

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno
Poslovni načrt sprejet

Aktualno
SŽ 541-101 že na naših tirih

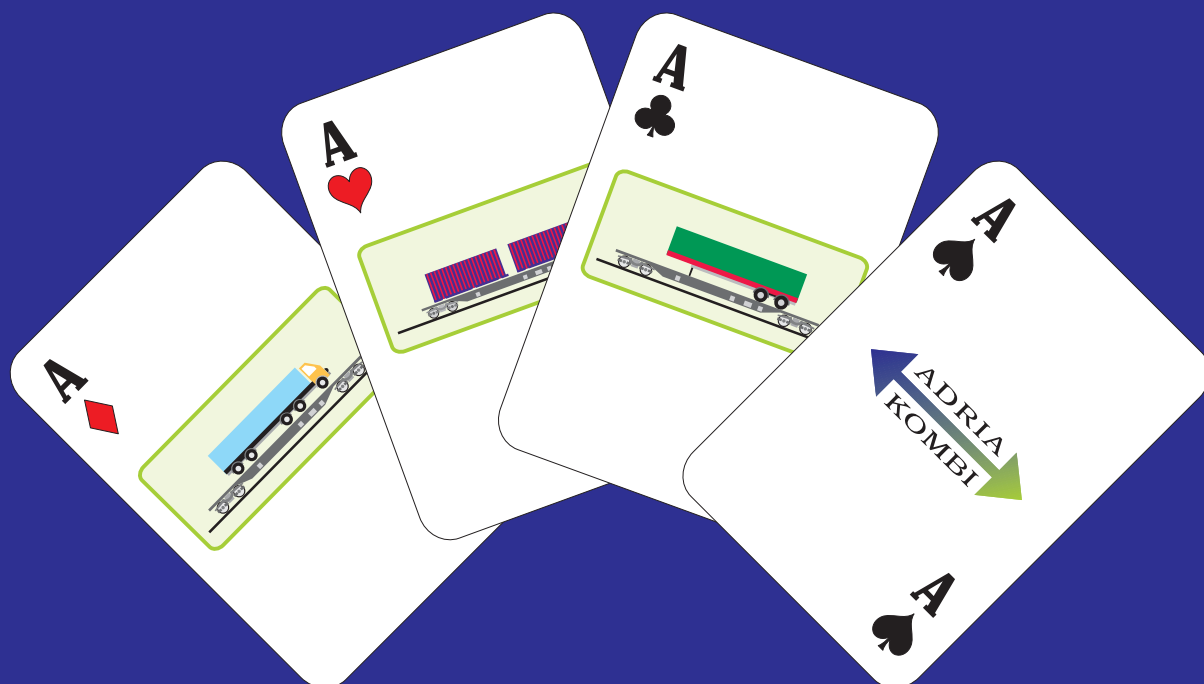
Aktualno
Slovenski teden zelo uspešen

Potniški promet
Na dopust

Tovorni promet
Projekt Singer
Evropska mreža
kombiniranih vlakov



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
WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lemp • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Antonio Živkovič, Marko Tancar, Slavko Žan, Marjana Lesar Slovnik, Dario Cortese, Izidor Gruden, Daniel Ursprung, arhiv SŽ. • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 12. julija. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 26. junija.



Uvodnik

dr. Jože Jurkovič,
generalni direktor

1

S tradicijo v prihodnost

Železnica na Slovenskem ima dolgoletno, spoštovanja vredno tradicijo. V začetku junija je minilo že 160 let, odkar je na ozemlje današnje Slovenije – v Celje – pripeljal prvi vlak. Samo tri leta pozneje, 18. avgusta 1849, pa je prvi vlak pripeljal v Ljubljano. Gradnja tedanje Južne državne železnice, katere del je bila tudi povezava Celovca in Celja, je bila velik gradbeni podvig in že sama po sebi občudovanja vreden dosežek. Poleg tega pa je železna cesta v marsikateri kraj ob progi prinesla razvoj in je tudi vsaj delno zaslužna za postopno preobrazbo pretežno poljedelskih pokrajin v industrijske. Prav železnica je bila v preteklosti marsikdaj tisti povezovalni člen, ki je združeval različne pokrajine in ljudi. Na drugi strani pa sama tehnika brez ljudi seveda ne pomeni ničesar. Že pred dobrim stoletjem in pol je veljalo, da so železničarji izredno pripadni svojemu podjetju, in to se potrjuje tudi še danes.

Na častitljivi rojstni dan naših železnic smo tudi železničarji dokazali, da se preteklost sme in mora povezovati s sedanostjo in načrti za prihodnost. Odprtje razširjenega Muzeja Južne železnice v Šentjurju pri Celju je ponovno pokazalo, kaj lahko pomeni pripadnost podjetju, tudi zunaj ozko določenih delovnih obveznosti.

Vesel in ponosen sem tudi, da sem lahko v ljubljanskem železniškem muzeju skupaj z drugimi člani poslovodstva nagovoril sodelavke in sodelavce, ki so že tri desetletja zvesti železnici. Ravno oni namreč z dolgoletnim prizadevnim delom vsak dan ohranjajo in razvijajo tradicijo železnice ter s svojim znanjem in izkušnjami tudi ustvarjajo nove priložnosti. To pa je naloga vsakogar od nas. Prav vsi se moramo zavedati, da nam ni nič podarjenega. Konkurenca je tako rekoč pred vrati; povečevanje prihodkov in zmanjševanje stroškov sta zato stalna naloga vsakogar med nami. Prav mi, ki danes delamo v sistemu Slovenskih železnic, smo tisti, ki moramo poskrbeti za to, da se bo tradicija povežala z uspešno prihodnostjo.

Številni koraki, ki nas peljejo proti doseganju omenjenih ciljev, že kažejo rezultate. Prvega junija opoldne smo na ljubljanski železniški postaji prevzeli prvo od dvajsetih večsistemskih lokomotiv. Z njimi bomo lahko prepeljali nove tovore, ki že prihajajo na naše tire, ter se enakopravneje kosali tudi s tujimi železnicami, zlasti v mednarodnem prometu, ki nam prinaša večino prihodkov v tovornem prometu. Lokomotivam pa se že pridružujejo tudi sodobni tovorni vagoni, ki nam prinašajo enostavno nakladanja tovora, večjo osno obremenitev in večjo nosilnost.

Samo posodabljanje voznega parka pa ne pomeni ničesar brez tovora. Za tega velja, da ga je težko pridobiti, precej lažje pa izgubiti. Zlasti to velja dandanes, ko evropske meje padajo – pa ne v političnem, temveč tudi oziroma predvsem v ekonomskem smislu. Zato tako na ravni poslovodstva kot v tovornem prometu nenehno iščemo nove priložnosti in tržne niše. Maja smo se med drugim sestali tudi z najvišjim vodstvom Nemških železnic. Pogovori so tekli o še boljšem sodelovanju, o čim bolj nemotenem poteku tovornega prometa ter o možnosti inter-operabilnih čezmejnih voženj. Pozitivno je, da so tudi nemški kolegi pokazali veliko zanimanje za skupni nastop na evropskih jugovzhodnih trgih, kot sta Turčija in Grčija, kamor Slovenske železnice že širimo svoje povezave v tovornem prometu.

Maj in začetek junija sta nam torej prinesla kar veliko dogodkov, ki niso bili le enkratni trenutki, temveč bodo tudi v prihodnje v marsičem določali naše delo. Seveda pa se v poslovodstvu zavedamo tudi naše odgovornosti za zagotavljanje rednega finančnega poslovanja, kljub težkim razmeram, v katerih delujemo. Temu je bila namenjena tudi razprava na dveh sejah nadzornega sveta, na katerih smo zagotovili tekočo likvidnost in tudi izplačilo celotnega regresa do konca meseca. Zapišem lahko, da je s sprejemom prave odločitve tudi lastnik izrazil zaupnico celotnemu kolektivu. Zdaj pa je na nas, da jo upravičimo in vsak na svojem delovnem mestu storimo vse za izpolnitev letnega načrta.



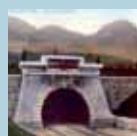
Aktualno

Nadzorni svet je 17. maja sprejel poslovni načrt za leto 2006 – temeljni dokument, ki nam bo do konca leta postavjal cilje in bo obenem najpreglednejše merilo našega dela.



Aktualno

Železniški park Augsburg (Bahnpark Augsburg) je od konca maja bogatejši za pomembno pridobitev – slovensko parno lokomotivo 06-013.



Aktualno

Slovesnost ob 100. obletnici odprtja bohinske železnice, ki bo 15. julija na postajnem območju v Novi Gorici, se hitro bliža. V preteklih tednih pa so se že zvrstile številne prireditve in dogodki, povezani s to obletnico.



Potniški promet

Večina že ima izbran kraj, kjer bo preživela poletni dopust, pot do tja pa bo najbolj udobna, če se boste odločili za potovanje z vlakom.



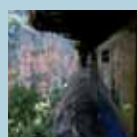
Aktualno

Prvega junija opoldne je na ljubljanski železniški postaji potekal slovesni prevzem prve večsistemске električne lokomotive vrste SŽ 541.



Tovorni promet

Ime Singer je pravzaprav kratica za Slovenian Intermodal Gateway to European Rail. Gre za koncept, ki Ljubljano postavlja v središče evropske mreže neposrednih povezav s shuttle vlaki v nesprenjenem prometu.



Reportaža

Zobate železnice še zdaleč niso domena alpskih dežel. Tudi Grki jo imajo, in to na Peloponezu, pa še ozkotirna je.

2

4

6

7

9

13

19

Poslovni načrt sprejet

Nadzorni svet je 17. maja sprejel poslovni načrt za leto 2006 – temeljni dokument, ki nam bo do konca leta postavljala cilje in bo obenem najpreglednejše merilo našega dela.

železnica na delo. Skupna višina transportnih prihodkov bo tako znašala 7,9 milijarde tolarjev. Sredstva za opravljanje gospodarskih javnih služb bodo letos dosegla 29,465 milijarde

tavljati kapitalsko ustreznost in izboljšati pogoje za pogajanje z dobavitelji, kupci in bankami. Še naprej ostaja eden glavnih ciljev zagotavljanje največje možne varnosti železniškega prometa,

Na odhodkovni strani so načrtovani stroški vzdrževanja vozniških sredstev v višini 6,9 milijarde tolarjev (v tovornem prometu 4,3 milijarde, v potniškem prometu 2,6 milijarde), kar je manj kot lani, ko so bili tovrstni stroški glede na leto 2004 objektivno višji za 1,3 milijarde tolarjev. Kar za 17 odstotkov se bodo povečali stroški električne energije za pogon tirnih vozil (za 453 milijonov tolarjev, zaradi podražitve električne energije 1. julija), stroški za dizelsko gorivo pa se bodo povišali za 5 odstotkov oziroma 98 milijonov tolarjev. V stroških je upoštevanih tudi 0,4 milijarde tolarjev rizičnega sklada za povrnitev škode v primeru odgovornosti za škodo, povzročeno na javni železniški infrastrukturi. Tovorni promet bo letos plačal 200 milijonov tolarjev uporabniške. Zaradi začetka dobave novih električnih lokomotiv, tovornih vagonov in drugih predvidenih investicij se bodo povečali stroški amortizacije za okrog 0,4 milijarde tolarjev, za okrog 0,3 milijarde pa naj bi se povečale tudi obrestne mere.

Na investicijskem področju so poleg nakupa 10 električnih lokomotiv (4,6 milijarde tolarjev) in stotih tovornih vagonov (2 milijardi tolarjev) načrtovane še druge investicije v višini 7,2 milijarde tolarjev.



Poslovni načrt predvideva, da bomo Slovenske železnice poslovno leto končale z negativnim rezultatom 839 milijonov izgube, kar je precej manj kot lani, ko se je izguba približala trem milijardam. V tovornem prometu bo leta 2006 prepeljanih 18,6 milijona ton blaga (2,9-odstotna rast) ter opravljenih 3.776 milijarde netotonskih kilometrov (za 5,5 odstotka več kot lani). Predvidena je tudi rast transportnih prihodkov v tovornem prometu, ki bodo z 28,9 milijarde tolarjev za 5,4 odstotka večji kot leta 2005.

V potniškem prometu poslovni načrt predvideva prepeljanih 15,8 milijona potnikov (0,6-odstotna rast) ter opravljenih 787,5 milijona potniških kilometrov (1,4-odstotna rast). Transportni prihodki bodo za 3,9 odstotka višji kakor lani. Dodatno povečanje za 0,9 milijarde tolarjev pa je načrtovano z usklajevanjem cen prevozov delavcev na Slovenskih

tolarjev brez davka na dodano vrednost. Načrtovana so v višini, ki je predvidena z letnimi pogodbami z železniško agencijo. Subvencioniranje notranjega potniškega prometa bo doseglo 8,59 milijarde tolarjev, za vzdrževanje javne železniške infrastrukture bo državni proračun namenil skupaj z uporabnino 13,3 milijarde, za vodenje prometa pa 7,57 milijarde tolarjev. Cilj posloводства leta 2006 pa bo na področju infrastrukture sklepanje dolgoročnejših koncesij za opravljanje dejavnosti gospodarskih javnih služb.

Posloводство je v poslovnem načrtu tudi zapisalo, da je potrebna prenova delovnih procesov ter izvedba kadrovskega prestrukturiranja, ki v preteklosti ni bilo dokončano. Večje število zaposlenih in neustrezno kadrovske strukturo bo vodstvo reševalo z ukrepi, ki se bodo letos pripravljali, izvajali pa večinoma leta 2007. Nujno bo treba tudi zago-

kar najbolje zagotavlja enovito podjetje. Organiziranost podjetja se bo racionalizirala tako, da se bo zmanjšalo število ravnih vodenja ter posameznih organizacijskih enot. Sicer pa letos lahko pričakujemo avgustovsko rast bruto plač za 3,5 odstotka, produktivnost pa se bo povečala za 5 odstotkov.

Kot je po seji nadzornega sveta 17. maja povedal njegov predsednik, dr. Peter Verlič s prometnega ministrstva, je posebna revizija odkrila več nepravilnosti v poslovanju SŽ med letoma 2002 in 2004. V tem času namreč SŽ niso obračunale in plačale 10,7 milijarde tolarjev davka na dodano vrednost. Posebna revizija pa je odkrila še nepravilnosti pri sklepanju individualnih pogodb o zaposlitvi, pri dezinvestiranju ter pri sklepanju pogodb za nabavo blaga in storitev in pri sklepanju svetovalnih pogodb. Kot je povedal predsednik nadzornega sveta, skupne višine teh nepravilnosti ni moč oceniti, saj nadzorni svet ni preverjal vseh poslov. Nadzorni svet je poslovodstvu naročil, naj pripravi novo letno poročilo za leto 2004 in sproži postopke za ugotavljanje odgovornosti, nadzorni svet pa bo po njegovih besedah revizijsko poročilo posredoval vladi, računskemu sodišču in državnemu tožilstvu.

Nujna je reorganizacija

Državnozborski odbor za promet se je na posebni seji ukvarjal s stanjem na Slovenskih železnicah. Kot je pokazala skoraj peturna razprava, poslanci niso enotni v oceni stanja v podjetju in njegovega reševanja. Po končani razpravi je odbor vseeno sprejel dva sklepa. Odbor pričakuje, da bo vlada po sprememu letnih poročil Holdinga Slovenske železnice, d. o. o., za leti 2004 in 2005 ter po opravljeni reviziji poslovanja seznanila

odbor z ugotovljenimi rezultati, predvsem s podatki o fizičnih in finančnih rezultatih poslovanja ter s predlogi za izboljšanje poslovanja. Ob tem odbor podpira upravo Holdinga Slovenske železnice pri ukrepih za racionalizacijo poslovanja in izboljšanje poslovnih rezultatov. Hkrati je odbor ugotovil, da dosedanja reorganizacija Slovenskih železnic ni dala pričakovanih rezultatov, zato je treba proučiti sedanjo organiziranost s ciljem

optimiranja poslovanja. Zaradi nakopičene izgube iz preteklih let sanacije brez ustrezne reorganizacije ne bo mogoče izpeljati, zato odbor od vlade pričakuje, da bo čim prej sprejela ustrezne ukrepe oziroma predlagala spremembe in dopolnitve zakonodaje, ki bodo omogočile sanacijo Slovenskih železnic in posodobitev železniške infrastrukture.

Kot je med razpravo povedal minister za promet Janez Božič,

na ministrstvu že pripravljajo spremembe železniške zakonodaje, ki bodo skladne tudi z evropskimi direktivami. V prihodnje naj bi bila Agencija za železniški promet varnostni in preiskovalni organ. Upravljanje javne železniške infrastrukture naj bi prevzela direkcija, ki bo ustanovljena na prometnem ministrstvu. Dr. Jože Jurkovič pa je poslancem opisal težave, s katerimi se srečujemo zaradi zastarele infrastrukture.

Varneje v Dolnjih Ležechah

V Dolnjih Ležechah so gostje s prometnim ministrom na čelu 26. maja odprli nov nadvoz čez železniško progo. S tem je bil tudi ukinjen nevarni nivojski prehod. Z zgraditvijo avtoceste

pred desetimi leti se je preglednost na nekdanjem nivojskem križanju lokalne ceste Dolnje Ležeče-Divača in dvotirne proge namreč poslabšala. Zato so se že leta 1997 začela prizadeva-

nja občine za gradnjo nadvoza. Tega so začeli graditi junija 2005, zgrajen pa je bil januarja letos. Gradnja je stala okrog sto milijonov tolarjev, financiral pa jo je Dars, medtem ko je občina zagotovila zemljišče in vso dokumentacijo.

Ob odprtju novega nadvoza pa so na divaški občini organizirali še okroglo mizo, ki je med drugim združila predstavnike občine, Slovenskih železnic, Agencije za železniški promet in Darsa.

Namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu je v imenu Slovenskih železnic napovedal obsežno rekonstrukcijo železniške postaje Divača, o kateri bomo več pisali v naslednjih številkah Nove proge. Ta se bo po njegovih besedah začela v začetku naslednjega leta, končana pa bo predvidoma sredi leta 2009. Da gre pri napovedanih delih za začetek gradnje drugega tira, pa je povedal direktor železniške agencije Rajko Satler.



Novi nadvoz so odprli direktor Darsa Rajko Siročič, divaški župan Rajko Vojtkovszky, Janez Božič in Peter Verlič z ministrstva za promet in namestnik generalnega direktorja SŽ Branko Omerzu (z leve).



V Dolnjih Ležechah je namesto nepreglednega nivojskega križanja zrasel varen nadvoz.

06-013 že v Augsburgu

Slovenski teden zelo odmeven

Železniški park Augsburg (Bahnpark Augsburg) je od konca maja bogatejši za pomembno pridobitev – slovensko parno lokomotivo 06-013. Kot smo pisali že v prejšnji Novi progi, je ta postala prva parna lokomotiva v tem mladem železniškem muzeju, v katerem si prizadevajo zbrati po eno lokomotivo vseh evropskih železnic. Naša lokomotiva 06-013 je ena od treh pri nas ohranjenih tovrstnih lokomotiv, ki so jih leta 1930 izdelali v berlinski tovarni Borsig. Pod prizadevnimi in spretnimi rokami zaposlenih v železniškem muzeju je zasijala v novi podobi, nared, da se »na ogled postavi«.

Uradna primopredaja slovenske lokomotive je potekala med 24. in 31. majem, ko so v augsburškem muzeju organizirali slovenski teden. V tem času so se vrstile številne prireditve in predstavitve Slovenije, izdelan pa je bil tudi posebni poštni žig z datumom 28. maja, ko je potekala osrednja prireditev.

Slovenske železnice sta v slovenskem tednu zastopala generalni direktor dr. Jože Jurkovič in ravnatelj železniškega muzeja Mladen Bogič, ki je tudi nagovoril številne obiskovalce uradne primopredaje lokomotive, ki je bila postavljena za lepo oblikovanim »postajnim«



SŽ 06-013 čaka na uradno primopredajo.



Ravnatelj Železniškega muzeja v Ljubljani, Mladen Bogič, je v nagovoru spomnil na številne povezave Slovenije in Nemčije.



Pogled na okretnico Železniškega parka Augsburg.

portalom z napisom Ljubljana. V razmišljanju o povezavi Slovenije in Nemčije ter o pomenu predaje zgodovinsko pomembne lokomotive sta se mu pridružila še župan Augsburga dr. Paul Wengert in slovenski generalni konzul v Nemčiji Alfred Killer.

Sprehod po muzeju odkrije, da so njegovi ustvarjalci res še precej na začetku, sploh, če se spomnimo na lepo urejeni Železniški muzej v Ljubljani. Muzej je svoje prostore našel v nekdanjih delavnicah nemških železnic, ki so v precej slabem stanju in bo za njihovo ureditev treba še precej časa. Ravno zato je muzej za zdaj odprt le ob posebnih priložnostih, ko v njem potekajo različne prireditve. Tudi število lokomotiv, ki so bile na ogled na okretnici muzeja, je za zdaj še bolj skromno. Verjeti pa je, da bo vodstvu muzeja uspelo v kratkem času notranje in zunanje prostore primerno urediti, saj so delovne razmere veliko boljše kakor pri nas. Kar 15-članska ekipa, ki za svoje ljubiteljsko delo namenja veliko prostega časa, ima tudi veliko podporo mesta, kar je pokazal tudi županov nagovor.

Vsekakor pa obiskovalca, navajenega več ali manj praznih tukajšnjih muzejev, preseneti veliko zanimanje za železniško dediščino, ki so ga dokazovale množice ljudi, ki so se 28. maja zgrinjale v Železniški park Augsburg. Brezplačni vlaki, ki so ves dan vozili med železniško postajo in muzejem, so skorajda pokali po šivih. Obiskovalci pa so tudi imeli kaj videti, saj so v muzeju poskrbeli za pester spremljevalni program, tudi z nastopi slovenskih gledaliških skupin in glasbenikov. Seveda ni manjkalo niti gostinske ponudbe in različnih stojnic za nakup železniških spominkov. Lokomotiva 06-013 je torej našla svoje novo počivališče na tujem. Žal samo za eno leto, saj togi predpisi prepovedujejo daljši »izvoz« slovenske kulturne dediščine. Upati gre, da bodo odgovorni kljub temu pokazali razumevanje za dolgotrajnejše zadrževanje naše lokomotive na tujem. Gre namreč za idealno rešitev, ki ne pomeni le promocije Slovenskih železnic in Slovenije, temveč tudi zaščito lokomotive, ki bi zaradi prostorskih omejitev našega železniškega muzeja verjetno kmalu spet začela propadati na prostem.

Pogajanja s TriGranitom stekla

Po dolgotrajnem postopku izbiranja strateškega partnerja gradnje novega Potniškega centra Ljubljana s pritožbami neizbranih ponudnikov se je projekt le premaknil naprej. Na seji projektne sveta Potniškega centra Ljubljana (PCL) so 30. maja namreč potrdili poroštveno izjavo madžarskega podjetja TriGranit. Ta se je z njo obvezal, da bo projekt izveden tako, kot je zapisano v ponudbi, ter da bo financiral tudi javno-logistični

del novega centra. V projektu sicer sodelujejo Mestna občina Ljubljana, Slovenske železnice in Javna agencija za železniški promet.

S potrditvijo poroštvene izjave so stekla ekskluzivna pogajanja s TriGranitom o uresničitvi projekta, ki je vreden okrog 250 milijonov evrov. Naslednji korak bo pridobivanje vseh soglasij, ki naj bi jih pridobili že do sredine avgusta. Za drugo polovico septembra je predvidena izredna

seja mestnega sveta za potrditev zazidalnega načrta. Do konca septembra bo predvidoma že podpisana tudi pogodba o ustanovitvi mešanega podjetja za gradnjo PCL-a. Prva faza gradnje novega Potniškega centra Ljubljana zajema 50.000 kvadratnih metrov veliko ozemlje zahodno od sedanje zgradbe železniške postaje. Začela naj bi se že v prvem četrletju prihodnjega leta, končala pa do konca leta 2008.

Sezona muzejskih voženj se je začela

Tudi letos smo svojo ponudbo v potniškem prometu obogatili z vožnjami muzejskih vlakov. Sezono voženj je 1. maja odprla vožnja obnovljene parne lokomotive SŽ 25-026. Letos bodo že jubilejno dvajseto sezono zapored muzejski vlaki vozili

ob koncu tedna po letošnji jubilejki, bohinjski železnici, v organizaciji turističnih agencij Club in ABC Europcar na relaciji Gorizia Centale-Bled Jezero in nazaj ter na relaciji Jesenice-Most na Soči in nazaj. Seveda bomo muzejske vlake

videvali tudi na drugih progah omrežja Slovenski železnic, v službi za potniški promet pa so poskrbeli, da je tudi letos mogoče najeti vlak za vožnje ob različnih prireditvah in jubilejih.

Izidor Gruden



ICS Special Ceneje z vlaki ICS



Petnajstega maja je potniški promet uvedel novo ponudbo ICS Special za potovanje z nekaterimi vlaki InterCity Slovenija po posebej ugodnih cenah. Vozovnica ICS Special za enosmerno potovanje v drugem razredu vlaka ICS stane le 990 tolarjev; v ceni je vključena tudi obvezna rezervacija sedeža.

Posebna ponudba velja na vlakih ICS 12, 17 in 26:

ICS 12: Ljubljana 5.45
Maribor 7.33

ICS 17: Maribor 12.50
Ljubljana 14.38

ICS 26: Ljubljana 19.45
Maribor 21.33

Število vozovnic je omejeno, kupiti pa jih je treba v predprodaji – najpозnejše en dan pred dnevom potovanja. Vozovnice ICS Special veljajo le za dan in za vlak, za katerega so izdane, na drugih vlakih vozovnice ne veljajo. Naprodaj so na potniških blagajnah v Ljubljani, Zidanem Mostu, Celju, Pragerskem in Mariboru.

Bohinjska železnica se bliža praznovanju

Slovesnost ob 100. obletnici odprtja bohinjske železnice, ki bo 15. julija na postajnem območju v Novi Gorici, se hitro bliža. V preteklih tednih pa so se že zvrstile številne prireditve in dogodki, povezani s to obletnico.

V torek, 16. maja, je bila v dvorani kulturnega in športnega centra (nekdanji stražnici) v Solkanu premierna predstavitev 51-minutnega dokumentarnega filma *Gorska lepota* avtorja Danijela Božiča v produkciji Regionalnega RTV centra Koper Capodistria. Čeprav prireditve ni bila javno objavljena (poslana so bila osebna vabila), je bila dvorana premajhna za vse, ki so si film želeli ogledati. Pozdravna govora sta prispevala Darinka Kozinc, predsednica sveta KS Solkan, in Mirko Brulc, župan Mestne občine Nova Gorica. O nastajanju filma ter o bohinjski železnici pa sta spregovorila avtor filma Danijel Božič in Gorazd Humar, strokovni sodelavec pri filmu, sicer znan kot avtor monografije o solkanskem mostu Kamniti velikan na Soči ter drugih knjig o mostovih in predorih. Film bo na sporedu na TV Slovenija v dneh okrog osrednje proslave ob stoletnici bohinjske železnice.

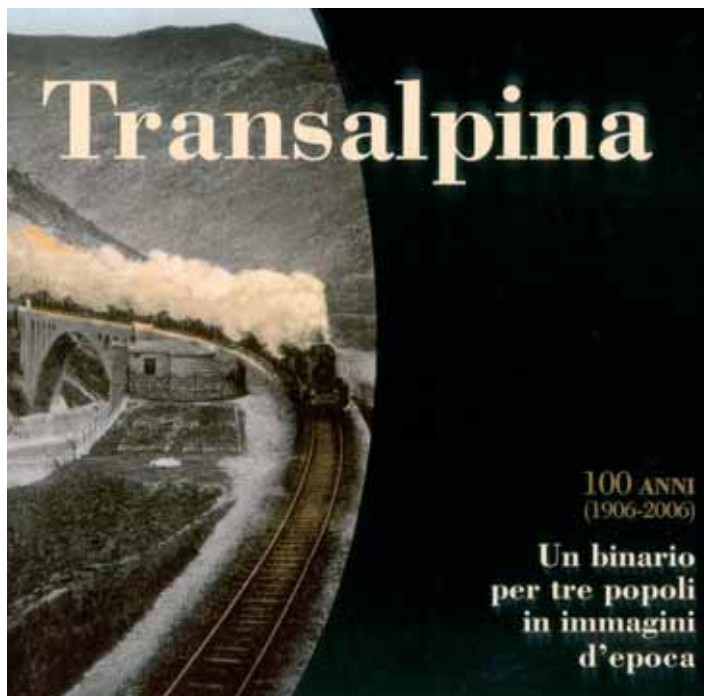
Pošta Slovenije je 19. maja izdala posebno razglednično dopisnico v vrednosti 128 tolarjev na temo 100-letnice bohinjske železnice. Na njej sta upodobljena most čez Radovno v Blejskem Vintgarju na eni ter severni portal Bohinjskega predora na drugi strani. Razglednica je izšla v nakladi 5.100 izvodov. Prav tako je bil izdan žig prvega dne pri pošti 4270 Jesenice z isto temo.



Originalni severni del predora v Bohinjski Bistrici, ki so ga leta 1945 ob umiku porušili Nemci.

V okviru festivala *La storia in testa* – Zgodovina v glavi je bila med 19. in 21. majem v mestnem parku ob Verdijevev korzu v italijanski Gorici raz-

stava z naslovom *Transalpina* – tir za tri narode. Na njej je bilo predstavljenih okrog 300 razglednic iz zbirke Daria Macovaza o gradnji in delo-



Ovitek zanimive knjige z razglednicami o gradnji in delovanju Bohinjske železnice.

vanju bohinjske proge. Hkrati pa je založba Edizione della Laguna iz Mariana del Friuli (GO) izdala v nakladi 2.000 izvodov istoimensko knjigo, ki na 211 straneh predstavlja zanimivo zbirko razglednic in nam s trojezičnimi napisi v nemščini, slovenščini in italijanščini nazorno predstavi vsako izmed njih.

Pospešeno pa potekajo priprave na praznovanje obletnice proge. Osrednji del bo pomenila vožnja muzejskega vlaka z Jesenic do Nove Gorice. Z Jesenic, kamor bo vlak pripeljal tudi goste iz Avstrije, bo vlak odpeljal ob 12.15, na Jesenicah pa bodo že pred njegovim odhodom organizirali tudi ogled tovarne Acroni, prav tako s posebnim vlakom. Posebni muzejec se bo prvič ustavil na postaji Bled Jezero, od koder bo odpeljal ob 13.20. Ob 13.40 bo prisopihal na ŽP Bohinjska Bistrica, od koder se bo podal ob 14.30. Ob 14.40 sledi postanek na postaji Podbrdo, ob 15.55 pa postanek v Mostu na Soči. Vlak bo ustavil tudi v Kanalu – ob 16.42, odpeljal pa bo ob 17.17. Prihod v Novo Gorico je predviden ob 17.40, ob 18. uri pa se bo tam začela osrednja prireditev, na kateri bo spregovoril tudi predsednik vlade Janez Janša.

Na vseh postajah, kjer bo slavnostni vlak ustavljal – od Jesenic do Nove Gorice –, domačini pripravljajo zanimive prireditve z glasbeno-plesnimi nastopi, različnimi razstavami in še in še. Vsekakor bo 15. julij izjemen dan, dan, ko bo Bohinjska proga ponovno zaživela v vsaj delčku nekdanje slave. Naj bo takšnih dni čim več!

Na dopust

Končno, bi rekli. Čas počitnic ali pa navadnih »delavskih« dopustov je pred vrati, misel na toplo morje, plažo, poležavanje in sladoled kar vabi, da se odpravimo ... Večina že ima izbran kraj, kjer bo preživela poletni dopust, pot do tja pa bo najbolj udobna, če se boste odločili za potovanje z vlakom.

Če vseeno še niste izbrali kraja, kjer bi preživeli dopust, lahko svoje popotovanje začnete ali pa tudi končate v Opatiji, ker »Stara dama Jadrana«, kot ji spoštljivi

ob 15.25 ter z večernim vlakom z Reke ob 20.45 in prihodom v Ljubljano ob 23.22. Vlaki sicer vozijo vsak dan vse leto, v poletnem času od 4. junija do 27. avgusta pa je na vlakih 483 in 480 možen prevoz koles.

Da pa nam ne bi kdo očital centralizacije, povejmo, da je poskrbljeno tudi za potnike s štajerskega konca. V vlaku EuroCity Emona vsak dan vozi direktni vagon Dunaj–Reka–Dunaj: odhod iz Maribora ob 11.50 in iz Celja ob 12.45, v Ljubljani priklop na vlak

bnih in klimatiziranih ICN vlakov močno skrajšale pot od Zagreba do Splita. Ta sedaj traja malo več kot pet ur. Čeprav se bo to komu zazdelo vseeno veliko, je pa za vzeti v premislek dejstvo, da gre za več kakor 400 kilometrov poti. Iz Ljubljane lahko odpotujete navsezgodaj zjutraj z vlakom EN 241, odhod ob 2.35 in prihod v Zagreb ob 4.56, ter nadaljujete vožnjo iz Zagreba z vlakom ICN 521 ob 6.50 in prihodom v Split ob 12.18. Če niste pristaš zgodnjega vstajanja, pa poskusite z

Zagreba z vlakom 414 ob 18.10, prihod v Ljubljano ob 20.31, popoldanski odhod iz Splita z vlakom ICN 524 ob 15.03, prihod v Zagreb ob 20.31, odhod iz Zagreba ob 21.05 in prihod v Ljubljano ob 23.28. V nočnem času lahko potujete iz Splita ob 20.55 (vlak vozi od 10./11. junija do 16./17. septembra) in ob 22.20. V Zagreb prispete ob 5.31 ali ob 6.29, iz Zagreba imate vlak v Ljubljano ob 7.50 s prihodom ob 10.06. Potniki, ki iz Celja ali Maribora



Z vlakom lahko iz Ljubljane dvakrat na dan odpotujete naravnost do Opatije.

vo pravijo mnogi, s tistim, kar ponuja, vsekakor ni za staro šaro. Iz Ljubljane sta za potovanje v Opatijo vsak dan na voljo dva vlaka, prvi zjutraj iz Ljubljane odpelje ob 6.20 ter v Opatijo prispje ob 8.39, popoldanski odhod iz Ljubljane pa je ob 14.55 in prihod v Opatijo ob 17.17. Vrnitev je možna s prvim popoldanskim vlakom iz Opatije ob 13.09 in prihodom v Ljubljano ob 15.25 ter z večernim vlakom iz Opatije ob 20.56 in prihodom v Ljubljano ob 23.22.

Če ne izstopimo v Opatiji in je naš cilj kakšen otok bolj na severu, je naše prvo in pravo izhodišče Reka. Z istimi vlaki iz Ljubljane (odhodi ob 6.20 in 14.55) prispete na Reko ob 8.50 ter ob 17.24. Vrnitev z Reke je ob 12.58 in prihodom v Ljubljano

483, prihod v Opatijo ob 17.14 in na Reko ob 17.24. Vrnitev z Reke je z vlakom 482 ob 12.58, iz Opatije ob 13.09, ter prihod v Celje ob 17.10 in v Maribor ob 18.07.

Na teh straneh smo že pisali o povezavi Ljubljana–Pulj. Dodajmo samo, da bo vlak 1472/1473 v poletnem času od 24. junija do 27. avgusta vozil vsak dan – z odhodom iz Ljubljane ob 7.10, prihod v Pulj ob 11.16, vrnitev iz Pulja ob 18.03 in prihod v Ljubljano ob 22.19. Možen je tudi prevoz koles.

Če pa potujete na jug Jadrana, potem je vsekakor prava izbira Split. Žal iz Ljubljane ni neposredne povezave v Split, toda en prestop v Zagrebu bomo že preživeli, kajne? Hrvaške železnice so z vpeljavo hitrih, sodo-

odhodom iz Ljubljane ob 8.35, prihod v Zagreb ob 10.52, ter takojšnjo zvezo naprej z odhodom iz Zagreba ob 11.05, prihod v Split ob 16.33. Če ste pa prejšnjo noč preživeli v nočnem druženju, imamo prav tako vlak za vas – odhod iz Ljubljane ob 17.45, prihod v Zagreb ob 20.03, kavica v Zagrebu in nadaljevanje poti iz Zagreba ob 21.45 (vlak vozi od 10./11. junija do 15./16. septembra) ali ob 22.57, prihod v Split ob 5.54 ali pa uro pozneje ob 6.54. Iz Splita se lahko vrnite zjutraj z vlakom ICN 520 ob 7.40, prihod v Zagreb ob 13.10, nadaljevanje poti iz Zagreba z vlakom EC 52 ob 13.55, prihod v Ljubljano ob 16.12. V dopoldanskem času je zveza iz Splita z vlakom ICN 522 ob 10.48, prihod v Zagreb ob 16.17, odhod iz

potujejo v Split, imajo možnost neposrednega potovanja z ležalnikom v vlaku 159, ki se v Zagrebu priklopi na vlak 825. Ležalnik vozi ob sobotah od 17. junija do 19. avgusta. Iz Maribora odpelje ob 19.55 in iz Celja ob 20.49. V Split pripelje ob 6.54. Vrnitev je prav tako mogoča z ležalnikom v vlaku 824/158 na relaciji Split–Dunaj, ki vozi ob nedeljah od 18. junija do 20. avgusta, odhod iz Splita ob 22.20, prihod v Celje ob 9.14 in Maribor ob 10.12.

Glede na to, da v poletnem času največ denarja porabimo za sladoled in druge »hladilne« pripomočke, smo na železnicah z uvedbo dodatnih popustov poskrbeli, da bo v denarnici ostalo več denarja za take reči. Popust za kopalne vlake se prizna od 15. junija do 15. septembra

Potniški promet

Ana Tušar

za potovanje z vlaki 481/480 in 483/482 na relaciji Ljubljana–Reka–Ljubljana. Povratna vozovnica izdana s popustom za »kopalne vlake« velja tri dni.

Vozovnice CityStar International se izdajajo za povratna potovanja za posamezne potnike ter za skupinska potovanja, vendar za največ pet oseb. Vozovnica je primerna tudi za potovanje več kakor petih oseb, saj v tem primeru lahko kupite več vozovnic. Ponudba City Star je še posebej primerna za potovanje družin. Otroci v starosti od 6 let do 15 let v spremstvu staršev ali starih staršev po tej ponudbi namreč potujejo brezplačno. Seveda pa potujejo brezplačno tudi otroci v starosti do šestih let, ne glede na to, s kom potujejo. Vozovnica po ponudbi City Star SŽ–HŽ velja en mesec, pri čemer velja, da v odhodu ni omejitev, vračate pa se lahko najprej prvo nedeljo (od polnoči) po dnevu, ko je začela vozovnica veljati. Za potovanja skupin najmanj šestih oseb velja pri potovanjih na Hrvaško 40-odstotni popust, vozovnica pa velja dva meseca. Mladi do 26. leta pa lahko dodatno izbirajo med popustom na podlagi izkaznice EURO<26 ter ponudbo EuroDomino, ki je še posebej primerna za popotovanja na Hrvaškem.

Če pa nočem iti na Hrvaško, bo kdo rekel, kaj tedaj? No v



Tudi Split s sodobnimi in klimatiziranimi vlaki Hrvaških železnic ni več daleč.

tem primeru vas vabimo, da se odpravite v Solun – neposredno, brez prestopanja, vsak dan. Vlak Olympus odpelje iz Ljubljane ob 21.05 in prispe v Solun ob 21.32. Iz Soluna se vrača ob 8.10 in prispe v Ljubljano ob 8.32. Za lažje premagovanje potovanja je v sestavi vlaka uvrščen ležalnik seveda na celotni relaciji Ljubljana–Solun. Potniki iz Celja ali Maribora imajo možnost direktnega potovanja prav tako z ležalnikom v vlaku 159/411, ki vozi na relaciji Dunaj–Maribor–Solun/Thessaloniki. Ležalnik vozi ob ponedeljkih od 19. junija do 21. avgusta, odhod Maribor ob 19.55, Celje ob 20.49, vrnitev prav tako z ležalnikom v vlaku 410/158 na relaciji Solun/Thessaloniki–Maribor–Dunaj, ki vozi ob sredah od 21. junija do 23. avgusta, prihod v Celje ob 9.14 in Maribor ob 10.12. Za potovanje v Solun priporočamo nakup vozovnice po ponudbi City Star SŽ–CH, če potujete v skupini petih oseb. Vozovnice veljajo en

mesec, potovanja pa so dovoljena vse dni – brez časovnih omejitev. Če potujete posamezno ali v dvoje, če si želite obiskati še kakšen kraj v Grčiji in če ste mladi do 26 let, potem pa kupite vozovnico Euro Domino, ki velja en mesec, izbirate pa lahko med zakupom 3, 4, 5, 6, 7 ali 8 potovalnih dni. Pri tem ni nujno, da si dnevi potovanja zaporedoma sledijo. Za tranzitno potovanje iz katere koli postaje v Sloveniji do meje države, za katero imate vozovnico ED, imate 50-odstotni popust. Doplačilo za potovanje v ležalniku (šest postelj v oddelku) na relaciji Ljubljana–Solun stane 2.396 tolarjev na osebo za potovanje v eno smer.

Če si zaželite odkrivati črnomorsko obalo, ki je zadnja leta čedalje bolj priljubljena med popotniki, se lahko odpravite v Burgas ali Varno. V vlaku 411 je direktni spalnik na relaciji Ljubljana–Sofija z odhodom iz Ljubljane ob 21.05 in prihodom v Sofijo ob 17.40, naprej pa s kakšnim nočnim vla-

kom v Burgas ali Varno. Vrnitev iz Sofije je ob 13.10, prihod v Ljubljano ob 8.32. Za potovanje na črnomorsko obalo vam vsekakor priporočamo nakup vozovnice Euro Domino za Bolgarijo. Doplačilo za potovanje v spalniku na relaciji Ljubljana–Sofija v oddelku Touriste (tri postelje v oddelku) stane 3.738 tolarjev na osebo za potovanje v eno smer, doplačilo za potovanje v oddelku Double (dve postelji v oddelku) stane 5.607 tolarjev na osebo za potovanje v eno smer.

In na koncu za tiste, ki imate radi črnogorsko obalo; iz Ljubljane se lahko štirikrat na dan odpeljete v Beograd, iz Beograda pa naprej v Podgorico in Bar.

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na svoji železniški postaji, pri pooblaščenih prodajalcih, na spletni strani Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si.

Potepanje po Avstriji

Slovenske železnice smo v sodelovanju z Avstrijskimi železnicami za mlade iz Slovenije pripravile posebej ugodno ponudbo za letošnje poletje. Gre za vozovnico Jugend-Feriennetzkarte Österreich, za katero bodo mladi, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 19 let, odšteli le 19 evrov. Nekoliko starejše oziroma tiste do 26. leta starosti, pa bo vozovnica stala 49 evrov.

Z omenjeno vozovnico bodo lahko mladi v poletnem času od 1. julija do 9. septembra 2006 potovali po Avstriji podolgem in počez.

Pred nakupom bo potnik moral predložiti potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika bo imelo pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku. Vozovnica Jugend-Feriennetzkarte Österreich

velja za potovanja po progah Avstrijskih železnic v drugem razredu z vsemi vrstami vlakov, razen s posebnimi. Ob sobotah, nedeljah in praznikih bo mogoče potovati brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure naprej (ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje). Z vozovnico Jugend-Feriennetzkarte Österreich bodo mladi imeli

od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta. Vozovnica bo naprodaj na potniških blagajnah PIC in Info centrov na postajah Ljubljana, Maribor, Celje in Koper.

Za nakup vozovnice Jugend-Feriennetzkarte Österreich mladi potrebujejo mladinsko kartico EURO<26 (partnerske kartice SŽ–EURO<26 ali klasične kartice EURO<26).

Prva nova lokomotiva uradno prevzeta

SŽ 541-101 že na naših tirih

Prvega junija opoldne je na ljubljanski železniški postaji potekal slovesni prevzem prve večsistem-ske električno lokomotive vrste SŽ 541. Prvi od dvajsetih lokomotiv so srečno vožnjo zaželeli generalni direktor dr. Jože Jurkovič, član uprave Siemens AG Austria dr. Georg Antesberger in v. d. generalne direktorice direktorata za železnice Jelka Šinkovec Funduk, ljubljanski pomožni škof Anton Jamnik pa je lokomotivo blagoslovil.

Dr. Jurkovič je v svojem govoru izrazil zadovoljstvo nad novimi lokomotivami, ki nam bodo omogočile doseganje zastavljenih ciljev v tovornem prometu. Ti so čedalje višji, izražajo pa se predvsem v vse večji količini tovora. V prvih štirih letošnjih mesecih se je obseg prevozov v tonah povečal za 6,4 odstotka, obseg transportnega dela, merjen v netotonskih kilometrih, pa za 5,6 odstotka v primerjavi z istim lanskim obdobjem. Količina prepeljanega blaga se je najbolj povečala v mednarodnem prometu, predvsem v uvozu in luškem tranzitu, kjer se je obseg prevozov povečal kar za 9 oziroma za 9,8 odstotka. Takšnih količin pa brez nakupa novih lokomotiv ne bi mogli prepeljati, saj so naše lokomotive v povprečju stare od 30 do 40 let. Hkrati pa je generalni direktor tudi opozoril, da si želimo še primerne infrastruk-



Prvi večsistemski lokomotivi so s simboličnim rezanjem traku srečno pot zaželeli dr. Jože Jurkovič, Jelka Šinkovec Funduk in dr. Georg Antesberger (z leve).

ture, po kateri bodo vozile nove lokomotive. Tudi Jelka Šinkovec Funduk je spregovorila o slabem stanju javne železniške infrastrukture, to je po njenih besedah vse prej kot rožnato. V imenu prometnega ministrstva je napovedala sprejem zakona o poroštvu, ki bo omogočil sofinanciranje projektov, pri katerih lahko računamo na sredstva Evropske unije. Član uprave Siemens AG Austria dr. Georg Antesberger je opisal prednosti novih lokomotiv. Povedal je, da so v Siemensu že izdelali 280

takšnih lokomotiv družine Euro Sprinter, kar je odlična referenca za njihovo vožnjo v Sloveniji. »Prepričan sem, da bodo nove lokomotive podlaga za nadaljnji razvoj Slovenskih železnic,« je še povedal Antesberger. Vsekakor je razveseljivo, da je dobava prve lokomotive potekala natančno po terminskem načrtu oziroma celo hitreje. Zato gre pričakovati, da bo zadnja nova lokomotiva na naše proge zapejlala maja 2007. Skupna vrednost novih lokomotiv za tovorni promet

je 77,8 milijona evrov. Slovenske železnice nakup financiramo s kreditom branžne mednarodne železniške banke Eurofima z državnim poroštvom. Nove lokomotive bodo lahko poleg po Sloveniji vozile po progah Avstrije, Nemčije, Italije, Madžarske in Hrvaške. Lokomotive iz te družine že vozijo po progah nemških, madžarskih, avstrijskih in italijanskih železnic. Gre torej za preizkušeno lokomotivo, ki pa je tudi preskusne vožnje na naših progah odlično prestala in navdušila s svojimi zmogljivostmi.

Slovesnost je popestrila Darja Švajger. Tema nastopa? Seveda – železnica!



Član Siemens AG Austria dr. Georg Antesberger je dr. Jurkoviču v spomin na slavnostni dogodek izročil model nove večsistem-ske lokomotive.





541-101

SIEMENS

SIEMENS

FT



 Slovenske železnice

9479 1541 1010

SIEMENS
ESB64F

Ročnik: 2011
P-E: 2011
P-E: 2011
ST R 111
P 100
G 80
4 48

+ 10.50m
+ 9.50m

2300 SZ

1

R 90m

 250 m



Osnovni tehnični podatki lokomotive vrste 541

Sistemi napajanja	15 kV 16 2/3Hz AC, 25 kV 50Hz AC, 3000V DC
Razpored osi	Bo'Bo'
Teža	87 t
Dolžina čez odbojnice	19.580 mm
Sredinska razdalja podstavnih vozičkov	9.900 mm
Medosna razdalja kolesnih dvojic v podstavnem vozičku	3.000 mm
Premer novih gonilnih koles	1.150 mm
Vlečna sila pri speljevanju	304 kN
Največja hitrost	200 km/h
Največja moč	6.400 kW



Časovni potek nakupa novih lokomotiv

2003-2004	Pogajanja za nakup lokomotiv	24. september 2004	Sklenitev devizno plačilne garancije za zavarovanje plačil.
29. julij 2004	Podpis pogodbe o dobavi s Siemensom Transportation Systems GmbH&CO KG	2. februar 2006	Podpis aneksa zaradi pospešene dobave lokomotiv
7. september 2004	Podpis dolgoročne kreditne pogodbe z Eurofimo za financiranje lokomotiv in sklenitev poroštvene pogodbe	1. junij 2006- 17. maj 2007	Dobava novih lokomotiv, osem mesecev hitreje od sprva predvidene dinamike dobave

Projekt Singer

Evropska mreža kombiniranih vlakov

Kombinirani transport je nedvomno perspektiva za razvoj evropskega tovornega prometa, saj se ceste dušijo v tovornjakih, ki s sabo prinašajo številne težave – onesnaževanje okolja, nesreče, visoke stroške vzdrževanja cest in še bi lahko naštevali. Operaterji kombiniranega transporta v novih članicah Evropske unije, zlasti na Madžarskem in v Sloveniji, so zato dolga leta razvijali predvsem povezave v spremljanem kombiniranem prometu (RoLa), s katerim so želi velike uspehe.

Toda z vstopom v EU se je slika popolnoma spremenila, saj za prevoznike kombinirani transport ni bil več zanimiv. Zato je bilo treba najti novo smer delovanja – nespremljani transport, torej prevoz zamenljivih tovarišč, polprikolic in kontejnerjev. To pa je zaradi slabe infrastrukture in hude konkurence cestnih prevoznikov vse prej kot lahko. Odgovor

na omenjene izzive je skupaj s tujimi partnerji oblikoval slovenski nacionalni operater kombiniranega prometa Adria kombi – projekt Singer, ki ga v sklopu programa Marco Polo podpira tudi Evropska komisija.

Ime Singer je pravzaprav kratica za Slovenian Intermodal Gateway to European Rail. Kot pove že ime, gre za koncept, ki Slovenijo, natančneje Ljubljano, postavlja v središče evropske mreže neposrednih povezav s shuttle vlaki v nespremljanem prometu. V projektu sodelujejo Adria Kombi kot vodilni projektni partner ter madžarski Hungarokombi, nemški Kombiverkehr, italijanski Cemat, Slovenske železnice ter zveza prevoznikov v kombiniranem prometu UIRR, ki ima sedež v Belgiji.

Projekt Singer je stekel 1. avgusta lani z uvedbo shuttla med Ljubljano in Budimpešto. Pozneje

se mu je pridružila še povezava z Münchnom ter kot zadnja v začetku letošnjega februarja povezava z Verono. S temi povezavami si projektni člani želijo temeljito spremeniti strukturo storitev kombiniranega transporta med novimi (Madžarska in Slovenija) ter starimi članicami EU, kot sta Nemčija in Italija. Njihov cilj je hitra vzpostavitev zanesljive in konkurenčne mreže, s katero bi lahko tovor dejansko prenesli s ceste na železnico. Gre za inovativen dvonivojski koncept. Sestavlja ga mreža neposrednih povezav s shuttle vlaki, ki ljubljanski terminal povezujejo z Italijo, Nemčijo, Madžarsko ter koprsko luko. Ti vlaki pa oskrbujejo državne mrežne povezave vsakega od partnerjev – iz Verone v južno Italijo, iz Budimpešte v severovzhodno Madžarsko, Romunijo in Ukrajino, iz Münchna v severozahodno Nemčijo in iz Ljubljane

v Zagreb in Beograd. Tržni potencial novih povezav je predvsem blago, ki danes potuje med Nemčijo (severna pristanišča in Porurje), Italijo (Verona in južna Italija) ter novimi članicami, zlasti Slovenijo in Madžarsko. Gre zlasti za potrošniško in nevarno blago ter avtomobile.

Da ima projekt Singer potencial, je pokazala tudi razprava na predstavitvi projekta, ki jo je 8. junija v Ljubljani pripravil Adria Kombi. To potrjuje tudi vključenost Singerja v projekt Evropske unije Marco Polo, ki ga je predstavila Anne M. Barseth. Povedala je, da gre za projekt, ki se je začel 3. avgusta 2003 in bo trajal do leta 2010, njegov cilj pa je spodbujanje konkretnih projektov, ki tovor s cest selijo na tere. Zahteve EU so precej stroge; na drugem pozivu za kandidiranje projektov, na katerem je uspel tudi Singer, so tako od 62 predlogov potrdili samo 12. Odobreni projekti so deležni 1 evra subvencije za vsakih 500 tonskih kilometrov, ki so s cest prišli na tere.

Generalni direktor UIRR, Martin Burkhardt, je orisal položaj kombiniranega prometa v EU. Ta v dveh tretjinah poteka čez Alpe – zaradi geografskih ovir, primerne infrastrukture in visokih cestnin. Vsak dan 500 mednarodnih kombiniranih vlakov prepelje za okrog 10.000 tovornjakov tovara. »Značilno pa je, da se je s širitvijo Evropske unije kombinirani promet v novih članicah dramatično zmanjšal,« je povedal. To velja predvsem za spremljani promet, tako imenovane potujoče avtoceste. »Soočamo se z velikimi tržnimi spremembami, ki jim železnica mora slediti. Nujen



Projekt Singer so na pred poslovnimi partnerji iz Slovenije in tujine predstavili Gordan Ban iz Luke Koper, Igor Hribar s Slovenskih železnic, Martin Burkhardt z UIRR, Rok Svetek z Adria kombija, Anne M. Barseth (DG TREN) ter Janez Merlak z Adria kombija.

je premik od potujočih avtocest na nespremljani sistem in Singer je ena od takšnih rešitev,« je poudaril Burkhardt. Omenil je tudi stanje infrastrukture v novih državah članicah EU. To ima prednost, da je svetli profil večinoma primeren za kombinirane prevoze, toda proge bo treba usposobiti za osni pritisk 22,5 tone in hitrosti do 120 kilometrov na uro.

O svojih pogledih na vlogo Singerja sta spregovorila tudi predstavnika Luke Koper in našega podjetja. Pomočnik izvršnega direktorja za tovorni promet Igor Hribar je povedal, da je za Slovenske železnice prav kombinirani promet čedalje pomembnejši. Delež intermodalnega tovora v skupnem obsegu našega tovornega prometa se je tako z 9 odstotkov leta 1998 podvojil na lanskih 18 odstotkov. »Zato Slovenske železnice projekt Singer podpiramo vse od začetka in ga bomo tudi vnaprej,« je še povedal.

O dosedanjih dosežkih in načrtih projekta Singer pa je spregovoril Janez Merlak z Adria Kombija, ki je glavni koordinator projekta.

Po njegovih besedah bo projekt trajal dve leti, njegov cilj pa je, da v tem času doseže skupaj 337 milijonov dodatnih tonskih kilometrov. Pri tem računajo na največ 663.000 evrov subvencij Evropske komisije, okoljska korist projekta Singer pa je postavljena na 6,5 milijona evrov. Povedal je, da partnerji z mrežo vlakov

Singer ponujajo zanesljive, učinkovite in konkurenčne storitve z vlaki s stalnim voznim redom in kratkimi tranzitnimi časi, s spremljanjem pošilk ter naročanjem storitve pri le enem operaterju (tako imenovani one-stop-shop). »V prvih osmih mesecih smo s cest prenesli 84 milijonov tonskih kilometrov, kar je za za-

četek projekta odličen rezultat,« je pohvalil prve rezultate.

Z uvedbo omenjenih povezav pa se Singer še zdaleč ni izpel. Že jeseni bo uvedena nova povezava Ljubljane in Beograda z vožnjami dvakrat ali trikrat na teden. Adria Kombi pa že načrtuje vsaj poskusno podaljšanje voženj do Turčije do Carigrada.



V Kopru tudi maja več tovora

Na tovorni postaji Koper so tudi maja opravili več dela kot lani. V prvih petih mesecih leta so tako iz Kopra odpravili skupaj 3.225 vlakov, v istem lanskem obdobju pa 3.058. V povprečju to pomeni za en vlak več na dan kot lani. V istem obdobju je bilo v Kopru naloženih 51.827 vagonov in razloženih 29.933. S tem so bili preseženi lanski dosežki pri razloženih vagonih, pri naloženih vagonov pa so nekoliko zaostali za lanskim letom. Podobno sliko kaže tudi pregled naloženih in razloženih ton. Letos je bilo od januarja do konca maja naloženih 2.190.265 ton (lani 2.313.940),

razloženih pa 883.743 ton (lani 694.044). Največ so se povečali prevozi soje in koruze, kemikalij ter žilindre in žvepla, kjer pa so količine relativno majhne. Pomembno pa je, da so se povečali tudi prevozi nekaterih blagovnih skupin z največjim obsegom – za dobre 3 odstotke prevozi goriva, za 7,6 odstotka prevozi kontejnerjev in za 9,6 odstotka prevozi premoga. Žal so se zmanjšali prevozi železove rude. Vsekakor pa je pomemben tudi podatek, da se v primerjavi z lanskim letom še vedno zmanjšujejo zamude tovornih vlakov.



Generalni direktor UIC-ja Luc Aliadiere

UIC je pred novimi izzivi

Mednarodna železniška zveza UIC je organizacija z dolgoletno zgodovino. Ustanovljena je bila leta 1922, njena prvotna naloga pa je bila standardizacija in izboljšanje pogojev za gradnjo in obratovanje železniških povezav, zlasti v mednarodnem prometu. Danes UIC združuje več kakor 170 železnic, železniških prevoznikov, upravjalcev infrastrukture in podobno na vseh petih celinah.

Dolga leta je bil prevladujoči značaj UIC-ju evropski, natančneje frankofilski – njegov sedež je še vedno v Parizu, francoščina pa je poleg angleščine in nemščine eden od uradnih jezikov te zveze, ki ima največ članov iz Evrope. Toda liberalizacija železniškega trga, čedalje hujša konkurenca drugih prevoznikov, ekonomske omejitve ter globalizacijski izzivi so UIC postavili na prelomnico. Nekdanja organiziranost združbe državnih železnic je izgubila svoj pomen, svoje pa je dodala še Evropska unija, katere članice so združene v »konkurenčno« Skupnost evropskih železnic CER.

O izzivih, ki so pred UIC-jem in s tem delno tudi pred našim podjetjem, je spregovoril Luc Aliadiere, nekdanji vodja mednarodnih zadev pri SNCF, ki je 1. julija lani postal generalni direktor UIC-ja. Aliadiere se je na svojem obisku Slovenskih železnic 12. maja sestal z generalnim direktorjem in njegovimi sodelavci. Ob tej priložnosti smo ga zaprosili za kratek pogovor.

Kot je povedal Aliadiere, je cilj UIC-ja njegova uveljavitev zunaj evropski meja. »Priložnosti za UIC vidim v širitvi železniškega



Generalni direktor UIC-ja Luc Aliadiere je napovedal spremembo vloge te mednarodne železniške zveze.

prometa na Kitajskem, v Indiji in na Bližnjem vzhodu ter v pospešenem razvoju mednarodnih tovornih koridorjev,« je povedal. Cilj »novega UIC-ja« ni več tehnična harmonizacija, temveč predvsem promoviranje železniškega transporta na svetovni ravni, ki lahko pomaga pri doseganju ustrezne mobilnosti in trajnostnega razvoja. Zato se bo UIC tudi organizacijsko preoblikoval; organiziral se bo regionalno in vključil tudi do sedaj zanemarljiva področja (Azijo, Afriko, Bližnji vzhod). Večjo vlogo kot

doslej bo dobil izvršni svet. Tega trenutno sestavlja dvanajst članov, od katerih jih je kar deset iz Evrope. Po novem bo svet imel 19 članov, od katerih bodo le trije ali štirje Evropejci. »To je smiselno, saj je delež Evrope tako v potniškem kot v tovornem prometu zelo majhen, zlasti v primerjavi z nekdanjo Sovjetsko zvezo, ZDA in Kitajsko,« pravi Aliadiere. Predstavitel preoblikovanega UIC-ja je predvidena za letošnji december. Na vprašanje o razmerju med UIC in CER Aliadiere odgovarja,

da so politična vprašanja pač v rokah CER-a. UIC v Evropi ostaja osredotočen na tehnična vprašanja, na svetovni ravni pa bo verjetno prevzel tudi bolj politično vlogo s promoviranjem železniškega transporta. »UIC ima na tem področju veliko izkušenj, saj imajo vse železnice na svetu podobne težave, zlasti s pomanjkljivim državnim vlaganjem v infrastrukturo,« je povedal. »Zato potrebujemo organizacijo, ki bo politiko sposobna prepričati, da je smotno vlagati v železnico. V Evropi je to CER, na svetovni ravni pa ni takšne organizacije, kar je priložnost za UIC.«

Slovenske železnice Aliadiere vidi kot lokomotivo, ki lahko potegne vlak balkanskih držav, ki bodo verjetno nekoč tudi postale članice Evropske unije. »Zavedam se, da je politični položaj na Balkanu težaven. Toda preteklosti navkljub mora Evropa razvijati projekte, ki so v skupnem interesu. In to so nedvomno tudi transportni projekti.«

Prihodnost evropskih železnic Aliadiere vidi v skupnem delovanju na področju logističnih storitev. »Pridobiti potnike ni težko, saj jim je treba samo ponuditi primerno storitev. Težje pa je pri tovornih vlakih, saj so del obsežne logistične verige, ki jo je težko hitro spreminjati in prilagajati. Železnice niso logistična podjetja, so prevozniki. Toda svoje storitve bodo morale čedalje bolj vključevati v mednarodne logistične verige in se povezovali tudi z drugimi prometnimi sistemi. Prepričan sem, da je v tem delu Evrope veliko blagovnega potenciala, samo izrabi ti ga bo treba.«

Počitniške zmogljivosti HSŽ

Prijetno in domačno

Ko smo leta 2004 v Centru za nepremičnine prejeli v upravljanje in gospodarjenje tudi počitniške zmogljivosti Slovenskih železnic, smo najprej ugotovili, da je stanje nekaterih enot zelo ubogo in da se bomo morali z zmogljivostmi na Hrvaškem poleg obnove objektov ukvarjati tudi z urejanjem zemljiškoknjižnega stanja.

Počitniške zmogljivosti Slovenskih železnic ima po pogodbi s SŽ že enajsto leto v najemu SŽ - Železniško invalidsko podjetje (ŽIP) ter njihova na Hrvaškem registrirana

na družba Calidus sol, s katero so pravno urejena zakupna razmerja do SŽ in ŽIP. Najemnik ŽIP vsako leto pripravi in vodi razpis za oddajo počitniških zmogljivosti delavcem Slovenskih železnic. Najemnik plačuje vse obratovalne stroške in stroške, povezane s tekočim vzdrževanjem objekta. Upravljanje, gospodarjenje in investicije v počitniške enote pa vodimo v Centru za nepremičnine, saj investicije stroškovno pokriva lastnik objekta, torej Holding Slovenske železnice.

Lani in letos so za obnovo po-

čitniških zmogljivosti predvidena znatno višja sredstva kakor v prejšnjih letih. Porabe sredstev smo se tako lotili po potrjenem predlogu investicij. Ta je bil za leto 2005 potrjen šele novembra tega leta. Tako je za dela ostalo zelo malo časa, hkrati pa je ta del leta za gradbena dela neugoden. Glede na to smo v Centru za nepremičnine predlagali, da se neporabljenih sredstev prenesejo v naslednje leto. Že pri izdelavi predloga smo tehtno prebrali vse zbrane podatke o zasedenosti, prihodkih in stroških počitniških enot, o dejanskem stanju objekta in opreme ter investicijskih vlaganjih vanje. Nato smo glede na časovno obdobje in velikost objektov določili vrstni red in vrste gradbenih del ter oblikovali predlog investicij, ki ga skladno s sredstvi tudi uresničujemo. Odločili smo sredstva porabljati tako, da se lotimo celovite prenove objektov. Po več deset letih je to nujno potrebno, saj so se do zdaj zaradi pomanjkanja sredstev na njih odpravljale le hujše napake.

Takoj na začetku smo se morali lotiti zbiranja gradiva o objektihi, od geodetskih posnetkov in lastniške dokumentacije do gradbene dokumentacije. Ko smo se lotili prenove, smo morali najprej izmeriti objekte in izrisati obstoječe stanje. Nato smo pripravili projekt prenove po standardih Pravilnika o merilih in načinu kategorizacije nastanitvenih obratov in marin ter poskušali z najemnikom počitniških zmogljivosti uskladiti število ležišč glede na dopustne parametre in organizacijo tlorisa.

Kot prvi tak primer celovite obnove objekta smo se v Centru za nepremičnine zaradi velike zasedenosti in slabega stanja lotili počitniškega doma v Bohinju na naslovu Ukanc 87 s tremi sta-

novanjskimi enotami. Objekt je bil pred našimi posegi prej že predeljen na tri enote, vendar je bil tloris zelo nefunkcionalno organiziran, saj so bili bivalni prostori odprti v breg na senčno stran, spalni pa na sončno stran z balkoni.

V objektu smo zamenjali vse tlake, stavbno pohoštvo, oblekli fasado s termoizolacijo, na novo izvedli instalacije – električno napeljavo in centralno kurjavo – ter reorganizirali tlorise enot. Notranjost smo preuredili tako, da smo zamenjali položaj bivalnih prostorov ter jih združili v enem prostoru (objekt smo odprli na sončno stran z balkoni), povečali smo površine kopalnic, na senčni strani smo v dveh enotah pridobili po dve spalnici ter v hodniku uredili prostor za shranjevanje z omarami in obešalnimi stenami. Enote smo opremili s stanovanjsko opremo v živahnih barvnih tonih, da bi letovalcem omogočili kar se da prijetno počutje. Kuhinje in kopalnice smo kolikor je bilo mogoče prilagodili številu letovalcem. Enote smo opremili tudi z otroškimi risbami, ki vsako leto v velikem številu prispejo na natečaj Slovenskih železnic. Ker je risb zares veliko in ker vse ne morejo biti izbrane za razstavo, smo se odločili, da z njimi okrasimo počitniške enote. Sodeč po vaših odzivih smo se stvari lotili na pravi način in s pravilno taktiko, malce nam je z neugodnimi vremenskimi razmerami ponagajala le jesenska gradbena sezona, ki je pomenila preslabo sušenje po izvedenih delih in slabo prezračevanje objekta. Vlogo smo v spomladanskih mesecih odpravili z izdatnim prezračevanjem in sušenjem.

Naslednje prenove boste letovalci lahko doživeli že v letošnji poletni sezoni, ko se boste odpravili na morje ali v gore. Za vas smo



Počitniška enota Ukanc 87 z novo izolirano fasado in novim stavbnim pohoštvom.



Kuhinja v pritlični enoti.

prenovili 19 enot v počitniškem naselju Stara Gavza na otoku Cresu in počitniški dom v Bohinju na naslovu Ukanc 33 ter dve enoti v Ratečah. V priljubljenem letovišču na otoku Cresu so bile prenove deležne tiste enote, ki so bližje obali oziroma ki so jih prizadele hujše okvare. Prenavljajo se

v celoti: tlaki, stavbno pohištvo, stenske in stropne obloge, nove električne instalacije, klimatske naprave ter arhitekturna reorganizacija tlorisa in opreme. Z najemnikom počitniških enot smo se tudi usklajevali glede števila letovalcev na eno enoto. To je določeno s hrvaško zakonodajo

s Pravilnikom o razvrščanju, minimalnih pogojih in kategorizaciji nastanitvenih objektov. Pravilnik predpisuje število oseb glede na velikost objekta ter sanitarij in tudi kriterije za notranjo opremljenost enote. Posebno pozornost smo namenili razvrščanju postelj, da bi se izognili pogra-

dom in dodatnim izvlečnim ležiščem ter smo zato prilagodili tlorisno organizacijo enot. Zato smo tudi uvedli glavni dostop v enoto preko terase, kajti na ta način smo pridobili prostor za vsa ležišča, kar pomeni, da v enotah ni več pogradov.

Prav tako zelo obiskan je počitniški dom Bohinj v Ukancu 33, ki je namenjen družinskemu oddihu, saj je v njem prostora za devet letovalcev. V njem so prej že bili prenovljeni kuhinja in kopalnice, letos pa bomo prenovili bivalne prostore in spalnice. V vseh teh objektih ob obnovi naletimo na različna presenečenja; kot na primer lesen stropnik, ki je bil tu zgolj za okras in naknadno pričvrščen na armiranobetonsko ploščo. Kmečki in domači pridih smo se v jedilnem in bivalnem delu trudili obdržati, saj smo obnovili masivne kose pohištva in jim dodali prav take nove. Zgoraj pa smo v zares minimalnih prostorih poskusili čim bolj racionalno in funkcionalno razvrstiti vseh devet ležišč.

V Ratečah pa smo se po lanski prenovi in termoizolaciji fasade ter urejanju vodovoda in kanalizacije letos lotili še notranje prenove. Ker gre za garsonjerski tip enot, se tu žal nismo mogli izogniti pogradom, čeprav sicer stremimo k temu, da se ležišča v čim večjem možnem številu spustijo na tla. V obstoječih razmerah pa to povsod ni izvedljivo. Smo pa tudi v Ratečah pripravili prenavo in poživitev obeh enot, ki bodo letovalcem ponujale prijetno preživljanje počitnic.

Uresničevanje načrta investicij in prenove počitniških enot bomo nadaljevali tudi po sezoni in vam tako v naslednjem letu ponudili še kakšno prenovljeno enoto. Seveda pa je ob tem treba vedeti, da so sredstva, s katerimi razpolagamo zadnji dve leti, res večja, da pa je tudi enot, ki so potrebne takšne celovite prenove, preveč za uresničitev vseh želja. Naš namen je, da naredimo čim več in čim boljše po načrtu realizacije investicijskega vlaganja. Glede na odzive letovalcev smo na pravi poti, da vam ustvarimo prijetno in domače počutje tudi na počitnicah.



Spalni del v mansardni enoti.

Med vožnjo čez Banjšice se zapeljemo skozi Bate.

Na izlet z vlakom

S kolesom čez Banjšice

Za izletniške namene je vsaka postaja prava, toda ta z velikim P je še posebno primerna. Železniška postaja sicer nosi ime bližnjega Mosta na Soči, vendar je kraj znan tudi kot Postaja. Tu vlak zajame sapo po vijuganju skozi eno ozko dolino samo zato, da se kmalu zatem poda v drugo, ki je glede na smer vožnje Baška grapa ali dolina Soče. Postaja je veličastno izhodišče za kolesarske izlete na Banjšice, visoko kraško planoto med Mostom na Soči in Grgarjem nad Solkanom. Na eni strani jo objema Soča, na drugi kratek odsek doline Idrijce in Čepovanski dol, »fosilna« dolina reke, ki je ni več. Med temi dolinami se dviguje klesarsko slavje, ki mu ni para. Izberemo lahko

napornejše različice ali si privoščimo zložnejše poti, v vsakem primeru pa se z nadmorske višine manj kot 200 metrov vzpnemo na vsaj 600 metrov, če ne kar na 800 ali 900 metrov.

V nadaljevanju sta opisani lažja inačica pod robom Banjšic skozi Čepovan in Čepovanski dol in težja čez Banjšice skozi Kanalski Lom in Kal nad Kanalom. Poleg tega na severnem robu Banjšic vabijo še nekatere izrazito gorskolesarske smeri, ki so vrisane na turističnem zemljevidu Kobarid-Tolmin. Za potovanje čez Banjšice potrebujemo še izletniško karto Goriška, obe sta v merilu 1 : 50.000. Za večdnevno kolesarjenje po Banjšicah pride kot bazni tabor zelo prav turistična

kmetija Široko na skrajnem severnem robu planote, visoko nad Mostom na Soči.

Skozi Čepovanski dol

Z železniške postaje se zapeljemo skozi podvoz pod progo in se nato zložno dvigujemo po makadamski cesti na Vrata. Tu se odprejo širine nekdanje rečne doline, ki jo pobjiže spoznamo v nadaljevanju vožnje skozi Čepovan in Čepovanski dol v Grgar. Kmalu zatem, ko se prevalimo čez Prevalo, v desno povabi cesta na Sveto goro, do katere pa je skoraj 400 metrov vzpona. Ob primerni telesni pripravljenosti izziv menda sprejmemo, sicer pa poletimo navzdol proti Solkanu ter se zapeljemo v Novo Gorico do železniške postaje. Pot je dolga dobrih 30 kilometrov, na njej je brez stranskega izleta na Sveto goro dobrih 400 metrov vzpona.

Čez Banjšice

Gorskolesarska smer drži s Postaje skozi zaselek Klohe naravnost na Široko. Nekoliko manj napeta, vendar še vedno za dihanje zelo spodbudna je cesta iz Mosta na Soči v Tolminski Lom. Nanjo pridemo tako, da se s Postaje zapeljemo skozi podvoz pod železniško progo kot na začetku izleta skozi Čepovan. Nato zavijemo desno na maka-

damsko cesto proti Kloham, s prvega ostrega ovinka spet zavijemo desno in se po makadamski cesti, ves čas nedaleč od Idrijce, pripeljemo v Most na Soči naravnost na cesto, kjer zavijemo levo, zajamemo sapo ter vzamemo zalet za vzpon v Tolminski Lom. Skozi Kanalski Lom nadaljujemo do nadmorske višine okrog 900 metrov, kjer na razcepu cest zavijemo desno proti Kalu nad Kanalom. Skozenj in nato skozi osrednjo vas Banjšic, ki nosi isto ime kot planota, se odpeljemo v Bate in zatem skozi Grgarske Ravne in Grgar v Solkan ter v Novo Gorico. Pot je dolga okrog 40 kilometrov, na njej se vzpnemo za več kot 700 metrov. Ceste se velikokrat cepijo, zato posvetovanja z zemljevidom niso odveč.

Iz smeri Jesenice je ob koncu tedna za izlet primeren vlak z odhodom z Jesenic ob 8.18 (iz Ljubljane ob 6.50). Na ž. p. Most na Soči izstopimo ob 9.45.

Za vrnitev v Novi Gorici počakamo na vlak ob 15.24 (Jesenice 17.50, Ljubljana 19.11) ali 18.04 (Jesenice 20.20, Ljubljana 21.32). Ob vlaka vozita v soboto, nedeljo in ob praznikih.

Iz smeri Nova Gorica smo lahko zgodnejši z vlakom iz Nove Gorice ob 5.28 (Most na Soči 6.09) ali nekoliko poznejši z vlakom ob 7.35 (Most na Soči 8.18). Na izhodišče pa se pripeljemo kar sami.



Čepovanski dol je suha rečna dolina, nad katero se na eni strani dvigujejo strma pobočja roba Banjške planote, na drugi pa Trnovskega gozda.

Grška zobata železnica

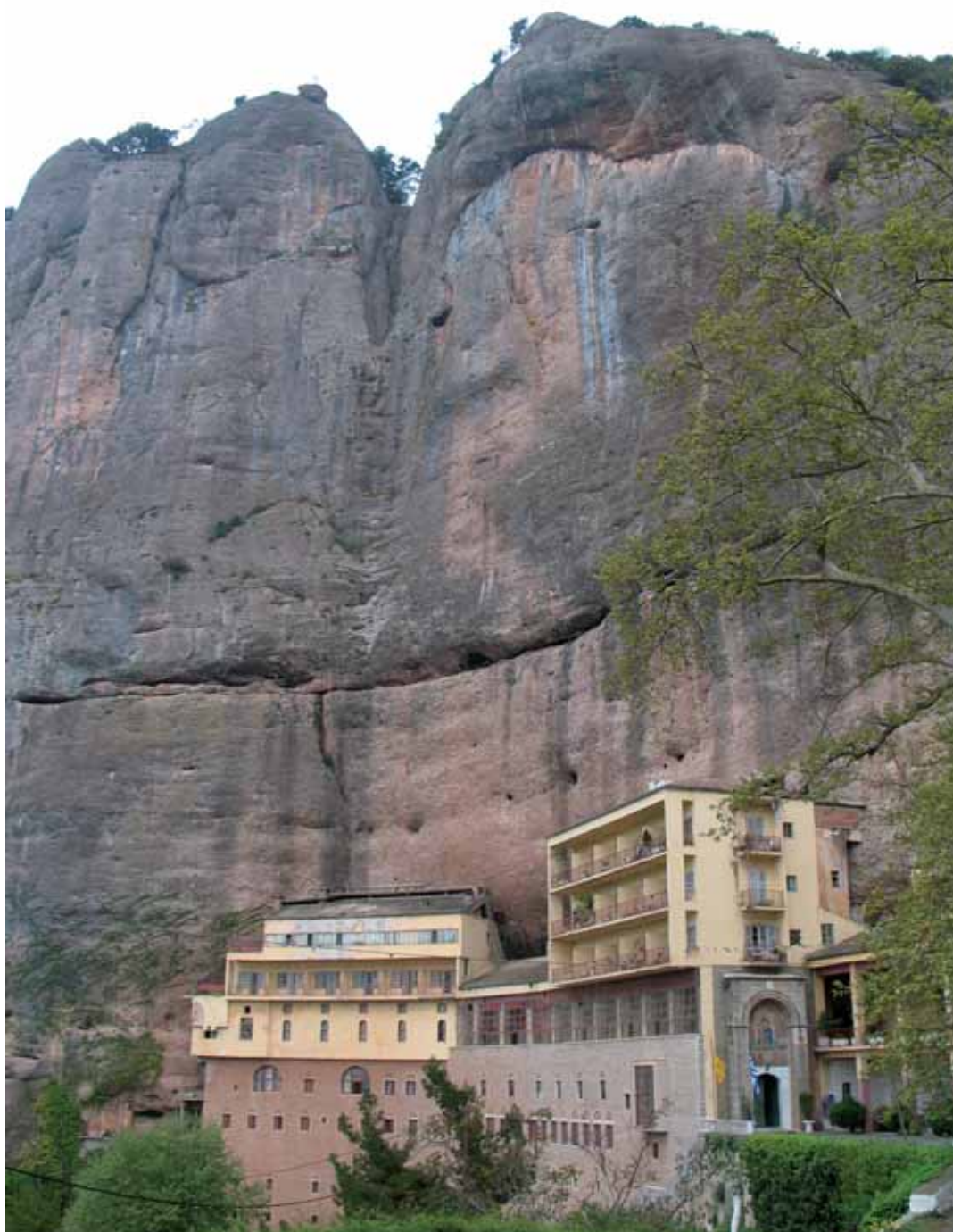
Vedno sem bil prepričan, da so zobate železnice domena alpskih dežel in mogoče kake Norveške, a to sploh ne drži. Tudi Grki jo imajo, in to na Peloponezu, pa še ozkotirna je.

Proga ima tirno širino 750 milimetrov, njen začetek pa je v Diakoftu, ki leži na severni obali Peloponeza, slabih 60 kilometrov vzhodno od Patrasa. Dolga je dobrih 22 kilometrov in poteka po spektakularni

soteski Vourakios proti jugu, do mesteca Kalavrita, ki leži na nadmorski višini 750 metrov. Kalavrita je simpatično mesto, v njegovi bližini pa je tudi smučarski center. Trije odseki proge v skupni dolžini

3,4 kilometra so zobati, naklon na teh delih pa se giblje med 12 in 14,5 odstotka. Na progi je šest predorov v skupni dolžini 200 metrov ter 40 železnih in 15 zidanih mostov. Proga je bila odprta spomladi 1896, ob njeni 100-letnici, torej 1996, pa jo je grško ministrstvo za kulturo proglasilo za »zaščiten nacionalni spomenik«.

Tovornega prometa na progi ni, na dan pa po sedanjem voznem redu vozijo trije pari potniških vlakov. Odhodi vlakov iz Diakofta so ob 6.53, 10.58 in 14.58, vrnitve iz Kalavrite pa ob 9.26, 13.28 in 17.30. Vožnja v vsako smer traja dobro uro. Med Diakoftom in Kalavrito vlak po voznem redu ustavlja še na postajah Mega Spileon (Zahlorou) v km 12.4 in na postaji Karpene, ki jo doseže po dobrih 17 kilometrih, kljub temu, da je ob progi še nekaj postaj. Po lastnih izkušnjah se s strojevodjem lahko dogovorijo tudi za postanek na kaki od teh postaj, recimo na postaji Niamata, ki leži v km 5, kar je lahko zelo pomembno, če se želiš po progi navzdol podati peš. S postaje Mega Spileon se v slabi uri lahko povzpnete do pravoslavnega samostana in si v njem ogledate muzej. Vsekakor pa si bodo pred vstopom v prvo nadstropje samostana dame morala obleči krila, pa čeprav čez hlače. Brez skrbi, krila brezplačno posojajo v samostanu. Če vas v samostan ne mika, pa se lahko peš podate na sedemkilometrsko pot po progi, skozi sotesko do postaje Niamata, lahko pa se odločite kar za vseh 12 kilometrov pešačenja do Diakofta. Proga je del Grških železnic (CH-73) in na njej zato seveda velja FIP, obvezna pa je rezervacija sedežev. Vlak je od leta 1962 dizelski in ima 1. in 2. razred. Mnogo lepše se peljati v 1. razredu, saj se pelješ tik za strojevodjem (če imate možnost izbire, si izberite sedež 1. razreda v vagonu št. 1). Glede na razpoložljivi čas in vozni red sva z Majdo med letošnjim prvomajskim



V pravoslavnem samostanu, uro hoda od postaje Mega Spileon, je na ogled muzej.

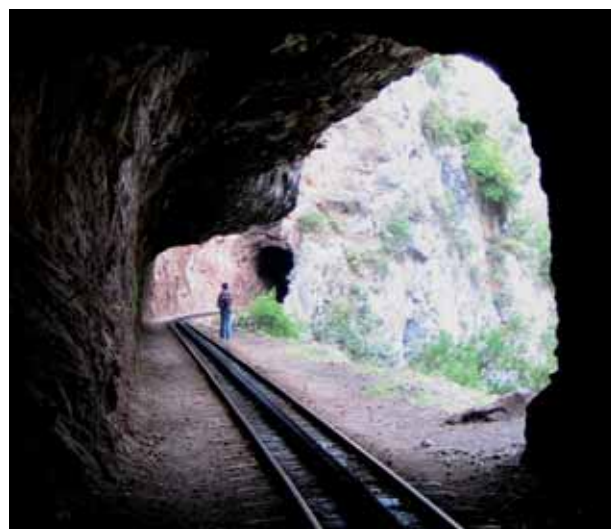
potepanjem po Peloponezu načrtovala prevoz do postaje Mega Spileon in hojo navzdol do postaje Niamata, saj sva si zgornji del trase in Kalavrito nameravala ogledati iz avtomobila. Proga in cesta namreč na tem odseku potekata skupaj. Izbrala sva si vlak iz Diakofta ob 14.58, 28. aprila. Po vozovnici sva prišla ob 13. uri, pa so naju razveselili s podatkom, da je vlak za ta dan že poln, prav tako kot sta



Pogled na najzanimivejši del trase, ki poteka po ozki soteski.



Hoja čez mostove ni za vrtoglave.



Pešačenje po progi je prav posebno doživetje.

polna vlaka za naslednja dva dneva z odhodom ob 10.28. Mirno sva kupila rezervaciji in eno vozovnico s 50-odstotnim popustom za petek, 5. maja, in se z avtom odpravila na ogled zgornjega dela soteske in Kalavrite, čez teden dni pa sva se vrnila v Diakofto.

V petek, 5. maja, ob pol treh popoldne se je začelo zares. Simpatični vlak je pripeljal na peron in seveda smo potniki (večinoma turisti) navdušeno vdrli vanj. Vlak nekako spominja na šinobuse, ki so nekdanj vozili pri nas, s tem da ima pogonsko enoto na sredini in je seveda ožji. V začetku proga vijuga med nasadi po ravnini, kmalu pa se prične dvigati v sotesko, kjer na njenem začetku lahko vidite barakarska naselja iz pločevine. Začnejo se useki in krajši predori. Po petih kilometrih vlak prevozi postajo Niamata, za katero se začne najzanimivejši del proge. Predori, useki, galerije in mostovi se vrstijo po ozki soteski, kjer je ponekod prostora le za progo in reko. Na najožjem delu, kjer je

soteska široka le nekaj metrov, je proga ob reki speljana po predoru. Na teh sedmih kilometrih so tudi trije zobati odseki, pred katerimi se vlak popolnoma zaustavi, očitno zato, da zobnike prilagodi zobati letvi. Hitrost na normalnem delu proge je 30 kilometrov na uro. To je tudi razlog, da vlak za 22 kilometrov dolgo pot potrebuje več kot uro.

Na postaji Mega Spileon sva se s strojevodjem dogovorila, da naju poberejo na postaji Niamata, in se peš po tirih podala v dolino. Ker ni prometa, je hoja varna, razen če se odločite, da vlak ob vrnitvi izpustite, saj vas bo v tem primeru ta zagotovo prehitel. Kogar je strah višine, se bo mogoče na mostovih počutil nekoliko neprijetno, saj je hoji namenjen samo ozek trak pločevine ob ograji na robu mostov, medtem ko med pragi na mostu lahko opazujete reko. Predor na najožjem delu je zaradi plazov opremljen z vrati, ki pa jih niso zaprli že več kot

pol stoletja. Kljub temu je pozimi zaradi plazov proga večkrat zaprta. Predori niso dolgi, zato za pot ni treba imeti svetilke.

Na postaji Niamata sva na toplem soncu na vlak čakala kakih 20 minut, za vsak slučaj pa sem to počel ob progi, da bi me strojevodja pravočasno opazil. Vlak je pripeljal po voznem redu in ob začudenih pogledih nekaterih

potnikov sva vstopila. Odpeljali smo se naprej proti Diakoftu, kjer smo popotovanje tudi končali.

Če vas bo pot zanesla na Peloponez, vam teh nekaj ur za vožnjo po progi zagotovo ne bo žal. Doživljanje soteske in proge peš pa je seveda popolnoma drugačno kakor iz vlaka, zato priporočam, da si izberete način, kakršnega sva midva.



Dizelski motorik za 22 kilometrov poti potrebuje kar dobro uro.

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošiljk

DOSTAVA V
24 URAH
TEL: 080 10 66!!!



 Slovenske železnice
Holding Slovenske železnice, d.o.o.

SŽ EXPRESS

Prevoz malih pošiljk je s SŽ-Expressom enostaven in hiter, saj vam pošiljke po sistemu »od vrat do vrat« prepeljemo v roku, krajšem od 24 ur. Organizacija dela SŽ-Expressa namreč omogoča distribucijo malih pošiljk po Sloveniji po načelu »danes do 16.00 prevzeto, jutri do 16.00 predano kjer koli v Sloveniji«.

Naročila in informacije: **080 10 66**



Stekleni gornji del te petrolejke izvira s postaje Bohinjska Bistrica, telo svetilke pa je bilo najdeno v železniškem skladišču v Ljubljani. Verjetno so takšne svetilke razveseljevale le posebno imenitne železniške uradnike, šefe postaj in podobno ...