebej pomembno v železniškem prometu, kot velikem in zapletenem sistemu.

Če so procesi kompleksni, jih razdelimo na funkcionalno zaokrožene procese, te pa na podprocese, tako da zagotovimo največjo mogočo preglednost.

Proizvodni proces (transportni proces) prikažemo tako, da so poleg diagrama tudi drugi podatki, ki so pomembni za obvladovanje procesa.

Za učinkovito obvladovanje procesov je treba upoštevati različne dejavnike, ki vplivajo na delovanje procesov:

- organizacijo, odgovornosti in pooblastila,
- kompetentnost, ozaveščenost, usposobljenost, motiviranost osebja,
- dokumentiranost procesa in proizvoda,
- informatiko (neskladnosti, zadovoljstvo odjemalcev, povratne povezave ...),
- tehnologijo,
- omejitve (ozka grla, zanesljivost ...),
- drugo.

Pri ugotavljanju stanja procesov moramo poiskati odgovore predvsem na naslednja vprašanja:

1. Ali proces razumejo vsi sodelujoči?

Določiti je treba:

- dobavitelje,
- vhode v proces,
- izhode iz procesa,
- notranje in zunanje odjemalce,
- meje procesa.

Izdelan mora biti diagram procesa, ki vključuje povezave z drugimi procesi in funkcijami.

Priporoča se izdelava opisa procesa na mikroravni in šele nato na makroravni. Večina nejasnosti je običajno na makroravni.

2. Ali so zahteve kupcev znane?

Ko je izdelan diagram poteka, je treba opraviti pogovor z odjemalci. Pogosto dobavitelji nimajo jasne predstave o tem, kaj odjemalci potrebujejo. Prav tako odjemalci nimajo jasno izoblikovanih zahtev, ki bi jih lahko predstavili dobaviteljem.

3. Ali obstaja kronologija pritožb odjemalcev in ali ti lahko dajejo povratno informacijo?

Če zapis obstaja, lahko v procesnih korakih odkrijemo vzrok napake.

4. Ali so odjemalci zadovoljni? Ali se zadovoljstvo meri?

Če razumemo zahteve odjemalcev, je sistem merjenja razmeroma lahko zagotoviti.

5. Kaj bi se zgodilo, če bi proces odpravili?

Največji in končni cilj optimizacije je izločiti »nepotrebne procese«, ne da bi pri tem žrtvovali potrebe odjemalcev.

Postopek običajno izvedemo, da v diagramu procesa osenčimo vse korake, ki pomenijo DODANO VREDNOST, in ugotovimo, ali je mogoče neosenčene korake izpustiti ali optimizirati. Vrednotenje je naslednje:

6. Ali proces deluje na svetovnem merilu?

Glavno načelo pri kakovosti je biti najboljši. Torej se je smiselno zgledovati po najboljšem v panogi. Če je proces kritičen, organizacija ne more delovati na drugorazredni ravni.

Pred 140-letnico

Reška proga

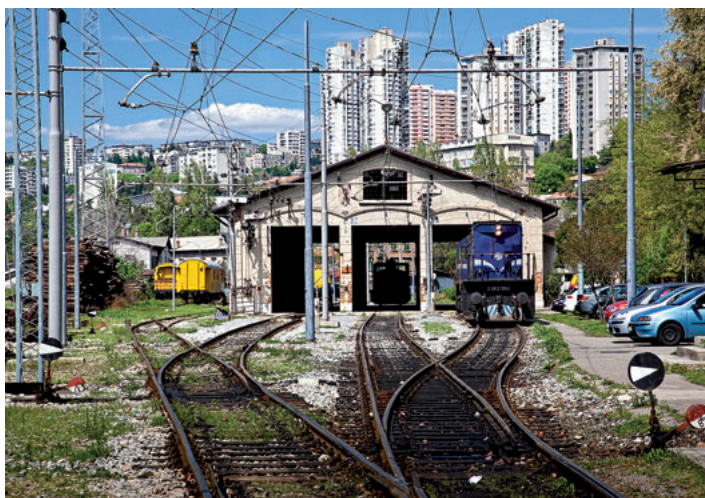
Petindvajsetega junija prihodnje leto bo minilo 140 let, odkar je bila zgrajena železniška proga od Pivke do Reke. V davnih časih avstro-ogrškega imperija je ta nadvse pomembna proga izjemno pripomogla k razvoju reškega pristanišča in ga po prometu postavila ob bok tržaškemu. Nekoč majhni vasici, Opatiji, pa je železniška proga, ki je danes po prometu žal le blede senca pretekle slave, omogočila razvoj v mon-

deno letovišče. Od nekdanjih enajstih parov vlakov na dan, treh brzih in osem potniških leta 1940, ter približno 80.000 vagonov v letu 1928 prepeljanih v obe smeri, vozita dandanes po celotni progi le dva brzovlaka in dva tovorna vlaka. Poleg omenjenih po progi vozi še sedem lokalnih vlakov, ki vozijo le do Ilirske Bistrice, ter dva, ki vozita z Reke do Šapjan. Razlogi za to so znani – razvoj avtomobilizma, zgraditev koprskega pristanišča in preusmeritev prometa nanj ter ne nazadnje še razpad Jugoslavije, ki je čez progo potegnil državno mejo in razpolovil некоč enoten sistem v skupni državi.

Pred tem zadnjim dejanjem je bila celotna proga v upravljanju slovenskega Železniškega gospodarstva, poleg tega pa je bila tudi večina strojev in višjega prometnega osebja

Slovencev. Proga je slovela po lepo urejenih postajah, še posebej postaja Matulji, ki je s svojo izjemno lepo, s cvetjem okrašeno arhitekturo, prejela veliko priznanj za urejenost.

Upad prometa in razdelitev proge med dve železnici pa nista edini spremembi, ki sta se zgodili na tej progi. Že pred leti so se Hrvaške železnice odločile, da bodo stari enosmerni 3-kilovoltni napajalni sistem,



Stara lokomotivska lopa, ki bo mogoče obstala.



Matulji, ena najlepših postaj na progi.



Šapjane. Tu se bosta srečala dva električna sistema.



Notranjost postaje, некоč polna bogatih in tudi znamenitih turistov, namenjenih v Opatijo, danes sameva, okna blagajn pa so zadelana.



Stara dvaindvajsettirna rotunda. Namesto nje bo tu stala šesttirna delavnica.

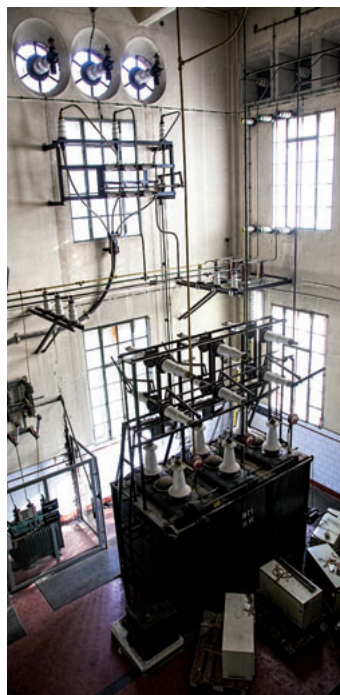
ki so ga postavili Italijani leta 1936, v času njihove zasedbe dela slovenskega in hrvaškega ozemlja, zamenjali s 25-kilovoltnim izmeničnim, kot je v uporabi na celotnem ozemlju nekdanje Jugoslavije, razen v Sloveniji. Vozno omrežje med Moravicami, Reko in Šapjana mi je že skoraj v celoti zamenjano in bo prihodnje leto najverjetneje priklopljeno na višjo napetost.

Spremembe se obetajo tudi na reški železniški postaji, kjer nameravajo porušiti staro tritirno lokomotivsko lopo (remizo) in dvaindvajsettirno rotundo, ki sta bili zgrajeni pred prvo svetovno vojno, ter še nekatera druga stara poslopja in jih nadomestiti s šesttirno delavnico, upokojili pa bodo tudi originalno napajalno postajo na Matuljih. Da se bližajo spremembe, pa opazimo tudi po velikem številu odstavljenih električnih lokomotiv serije 1 062 oziroma naših „mehov“. Od triindvajsetih lokomotiv te serije, kolikor so jih imele Hrvaške železnice, jih vozi le še osem. So se pa med reškimi železničarji zadnji čas razširile tudi neuradne govornice, da Hrvaške železnice razmišljajo celo o ukinitvi hrvaškega dela reške proge, kar pa je močno dvomljivo ob vseh vlaganjih v novo vozno omrežje na tej progi.

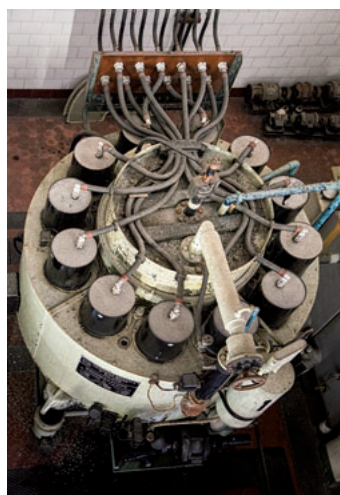
Ker je običajno tako, da se spremembe dolgo pripravljajo, potem pa se zgodijo nenadoma in nas presenetijo, sem se odločil, da posnamem reportažo o hrvaškem delu reške proge, dokler so stvari še bolj ali manj take, kot so bile, ter jih tako ohranim tudi za zgodovino.



Starinski voltmeter na komandni plošči napajalne postaje v Matuljih.



Notranjost napajalne postaje Matulji. Vse je skoraj tako, kot je bilo zgrajeno.



Živosrebrni usmernik



Nekoč brede, mopedi in brižitke, danes karavelo.



Breda, nekoč kraljica reške proge, danes le še spomenik.



Čedalje več odstavljenih hrvaških "mehov" pričča, da se istosmernemu sistemu neusmiljeno bliža konec.

Slovenija ob progi

Kraško-soška proga

Neokrnjeni kraji slovenskega Krasa in še posebej čudovita dolina spodnje Soče, po kateri se vije železniška proga, spadajo med najlepše predele Slovenije. Med potovanjem z vlakom od Sežane do Mosta na Soči se nam ponujajo prelepi razgledi na pokrajino, hkrati pa se srečujemo s kraji z bogato zgodovino, v kateri je imeli železniška proga vselej pomembno vlogo.

Zgodovina proge

Zamisel za gradnjo danes ene najlepših slovenskih prog sega v sredo 19. stoletja, ko je družba Južnih železnic zapadla v težave in se je morala odpovedati monopolu nad železniškimi povezavami z matičnim delom avstrijskega cesarstva. Ivan Mohorič v knjigi Zgodovina železnic na Slovenskem piše: »Leta 1858 je višji inženir E. Heider na stroške Trgovske zbornice in občine v Trstu, Gorici in Celovcu izdelal načrt proge Gorica–Kanal–Sv. Lucija (Most na Soči)–Kobarid–Bovec–Predel.«

Kljub načrtu so prizadevanja za drugo povezavo Avstrije s Trstom trajala skoraj pol stoletja, čeprav je Slovenija dobila kratko drugo povezavo s Trstom že leta 1887, ko je bila odprta 21

kilometrov dolga proga Hrpelje-Kozina–Trst. Na progo Južnih železnic se je priključila v Divači in je bila zaradi položaja spet odvisna od interesov tedanjega monopolista.

Pred progo, ki pelje po dolini Soče, je bila na Primorskem zgrajena še ena proga. To je bila 27 kilometrov dolga vipavska proga od Gorice do Ajdovščine, ki so jo odprli leta 1902. Primorci so upali, do bo to nekoč druga proga do Trsta, ker so pričakovali povezavo z že zgrajeno lokalno progo do Ljubljane preko Razdrtega in Vrhnike. Šele po mnogih razpravah, lobiranjih in poskusih uveljavljanja lokalnih interesov je med vsemi različicami prevladala današnja kraško-soška proga, ki pri Mostu na Soči zapusti dolino Soče in pot nadaljuje po dolini Bače do Podbrda. Na drugi strani Bohinjskega predora pa to isto progo do Jesenic imenujemo Bohinjska proga. O tem alpskem delu proge bomo govorili v samostojnem prispevku v eni izmed prihodnjih izdaj.

Soška proga ima najbolj razburljivo zgodovino med vsemi progami v Sloveniji. Ob njej so potekali krvavi spopadi v obeh svetovnih vojnah, proga pa je ostala delujoča do danes, kljub

temu, da je zamenjala kar nekaj lastnikov in držav. Po prvi svetovni vojni je pripadla Italiji, po drugi pa Jugoslaviji, z izjemo priključka do Opčin. Zaradi tega je ostala soška proga odrezana od magistralne proge v Sežani. Prva naloga novih oblasti je bila zato zgraditev devetih manjkajočih kilometrov proge od Sežane do Krepelj. Na tem odseku je tudi 360 metrov dolg predor pod magistralno progo takoj za železniško postajo Sežana. Dela so bila končana v rekordnih sedmih mesecih, proga pa je bila odprta za promet 21. decembra 1948. To je bila prva novozgrajena proga v Jugoslaviji.

Kraški del proge od Sežane do Nove Gorice

Na pot se odpravimo na železniški postaji Sežana, ki leži 360 metrov nad morjem. Vlak za Novo Gorico stoji na petem tiru. Takoj za postajo se začena spust v levem loku pod progo za Ljubljano. Po sedmih kilometrih srečamo staro, prvotno progo iz Opčin in Repentaborja, po kateri občasno vozi muzejski vlak. V smeri proti Italiji proga vodi v predor Dol in nato do železniške postaje Repentabor, ki je v Sloveniji, medtem, ko je mesto Repentabor v sosednji Italiji. Za

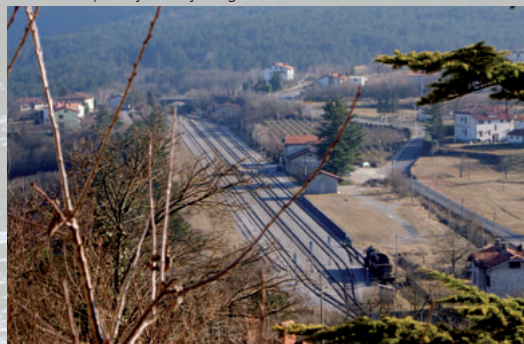
priključkom je majhno postajališče Kreplje, za katerim kmalu prispemo v Dutovlje, ki velja za središče dežele terana. Vinogradi nas bodo ob poti spremljali vse do Nove Gorice. V bližini je ogleda vreden kraj Štanjel, ki je kot naselje prvič omenjen leta 1402, raziskave pa kažejo, da je bil poseljen že od mlajše železne dobe. Najstarejši ostanki gradu Štanjel, ki je danes lepo obnovljen, segajo v obdobje srednjega veka, dokončno podoba pa je grad dobil konec 17. stoletja. Ferrarijev vrt v podnožju gradu je projektiral znani arhitekt Maks Fabiani, doma iz bližnjega Kobilja. Vrt je spomenik državnega pomena in ima status krajinskega parka. Tudi pozimi je lepo vzdrževan, v najlepši luči pa zasije spomladi in poleti. Kraj in grad Štanjel sta bila zaradi svoje strateške lege v svoji večstoletni zgodovini prizorišče številnih dogodkov izjemnega zgodovinskega pomena, od turških vpadov, ko je zgorela tamkajšnja cerkev, Benečanov, pa vse do dogodkov novembra 1944, ko se je v Štanjelu Kosovelova brigada spopadla z Nemci in je bil grad v bitki porušen.

Od Štanjela do Pračine se proga spušča za 26 promilov,

Odhod iz Sežane



Železniška postaja Štanjel z gradu



Grad Rihemberk





Železniška postaja Nova Gorica iz samostana Kostanjevica

kar je največji naklon železniške proge v Sloveniji. Ko se pripeljemo iz tretjega predora, lahko za nami na hribu občudujemo grad Rihemberk, ki je zgrajen nad vasjo Branik in je eden najlepših gradov na Primorskem. Po zgodovinskih zapisih naj bi grad tam stal že v 12. stoletju. Grajski stolp, ki bdi nad vso dolino, je visok 27 metrov, v premeru meri 12 metrov in ima 3 metre debele zidove. Stolp so najverjetneje postavili v 13. stoletju in je najstarejša in najbolj zanimiva stavba na gradu. Okoli leta 1500 so grad obdali s trojnim renesančnim obzidjem z okroglimi obrambnimi stolpi in tako je nastala najbogatejša trdnjavska arhitektura v tem delu Slovenije.

Za postajo Steske prvič prečkamo reko Vipavo in po njeni dolini prispemo do Prvačine. Železniška postaja leži na nadmorski višini 57 metrov, torej smo se od Sežane spustili za 300 metrov. Od proge proti Novi Gorici se na desno od glavne proge odcepi krak za Ajdovščino, ki so ga enkrat že zaprli in pred nekaj leti ponovno odprli za potniški promet. Za postajo Prvačina je najnižja točka proge na celotni trasi, 49 metrov nad morjem. Preden prispemo v Šempeter pri Gorici, na levi strani zagledamo starogoriški grad, za tem pa se iz leve priključi proga iz Gorice (Gorizia). Na tej progi ni rednega potniškega prometa, z izjemo muzejskega vlaka v poletni sezoni. Tovorni promet po tej progi teče brez ovir, do postaje Nova Gorica pa vlake vlečejo italijanske dizelske lokomotive.

Gorica in Nova Gorica

Gorica je staro slovensko mesto v Furlaniji. Ime je bilo prvič

omnjenjeno leta 1001, ko je cesar Svetega rimskega cesarstva Oton III. podaril goriški grad oglejskem patriarhu Janezu II. Iz tistih časov je znana Rimska cesta, ki je prek Gorice povezovala Oglej in Ljubljano.

V razburljivi zgodovini so na območju Gorice živeli Slovani, Rimljani in Germani. Mesto so tristo let vodili Habsburžani, na začetku 19. stoletja pa je Gorico zasedel Napoleon, ter jo priključil Ilirskim provincam. Avstriji so kmalu zatem spet prevzeli oblast in poskusili urediti mesto kot gosposko letovišče. Leta 1830 so se v mesto naselili Bourboni, družina francoskih plemičev. Italijani so prevzeli oblast v Gorici po prvi svetovni vojni, dokončno pa so oblast v mestu dobili s podpisom pariške pogodbe, ki je začela veljati 15. septembra 1947. To je bil hkrati tudi rojstni dan Nove Gorice, severovzhodnega predmestja Gorice. Meja med Goricama je potekala dobesedno po mestnih ulicah. V Novi Gorici stoji severna železniška postaja, ki je danes najstarejša stavba v mestu. Ker stavba včasih ni imela cestne povezave s Slovenijo, se je do njenega vhoda prišlo le čez progo.

Nova Gorica je še danes idealna postaja za potnike, ki želijo nadaljevati pot z vlakom po Italiji in Sloveniji. Železniški postaji v Novi Gorici in Gorici povezujeta dve avtobusni liniji (vožnja med postajama traja deset minut), italijanska številka 1 in slovenska mednarodna lokalna linija. Avtobusi stojijo na trgu Evropa, preko katerega je včasih potekala meja med državama.

Od Ljubljane do Gorice pelje preko Sežane ob delovnikih pet potniških vlakov, potovanje pa



Železniški muzej v Novi Gorici

traja dobre tri ure. Ob koncu tedna je primernejše potovanje prek Jesenic. Vožnja je nekoliko daljša, tri in pol do štiri ure, vendar tam vozijo štirje vlaki. S postaje Gorica (Gorizia) so dobre povezave v celotno italijansko železniško omrežje.

Na železniški postaji Nova Gorica je urejen muzej železniške zgodovine, ki s fotografijami in izvirnimi predmeti pripoveduje zgodbo o železnici na Primorskem pred stotimi leti.

Soški del proge od Nove Gorice do Mosta na Soči

Po nekaj sto metrih vožnje z vlakom iz Nove Gorice končno zagledamo Sočo, ki jo bomo na poti dvakrat prečkali, najprej pri Solkanu, potem pa za železniško postajo Kanal. Most pri Solkanu je bil odprt leta 1906 in je največji most na svetu izdelan iz klesanega kamna. Dolg je 220 metrov, kamniti lok pa meri 85 metrov. Most je bil v prvi svetovni vojni porušen, v prvotni obliki pa so ga obnovili Italijani. Potnik se kar ne more nagledati smaragdne Soče, na poti se s to lepoto ne sklada le cementarna Anhovo.

Iz vlaka izstopimo v Kanalu, ki skriva precej zgodovine in naravnih lepot. Mesto je zgrajeno na obeh bregovih Soče in povezano z mostom, ki so ga v preteklosti večkrat rušili in obnavljali. Danes je znan predvsem po poletnih skokih v Sočo. Tudi pri Kanalu so se odvijale krvave bitke Soške fronte, zato je v bližini urejena spominska pot na bitko leta 1917, imenovana Pot miru.

Dolina Soče postaja v smeri proti Mostu na Soči čedalje ožja, zato je na tem odseku proge precej predorov. Tudi pogled na našo najlepšo reko se konča v

predoru. Pred vhodom v predor še zadnjič pozdravimo Sočo, ob izstopu pa smo že v dolini Idrijce. Kmalu prispemo na postajo Most na Soči in na nadmorski višini 180 metrov končamo današnje potovanje.

Prihodnost Kraško-Soške proge

V izhodiščih resolucije o nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture za obdobje 2011 do 2030 je zapisana tudi kraško-soška proga. Do leta 2017 je načrtovana nadgradnja signalnovarnostnih naprav med Sežano in Štanjekom, kar bo zvišalo prepustno moč proge na 53 vlakov na dan. Za obdobje med letoma 2020 in 2030 je predvidena nadgradnja signalnovarnostnih naprav na celotni progi, tik pred letom 2030 pa naj bi se začela elektrifikacija celotne proge Sežana–Nova Gorica.

Z današnjega stališča se to zdi zelo oddaljeno in je odvisno od političnih odločitev in finančnih sredstev, zagotovo pa bi sodobna proga med Sežano in Jesenicami razbremenila glavno in daljšo povezavo preko Ljubljane (za primerjavo: od Divače do Jesenic preko Nove Gorice je 138,8 km, preko Ljubljane pa 177,9 km).

Najlepšo progo v Sloveniji je treba bolje uporabiti, varovati in ohraniti za prihodnje generacije!

Podatki o progi

Enotirna proga Sežana–Most na Soči je dolga 74 km, na njej je 17 postaj in postajališč. Prepustna moč kraškega dela proge od Sežane do Nove Gorice je 36, soškega, od Nove Gorice do Mosta na Soči, pa 44 vlakov na dan. S tem je izkoriščenost v prvem odseku 75-odstotna, v drugem pa že 94-odstotna. Organizacija prometa temelji na medpostajni razdalji zasedenih postaj, kar je v praksi 7 do 16 kilometrov.

Solkanski most



Železniška postaja Most na Soči





Z vlakom na celovški razglednik

S povratno vozovnico Regio AS se lahko po ugodni ceni – iz Ljubljane za dvajset evrov, iz Maribora za petnajst evrov – odpravimo na zanimiv enodnevni izlet ali pa na štiridnevne počitnice v koroško prestolnico Celovec.

Celovec ob Vrbskem jezeru (nemško Klagenfurt am Wörthersee, 446 m) je glavno mesto avstrijske zvezne dežele Koroške, sedež deželnega zbornice in deželne vlade ter zgodovinsko - do prve svetovne vojne tudi vseslovensko - kulturno in politično središče koroških Slovencev. Še sredi 19. stoletja so Slovenci sestavljali šestdeset odstotkov prebivalcev Celovca, okoliško podeželje pa je bilo pretežno slovensko. Po

ljudskem štetju leta 2001 je v Celovcu govorilo slovensko 1,9 odstotka prebivalcev, v mestu pa je imelo svoje stalno bivališče deset odstotkov koroških Slovencev. V Celovcu imajo sedež naslednje, za Slovence pomembne ustanove: dva slovenska otroška vrtca, dve slovenski dvojezični osnovni šoli, slovenska gimnazija, dvojezična zvezna trgovska akademija, dvojezična (nemško-slovenska) krška škofija, vscelovška slovenska župnija sv. Cirila in Metoda, Slovenski znanstveni inštitut, Narodopisni inštitut Urban Jarnik, Slovenska študijska knjižnica v Celovcu in celovška Mohorjeva družba. V Celovcu deluje tudi slovensko planinsko društvo Celovec, katerega sple-

tna stran je dostopna na <http://www.planinci.at/zgodovina/zgodovina.htm>.

Celovec je bil 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) in z Južno železnico v Mariboru, leta 1863, je mesto postalo gospodarsko središče regije. Po koncu prve svetovne vojne in razpadu avstro-ogrskega cesarstva je v času bojev za severno mejo, maja 1919, vojska Kraljevine SHS zasedla južno Koroško, slovenski general Rudolf Maister pa je za tem po-

veljeval koroškemu obmejnemu 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, podpisane so ga zavezniške zasedbene sile v Avstriji na Dunaju, 5. maja 1955, so zagotovljene pravice slovenske manjšine na avstrijskem Koroškem in Štajerskem.

Celovec in njegova okolica sta obiskovalcem v slovenščini predstavljena na spletni strani celovške turistične organizacije Klagenfurt Tourismus (<http://www.info.klagenfurt.at/sloven->



Park nadvojvode Janeza



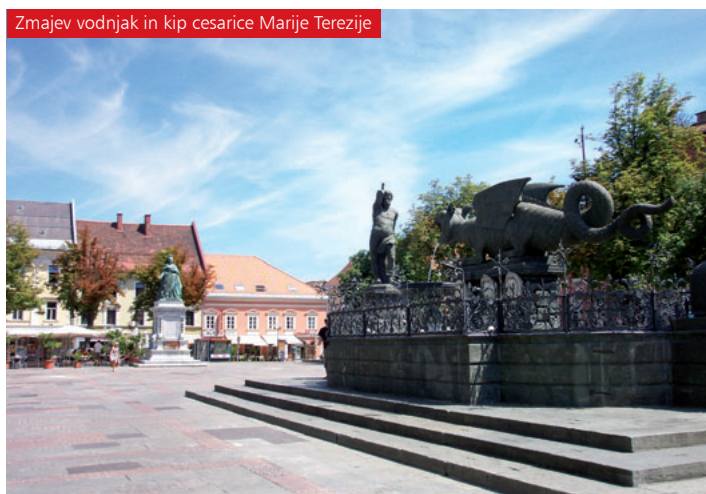
Pogled proti jugozahodu na Deželni dvorec



Mestna hiša



Stari trg



Zmajev vodnjak in kip cesarice Marije Terezije

ski/index.asp). Tam poiščimo brošuro v formatu pdf z naslovom Sprehod po starem mestu. Kolesarjem je namenjena brošura Bicycle Touring (v angleščini). V poletni sezoni je mogoč prevoz koles z vlakom. Za Slovence je največja znamenitost Celovca simbol slovenske karantanske državnosti knežji kamen (fürstenstein), ki je razstavljen v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus), upodobljen pa je tudi na slovenskem evro kovancu za dva centa. Knežji

92 metrov visoki razgledni zvonik



kamen je do leta 1862 stal na Krnskem gradu nad Gosposvet-skim poljem, na njem pa so po edinstvenem obredu v slovensčini ustoličevali karantanske, in pozneje koroške, kneze in vojvode vse do leta 1414. Po opustitvi tega obreda so novi koroški vojvode še do leta 1728 slovensko prisegli v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu v Celovcu. Več o knežjem kamnu lahko v slovensčini preberemo na spletni strani <http://www.fuerstenstein.at/zgodovina/C8>. Od leta 1592 je središče mesta Novi trg, na katerem stoji simbol mesta Celovca – Zmajev vodnjak (Lindwurmbrunnen) iz leta 1590. Na vzhodni strani Novega trga stoji kip cesarice Marije Terezije (1717–1780), na zahodni strani pa renesančna Nova mestna hiša. Zanimiva sta tudi staro središče mesta na Starem trgu in stolna cerkev sv. Petra in Pavla.

Cilj našega izleta je razgledni zvonik mestne župnijske cerkve sv. Egidija (<http://www.kath-kirche-kaernten.at/pfarren/pfarre/C3080>), ki stoji v neposredni bližini Deželnega dvorca. Z glavne železniške postaje (Klagenfurt Hbf) se peš napotimo po Ko-

Stolnica sv. Petra in Pavla



lodvorski ulici (Bahnhofstr.) proti severu, nato pa zavijemo na levo na Lidmanskyygasse. Orientiramo se po Marijini cerkvi, ki jo vidimo na koncu te ulice, in po zvoniku stolnice na levi. Na trgu pred stolnico zavijemo na desno, proti severu in po Kobariški ulici (Karfreitstr.) prispemo na Novi trg (Neuer Platz). Na zahodnem robu trga, pri mestni hiši (Rathaus), se usmerimo naravnost proti severu po Tobačni poti (Tabakgasse) in prečkamo Stari trg (Alter Platz). Že od daleč vidimo 92 metrov visok zvonik cerkve sv. Egidija iz 17. stoletja. Na njem je razgledna galerija, s katere je lep razgled na Celovec in na okolico. Na galerijo se povzpne po strmih krožnih stopnicah. Od železniške postaje do razglednika je dvajset do trideset minut hoje.

Prijeten izlet in lep razgled!

Zaščitna mreža na razgledni ploščadi





Latvija

Čari ozkotirne železnice

Železniška postaja Gulbene je ena najlepše ohranjenih v Latviji. (foto: Andris Biedrins)

Čprav sem v Latvijo prispel z avtomobilom, se je pravo dopustniško spoznavanje baltske dežele začelo šele na železniških tirih. Misel na obisk več kakor polmilijonske prestolnice Rige z avtomobilom mi ni dišala, zato sem si poiskal prenočišče v glavnem turističnem središču, v Jūrmali. Kraj leži ob morju le dobrih dvajset kilometrov stran od Rige, z mestom pa ga povezujejo pogoste železniške povezave.

Značilnosti Jūrmale so več kakor trideset kilometrov dolge peščene obale, obdane z borovci. Med njimi je že pred stoletjem začelo nastajati priljubljeno letovišče z zdraviliščem. Na tiste čase še danes spominjajo številne lesene vile, katerim so se v času sovjetske okupacije pridružili nedomiselni kockasti

hoteli in počitniški domovi, v katerih je vsako leto poletje preživljalo nekaj sto tisoč dopustnikov. Peščene plaže se v poletnih mesecih spremenijo v središče zabave za stare in mlade. Ob obali in v le nekaj deset metrov stran oddaljenih ulicah se vrstijo različni lokali, v najbolj zgoščnem delu starih lesenih hiš pa je urejena dober kilometer dolga nakupovalna ulica, rezervirana za pešce. Ob njej stojijo številni butiki in restavracije. Za pestro dogajanje skrbijo še številne kulturne in športne prireditve, ki poživljajo utrip letoviškega kraja, vse od junija do septembra.

Živahna prestolnica

V Rigo sem se - tako kot vsak dan številni domačini - odpravil

z vlakom. Vsekakor je to zelo elegantna izbira, saj vožnja traja le dvajset minut, glavna železniška postaja pa stoji prav na robu starega dela mesta. Velika sodobna železniška postaja je združena z nakupovalnim središčem, le nekaj korakov stran pa se začne velika mestna tržnica. Ta je pretežno urejena v velikanskih skladiščnih prostorih, ki so bili nekoč namenjeni izdelovanju in hranjenju cepelinov. Tržnica je pravi odraz pomembnosti lege Rige na starodavnih poteh med Azijo in Evropo. Poleg izjemno pestre izbire blaga in kmetijskih proizvodov je naprodaj tudi jantar. Iskani prosojni material rumenkasto rjave barve je cenjen že stoletja in prav na območju današnje Latvije so ena večjih

nahajališč. Danes so ogrlice, zastavnice in drugo okrasje iz jantarta nujen spremljevalec vsake trgovine s spominki in zlatarne. Staro mestno središče je vedno polno obiskovalcev. Rigo so sicer med Drugo svetovno vojno močno bombardirali, vendar so jo Latvijci pozneje obnovili ali celo na novo zgradili najpomembnejše stavbe. Tako je mogoče danes v vsem sijaju občudovati najznamenitejše zgradbe starega hanzeatskega mesta ob reki Daugava, ki mesto povezuje z morjem. Ožje mestno središče je na Unescovem seznamu svetovne dediščine, najzanimivejši del pa si je z lahkoto mogoče ogledati kar peš. Tudi do novejšega dela s slikovitimi stavbami v slogu Art Nouveau iz začetka prete-



Zadnja leta po ozkotirni železnici prevažajo tudi tovor. (foto: Andris Biedrins)



Prestolnico poživljajo številni parki.



Po ozkotirni železnici vsak dan vozijo trije vlaki. (foto: Andris Biedrins)



Uničene zgradbe so po 2. svetovni vojni skrbno obnovili (Riga).

klega stoletja, je le malo daljši sprehod.

Železniško omrežje

Latvijo prepreda skoraj dva tisoč kilometrov železniških prog tirne širine 1520 mm (ruski standard). Tiri Latvijo povezujejo z vsemi štirimi sosednjimi državami (Rusija, Litva, Estonija, Belorusija), iz prestolnice pa se je mogoče skoraj vsak dan odpeljati do Moskve, Sankt Peterburga in Vilne. Na severozahodu pretežno ravninske države pa se je ohranil odsek ozkotirne železnice tirne širine 750 milimetrov, ki v dolžini 33,4 kilometra povezuje kraja Gulbene in Aluksne. To je zadnji ohranjeni del nekdanj več kakor dvesto kilometrov dolge proge, ki so jo

za promet odprli leta 1902. Ob osamosvojitvi Latvije leta 1991 je bil obstoj proge negotov, a je desetletje pozneje del ohranjene železnice prevzelo zasebno podjetje Gulbene-Aluksne Banitis, ki še danes uspešno deluje, s pomočjo številnih prostovoljcev.

Železniška povezava je danes tehnični in kulturni spomenik, a po njej vlaki redno vozijo trikrat na dan. Na voljo imajo nekaj dizelskih lokomotiv (ruske TU2) in vagona, ki so stari trideset do petdeset let. Potniškim vagonom zadnja leta po potrebi priklopijo še obnovljeni tovorni vagon, ki je prav tako iz davno minulih časov. Pred nekaj leti pa so dobili v uporabo še parno lokomotivo, narejeno leta 1947 v Nemčiji. Posodili so jim jo v estonskem železničarskem muzeju Lavasaare, s katerim redno sodelujejo.

Poleg rednih voženj pogosto organizirajo še tematske vožnje, ki jih včasih povežejo s prazniki. Na vlakcu je tako mogoče podoživeti čase sovjetske okupacije, se poročiti, uživati v bogati kulinariki, potovanje pa končati s piknikom ali sproščanjem v ruski savni. Na vlakcu so posneli celo spot priljubljenega pevca.

Glavni železniški depo je v mestu Gulbene. Tu imajo tudi delavnice, v katerih skrbijo za obnovo in redno vzdrževanje. Gulbene je že dobro stoletje



Riga se ponaša s sodobno železniško postajo.

pomembno železniško križišče, na kar spominja tudi velika železniška postaja iz leta 1926. Do nje so speljani tiri dveh širin, tako da se je mogoče pripeljati na primer iz Rige z običajnim vlakom in potem nadaljevati pot po ozkotirni železnici. Po njej vozi vlak dobro uro in pol, mimo desetih postaj vse do končne postaje v mestecu Aluksne. Na polovici vmesnih postaj vlak ustavlja le na željo potnikov. Cena vozovnice je 2,4 lita, kar je nekaj več kot tri evre. Proga je speljana skozi ravninsko gozdnato pokrajino, ki jo sem ter tja poživljajo jezera. Eno največjih je prav ob mestu Aluksne, ki je zato tudi priljubljena počitniška destinacija. Sem prihajajo predvsem ljubitelji narave in ribiči. Zanimivo

je tudi čolnarjenje po jezeru, na katerem so kar štirje otoki. Na enem izmed njih so ohranjene ruševine gradu iz 14. stoletja. Na otoku v poletnih mesecih potekajo številne prireditve. V mestu si kaže ogledati še Muzej biblij, v katerem hranijo številne stare verske knjige, med drugim tudi prvi latvijski prevod biblije.

Latvija se sooča s podobnimi težavami, kot druge vzhodnoevropske države po osamosvojitvi leta 1991. Življenje je za mnoge težje, a po drugi strani so spremembe prinesle tudi več priložnosti in predvsem svobosčin. A kljub težkim razmeram se znajo domačini poveseliti. To dokazujejo tudi številne prireditve, med katerimi se jih kar nekaj odvija na vlakih ozkotirne železnice.



Spomenik svobode v Rigi je posvečen padlim v bojih za prvo samostojnost Latvije (med letoma 1918 in 1920).

Mednarodni uspeh Godbe Slovenskih železnic Zidani Most

Arheološko in kulturno zelo bogato mesto Split na Hrvaškem je letos med 26. in 29. aprilom na 3. mednarodnem srednjeevropskem festivalu pihalnih godb gostilo godbenike desetih godb iz petih evropskih držav; po eno iz Hrvaške in Češke, štiri iz Avstrije, dve iz Italije in dve godbi iz Slovenije.

Godba Slovenskih železnic je v Splitu izvajala skladbe Prism skladatelja Steva Shaferja kot uvodno skladbo, El Camino Real avtorja Alfreda Reeda kot obvezno skladbo in Retratos do Brasil avtorja Hudsona No-



Godbeniki med izvajanjem tekmovalnega programa



Koncert na znameniti splitski Rivi

gueira kot skladbo po lastnem izboru.

Med močno mednarodno konkurenco so godbenice in godbeniki v najvišji težavnostni stopnji osvojili odlično drugo mesto in zlato plaketo. Za brezhibno odigrane skladbe so prejeli 94,4 točke, kar je odličen uspeh. Izjemno izvedbo treh zahtevnih tekmovalnih skladb so godbenice in godbeniki dopolnili še s popoldanskim koncertom na znameniti splitski Rivi in parado po mestnih ulicah. Mimoidoče so celo uro razveseljevali s pestro in raznoliko živahno glasbo, ki so jo poslušalci pozdravljali z dolgimi in bučnimi aplavzi.

Dejstvo, da Godba Slovenskih železnic Zidani Most letos, ko praznuje svojo 110-letnico delovanja, niza tako velike uspehe, ni zgolj naključje, temveč plod trdega in strokovnega dela godbenikov in dirigenta Francija Lipovška, ki je godbenike Godbe Slovenskih železnic odlično pripravil tudi za to tekmovanje.

Doseženi rezultat je vsekakor dobra popotnica godbenikom Kulturnega društva Godba Slovenskih železnic Zidani Most za 32. tekmovanje v koncertni težavnostni stopnji, ki bo 20. maja letos v Laškem, v organizaciji Zveze slovenskih godb.

Benjamin Ornik

Kegljači Lokomotive na drugi stopnički

Člani Železniškega kegljaškega društva Lokomotiva Ljubljana smo si ob praznovanju 60-letnice društva želeli zgodovinske uvrstitve v 1. kegljaško ligo, vendar nam ni uspelo, in to kljub štirim toč-

kam prednosti dve koli pred koncem. Zaradi odsotnosti nekaterih članov ekipe in nekoliko slabše igre drugih smo sicer izgubili zadnja dvoboja, vendar kljub temu osvojili 2. mesto, kar je največji uspeh

kluba doslej. Ta uspeh je še toliko večji, če upoštevamo, da smo vsi tekmovalci in vodstvo društva aktivni ali upokojeni železničarji. Trudili se bomo, da bomo v naslednji sezoni premagali še zadnjo stopničko

in se kljub denarnim zagatam in upokojitvam ob dopolnjem 60. letu vsaj eno sezono preizkušali med kegljaško elito.

Brane Gregorin

Izpolnjevanka

V ustrezna polja vpišite pravilne rešitve. Na označenih poljih dobite, brano od zgoraj navzdol in od leve proti desni, končno rešitev.

1. filter za kabelsko televizijo
2. moštvo, posadka na ladji ali letalu (tudi oprema)
3. krožni tok življenja v budizmu
4. okvir iz stebrov, preklad in slemen okoli portalov, oken, tudi majhen tempelj, kapelica s kipom v sredini
5. vnetje prsnih bradavic
6. grški košarkarski klub (anagram: slikar I.)
7. narodni park v Franciji
8. paobla, telo, ki nastane, če zavrtimo elipso okrog osi (geom.)
9. miselnost, da imajo osebne koristi prednost pred splošnimi, tudi sebičnost, samoljubnost
10. afriški voditelj predsednik Toga, umrl 2011 (Gnassingbe)
11. slovenski kajakaš, srebrna olimpijska kolajna leta 1996 v Atlanti - Andraž
12. prva gledališka predstava po premieri

1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								
7.								
8.								
9.								
10.								
11.								
12.								

Pripravil: Bojan Kocbek

Rešitev marčevske uganke: Enainpetdeset let revije Nova proga



**Spoštovane železničarke, spoštovani železničarji,
članice in člani
Sindikata železničarjev Slovenije!**

**Ponovno se bliža čas našega srečanja,
tokrat že devetič zapovrstjo.**

**Smo največji železniški sindikat in je prav,
da odložimo vsakdanje skrbi ter se ponovno srečamo,**

zato

VABIM

**vse članice in člane Sindikata železničarjev Slovenije, da se s svojimi družinami udeležite
največjega srečanja železničarjev,**

**ki bo v soboto, 9. junija 2012, z začetkom ob 14.00,
v Ljubljani na območju stadiona Železniškega atletskega kluba – Šiška.**

predsednik
Franc Zupanc l.r.

Program prireditve:

14:00–14:30 uradni del prireditve
14:30–21:00 zabavni del prireditve

Razveseljevali in zabavali nas bodo:

Železničarska Godba Slovenskih železnic in ansambel SLOVENSKI MUZIKANTJE.
Za najmlajše udeležence srečanja bo poskrbljeno z otroškim kotičkom in igrali.
Poskrbljeno je za streho nad glavo, zato bo prireditev v vsakem vremenu.
Hrana in pijača na prireditvi je za vse udeležence brezplačna.
Pripravili pa smo vam tudi druga presenečenja.

Pomembno!

Izpolnjeno vabilo, ki ga prejmete pri predsednikih sindikalnih enot, odrežite ter ga, skupaj s člansko izkaznico, imejte s seboj, saj je vaša vstopnica na prireditev.

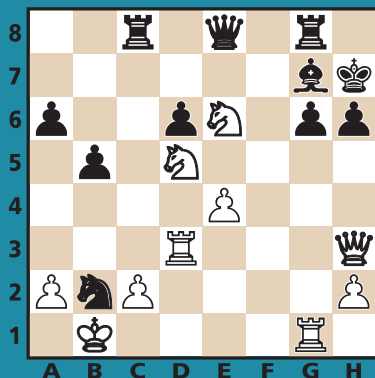
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 43

Črni ima v poziciji že kmeta več, vendar na potezi je beli, ki mu pozicija omogoča, da z vrhunsko kombinacijo odloči partijo v svojo korist.

Chevaldonnet : Blanc
(Val Thorens, 1977)



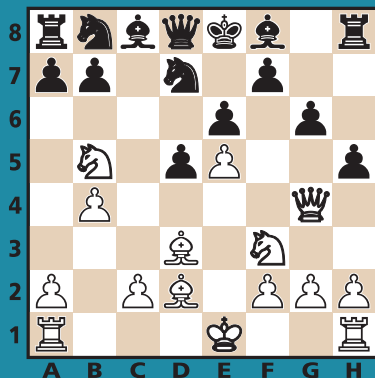
Rešitev:

1. Sf6+ Lxf6 [1...Kh8 2. Sxe8]
2. Dxh6+ Kxh6 3. Th3+ Lh4 4. Txh4#

Primer 44

Že po nekaj uvodnih potezah je črni začel preganjati prvo damo bele zasedbe, vendar pa je s tem močno oslabil svojo kmečko strukturo. Na potezi je beli in sledi njegova kazen.

Mačuljski : Gurevič
(Moskva, 1977)



Rešitev:

1. Dxe6+ fxe6 [1...De7 2. Sd6+ Kd8 3. Sxf7+ Ke8 4. Dxe7+ Lxe7 5. Sxh8; 1...Le7 2. Sd6+ Kf8 3. Dxf7#] 2. Lxg6+ Ke7 3. Lg5+ Sf6 4. exf6+ Kd7 5. Se5#

Šahovski cikel Slovenskih železnic

Plessec še nepremagan

V soboto, 21. aprila, se je nadaljeval šahovski cikel Slovenskih železnic 2012. Na četrtem letošnjem turnirju, na katerem so bili tekmovalci izenačeni, kot že dolgo ne, se je zbralo 79 šahistov. V zelo močni in izenačeni konkurenci se med prvih deset ni uspelo uvrstiti nobenemu nižje postavljenemu igralcu. Razlika med zmagovalcem in osmouvrščenim igralcem je bila samo pol točke, kar je še dodaten dokaz o veliki izenačenosti igralcev. Prvi štirje igralci so po devetih kolih zbrali po sedem točk. Zaradi dodatnega Buchholz kriterija je prvo mesto pripadlo Fide mojstru Marjanu Črepanu, ki je ob dveh remijih le enkrat izgubil, in sicer v osmem kolu proti Blažu Debevcu. Vodilna pred zadnjim kolom, Igor Babnik in Fide mojster Damjan Plessec, sta si možnost za prvo mesto zapravila prav v zadnji partiji. Babnik je remiziral s sedmouvrščenim Zlatkom Jerajem in zasedel drugo mesto. Plessecu pa je po remiju proti petouvrščenemu Mateju Keršiču pripadlo tretje mesto. Edini, ki ni klonil pred nasprotniki, je bil prav Plessec, ki je po začetnih štirih zmagah odigral kar štiri remije v preostalih petih kolih. S tem je na svojem drugem letošnjem nastopu ponovil uspeh s prvega turnirja, ko je prav tako ostal neporažen. Najboljši uvrščeni

železničar je bil tokrat predsednik šahovskega društva Železničar, Jože Brežan, ki se je kot 39. nosilec s petimi osvojenimi točkami uvrstil na 26. mesto. Naslednji turnir bo 19. maja, več o ciklu pa si lahko preberete na spletni strani www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red četrtega turnirja:

1. Marjan Črepan, 2. Igor Babnik, 3. Damjan Plessec, 4. Gregor Goršek, vsi 7 točk, 5. Matej Keršič, 6. Primož Petek, 7. Zlatko Jeraj, 8. Marjan Butala vsi 6,5 točke, 9. Blaž Debevec, 10. Dušan Čepon oba 6 točk.

Skupni vrstni red po štirih odigranih turnirjih:

- | | |
|--------------------|----------|
| 1. Dušan Čepon | 356 točk |
| 2. Igor Babnik | 346 točk |
| 3. Zlatko Jeraj | 325 točk |
| 4. Matjaž Kodela | 295 točk |
| 5. Boštjan Jeran | 287 točk |
| 6. Marjan Oberč | 286 točk |
| 7. Stojan Novkovič | 268 točk |
| 8. Matej Keršič | 265 točk |
| 9. Džemal Veskovič | 253 točk |
| 10. Boris Skok | 248 točk |



Najboljše uvrščeni železničar na četrtem turnirju, Jože Brežan (na desni)



ABOŠ 25&50

Dijaki in študentje!

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

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

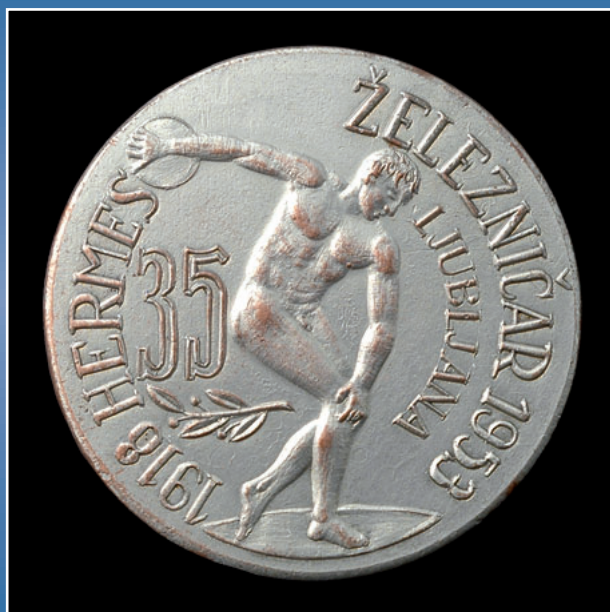
Ponujamo vam

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

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



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



Leta 1909 je bil ustanovljen študentski klub Hermes – eden najstarejših nogometnih klubov v Slovenji. Leta 1913 se je združil s tekmeccem Ilirijo. Ponovno je bil priklican v življenje takoj po koncu prve svetovne vojne. Leta 1925 je imenu dodal pridevnik »železničarski«, po drugi svetovni vojni pa je bil preimenovan v Nogometni klub Železničar Ljubljana. Spominska medalja je bila izdana ob tej priložnosti. NK Železničar je deloval v okviru Železničarskega športnega društva Ljubljana. Kmalu se je ime ponovno preoblikovalo, in sicer v Železničarski nogometni klub Ljubljana. Treningi in tekme so potekale na stadionu ŽŠD Ljubljana ob gorenjski progji.