

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



**Nova smer
East Express s slovesno
popotnico tudi iz Carigrada**

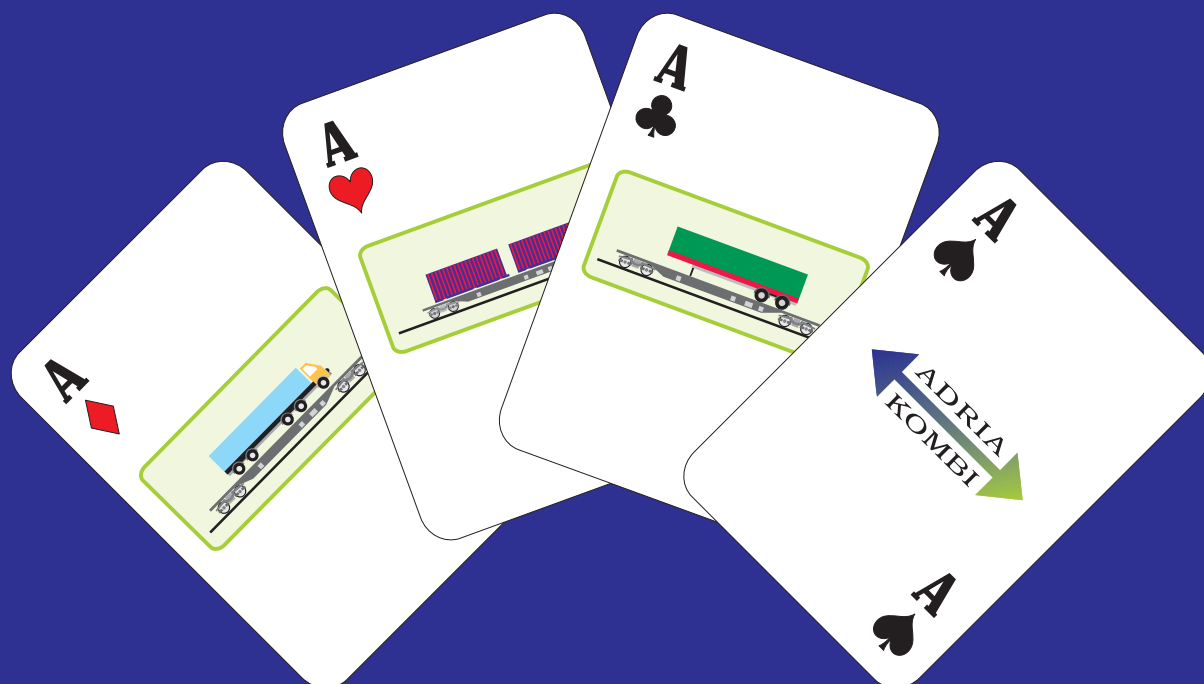
**Potniški promet
Info center za boljšo storitev**

**Potniški promet
Vozni red 2004/2005
Novosti in spremembe
v potniškem prometu**

**Tovorni promet
Tovorna postaja Ljubljana Zalog
Osrčje tovarnega prometa
Slovenskih železnic**

**Intervju
Rok Svetek
generalni direktor Adria Kombija**

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 Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Mirjam Kastelič, Janez Ličen, Karel Rustja, Tone Jarc, Aleksander Salkič, Dario Cortese, Josip Orbančič, Drago Ogrizek • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokokpisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja, dvojna številka Nove proge izide 20. decembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 1. decembra.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Tehnika in »človeški dejavnik«

Če bi v glavi naslovnice septembrske Nove proge zaradi številnih člankov o novostih v tovornem prometu lahko skorajda zapisali dopolnilo »Revija SŽ-Tovorni promet«, je tokratna revija v dobršnem delu namenjena potniškemu prometu.

Za naše potnice in potnike bodo v zadnjih mesecih leta gotovo najpomembnejše spremembe, ki nam jih bo prinesel novi vozni red. O najpomembnejših pišemo tudi v tokratni Novi progji, večinoma pa so povezane z mednarodnimi dogovori in željami šol ter lokalnih skupnosti.

Druga novost, ki ji namenimo kar nekaj prostora, pa je uradno odprtje novega info centra na ljubljanskem kolodvoru. Z njim se vsaj delno rešuje kronična preobremenjenost blagajničark in informatorjev za okenci, ki morajo prodajati vse vrste vozovnic ter potnikom tudi odgovarjati na vprašanja o različnih ponudbah. Teh pa je iz dneva v dan več. Seveda sama ločitev prodaje od informiranja s postavitvijo info centra še zdaleč ni dovolj za res sodobno in popolno obveščanje naših sedanjih in prihodnjih potnikov. Zato jim bomo v kratkem ponudili izboljšani spletni iskalnik voznega reda z možnostjo iskanja po datumu, na ljubljanski postaji pa bo končno odprta posebna mednarodna blagajna. Tudi infomat ob vhodu v info center ne bo smel ostati samotni primerek sodobne tehnologije, temveč bi se mu morali pridružiti še novi, in to ne samo v Ljubljani, temveč po vseh večjih postajah. Upati gre, da tudi prenosni terminali za sprevodnike in manjše postaje ter avtomati za vozovnice ne bodo ostali le pobožne želje. Je že tako, da si na Slovenskih železnicah ne želimo biti več le prevoznik dnevni migrantov z abonentskimi vozovnicami. Zato razvijamo različne ponudbe za specifične skupine ljudi in za zahtevnejše potnike. Ti pa so praviloma razgledani, marsikdo med njimi je že pogledal čez mejo in natančno ve, kako sta videti sodobna prodaja in obveščanje v tako opevani Evropi.

Vsa najsodobnejša elektronsko podprta, med sabo spletno povezljiva ter sploh neverjetno zmogljiva in razvita oprema pa še vedno ostaja brez pravega namena, če je ne dopolnjuje tako imenovani »človeški dejavnik«. Zlasti na Slovenskih železnicah, kjer imamo v potniškem prometu vsak dan in po vsej Sloveniji opravka z ljudmi; in zlasti v tem čedalje hitrejšem elektroniciranem času, ko osebni stik in prijazna beseda postajata čedalje redkejša, pa zato toliko pomembnejša. Dovolj številno, usposobljeno, prijazno in učinkovito osebje tako na vlakih kot na postajah se mora vsak trenutek zavedati, da ne prodaja le storitev, temveč tudi ugled svojega podjetja. To je edino zagotovilo, da bodo vse tehnične novosti res imele smisel. Na tem področju pa nas čaka še kar nekaj dela.

2

3

4

5

8

10

12



Nova smer

V Carigradu so vlak East Express visoki gostje s svetjem in glasbo pospremili na pot proti Ljubljani.



Nova smer

Oktober se je naš potniški promet predstavil na dveh odmevnih prireditvah – na Študentski areni in na Festivalu za tretje življenjsko obdobje.



Potniški promet

Informiranje je eden od ključnih dejavnikov prodaje prevoznih storitev v potniškem prometu. Zato smo se v SŽ-Potniški promet odločili na ljubljanskem kolodvoru postaviti nov informacijski center.



Potniški promet

Novi vozni red bo začel veljati 12. decembra. S seboj bo prinesel tudi nekaj sprememb ali novosti, ki so nastale na podlagi pripomb in predlogov uporabnikov ali v dogovorih s tujimi železniškimi upravami.



Tovorni promet

Tovorna postaja Ljubljana Zalog je največja ranžirna postaja Sekcije za tovorni promet Ljubljana in obenem osrednja točka slovenskega železniškega omrežja.



Intervju

Adria Kombi je vodilno slovensko podjetje za vse vrste intermodalnega transporta. O delu podjetja smo se pogovarjali z generalnim direktorjem podjetja Rokom Svetkom.



Iz tujine

Študija zunanjih transportnih stroškov, ki sta jo naročila UIC in CER, je pokazala, da se ti stroški, zlasti zaradi cest, nenehno povečujejo.

East Express s slovesno popotnico tudi iz Carigrada

Konec septembra je z ljubljanske železniške postaje na prvo, kar 1.580 kilometrov dolgo pot do daljnega Carigrada odpeljal vlak East Express. Podobno slovesno je bilo pred nekaj dnevi na železniški postaji v Carigradu, kjer so visoki gostje s cvetjem in glasbo pospremili vlak v obratni smeri, torej proti Ljubljani. Slovesnost je bila v znamenju mediteransko-azijskega ozračja z veliko zastavami, transparenti in seveda nepogrešljivimi govori. Ob tej priložnosti smo se pogovarjali z novim generalnim direktorjem turških železnic Talatom Aydinom.

Kaj menite o East Expressu, bo uspešnica na transportnem trgu?

East Express je zelo pomemben produkt za naše železnice, moji sodelavci so vanj vložili veliko truda. Zaradi tega pričakujem, da bo uspešnica, zgodba o transportnem uspehu v tem delu Evrope.

Kaj pa prvi rezultati, ste zadovoljni z njimi?

O pravih rezultatih uspešnosti je še prezgodaj govoriti, saj je vlak tako rekoč šele začel voziti.

Iskreno pa pričakujem, da bo vzbudil veliko zanimanja pri kupcih in da bomo znali odgovoriti na njihove zahteve. Za to imam dokaz, saj na relaciji med Turčijo in Evropo potuje 20 milijonov ton blaga, samo 1 milijon pa potuje po železnici. Vsekakor moramo povečati delež železnice.

Katere vrste blago potuje s tem vlakom, kje je največji potencial?

Z eno besedo, predvsem industrijsko blago – surovine, izdelki iz železa in podobno. Potencial je tudi v kmetijskih proizvodih, sadju in zelenjavi, zagotovo pa se bo s časom povečal nabor izdelkov, ki bodo potovali s tem vlakom.

Kako presoimate sodelovanje slovenskih in turških železnic?

Po zagotovilih mojih kolegov imamo zelo dobre odnose, ki temeljijo na volji in pripravljenosti delati dobro. Pomembna je tudi visoka transparentnost poslovanja. Konkreten rezultat tega dobrega sodelovanja je vlak East Express, ki smo ga pospremili danes jutraj. To je zagotovo prelomnica v našem sodelovanju in zelo dober začetek še globlje-ga povezovanja. Ob tej priložnosti bi se še posebej rad zahvalil dvema osebam, ki sta največ prispevali k uspešnemu začetku projekta, in sicer nekdanjemu generalnemu direktorju Turških državnih železnic Sulejmanu Karamanu in generalnemu direktorju Slovenskih železnic Blažu Miklavčiču, ki sta v ta produkt vložila zelo veliko osebne energije.

Ali je realno pričakovati, da bi z učinkovito železniško mrežo povezali Atlantski ocean in Pacifik, torej da bi

vlaki vozili med Zahodno Evropo, prek Ljubljane, Turčije, Carigrada vse tja do Kitajske?

Leta 2008 bo Ljubljana neposredno povezana s Kitajsko, saj bo takrat odprt železniški predor pod Bosporsko ožino in bo povezal Evropo z Azijo. Vse to bo povečalo možnosti sodelovanja železnic na tem delu poti. S tem bodo tudi postavljeni temelji za pravo železniško zvezo med Atlantikom in Pacifikom.

Še zadnje vprašanje. Turčija je zelo velika država. Kakšna je vloga železnic v njej in kakšen delež tovora potuje z vlaki?

Želim si, da mi ne bi zastavili tega vprašanja (smeh sogovornika, op. a.). V domačem, notranjem tovornem transportu je ta delež le pet odstotkov, v mednarodnem prometu z Evropo pa doseže deset odstotkov. Res pa je, da je turška vlada v zadnjih dveh letih veliko investirala v naše železnice in začelo se je veliko projektov, povezanih z železnico. Naj omenim predor pod Bosporjem, začetek gradnje hitre železniške povezave med Carigradom in Ankaro ter seveda modernizacijo večine železniškega omrežja v državi. Kupujemo tudi nove lokomotive in vagonne, tako za potniški kot za tovorni promet. V naslednjih štirih letih bo država v železnice vložila pet milijard dolarjev za povečanje njene učinkovitosti.

Hvala za pogovor.

Hvala vam, in prosim prenesite moje največje spoštovanje slovenskim železničarjem in slovenskemu narodu. Vaša država je izredno lepa in zelena, resnično mi je zelo všeč.



Potniški promet predstavlja storitve

Na mladih svet stoji, pravijo. Lahko pa bi zapisali, da tudi naš notranji potniški promet v dobršnem delu sloni prav na mladih potnikih. Ti namreč sestavljajo precejšen del prepeljanih potnikov v notranjem prometu. Druga, čedalje bolj pomembna skupina potnikov, pa so seniorji. Zaradi statistično dokazanega staranja slovenskega prebivalstva nam prav to, še relativno neizkoriščeno področje, ponuja možnosti povečanja števila potnikov. Osebni stik s sedanjimi in morebitnimi novimi potniki je najboljši način obveščanja o novostih ter pridobivanja povratnih informacij. Zato so se naše kolegice in kolegi iz potniškega prometa tudi letos udeležili dveh prireditev, namenjenih prav omenjenima starostnima skupinama.

Že četrto leto zapored smo Slovenske železnice imele svoj prireditveni prostor na tradicionalno zelo odmevni prireditvi Študentska arena. Prireditve, ki sta jo organizirala Zveza ŠKIS in ŠOU v Ljubljani, je potekala od 12. do 14. oktobra na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani. Letošnja »eksplozija priložnosti«, kot so jo poimenovali prireditelji, je potekala pod geslom Mavrica znanj. Na Študentski areni so se predstavile številne slovenske in tuje organizacije s programi in ponudbami za mlade. Področje prevoza potnikov so pokrivalo Slovenske železnice in Ljubljanski potniški promet. Največje zanimanje so obiskovalci našega razstavnega prostora pokazali za potovanja z vlakom v tujino, pa tudi za kartico popustov SZ-EURO <26. Da je bila udeležba na prireditvi smiselna in bi jo kazalo obdržati tudi v prihodnje, pa dokazuje ocena organizatorja, da je peta Študentska arena v treh dneh gostila okrog 25.000 študentov, dijakov in drugih obiskovalcev.



Naš razstveni prostor na Festivalu za tretje življenjsko obdobje.

V Cankarjevem domu pa je 30. septembra in 1. oktobra potekal četrti Festival za tretje življenjsko obdobje, na katerem je potniški promet Slovenskih železnic prav tako predstavil svojo ponudbo. Letošnja prireditve je potekala pod sloganom »Starejši spreminjamo sebe in svet za vse generacije«. Njeni glavni poudarki pa so bili brezplačen vstop, raznovrstna razstava, brezplačna aktualna izobraževalna predavanja in okrogle mize ter kulturni in spremljevalni program na odprtem odru ter v družabnem kotičku. Na prireditvi se je zbralo kar 92 razstavljalcev, ogledalo pa si jo je okrog 7.000 obiskovalcev. Tudi naš razstveni prostor je bil kar dobro obiskan, odziv obiskovalcev prireditve pa spodbuden. Marsikdo od njih si je tudi vzел nekaj minut časa in izpolnil anketni list, ki nam bo

v pomoč pri oblikovanju boljše ponudbe, prilagojene željam naših potnikov. Poseben poudarek pa smo namenili predstaviti

ki kartice, ki starejšim od 60 let omogoča 30-odstotni popust, ter možnosti obiska Vodnega parka Bohinj z vlakom.



Že četrtič smo se udeležili Študentske arene.

Info center za boljšo storit

Informiranje je eden od ključnih dejavnikov prodaje prevoznih storitev v potniškem prometu, pa naj gre za storitve za obstoječe uporabnike ali pa pridobivanje novih. Zato smo se v SŽ-Potniški promet odločili na ljubljanskem kolodvoru postaviti nov informacijski center, ki je bil uradno odprt 20. oktobra.

Informacije že dolgo niso več le podajanje podatkov o voznih redih, zamudah in tirih, s katerih odpeljejo vlaki, temveč vse bolj pomenijo odgovore na kompleksna vprašanja in potrebe uporabnikov – svetovanje o najboljših povezavah, pojasnila o pogojih potovanj in iskanje cenovno najprimernejše možnosti glede na pričakovanja uporabnikov. Raznolika ponudba posebnih komercialnih popustov, tako v notranjem kot v mednarodnem prometu pa od

zaposlenih zahteva čedalje več znanja in sposobnosti prilagajanja povpraševanju. Poleg tega se v potniškem prometu vsebinsko ne omejujemo le na prevoze, temveč razvijamo nove vsebine, dodatne ponudbe in aranžmaje tudi turističnega značaja, ki jih želimo približati čim širšemu krogu uporabnikov.

Obveščanje potnikov poteka na različne načine – osebno, po telefonu, faksu, elektronski pošti, na infomatu, s tiskanimi materiali in spletno stranjo – in na različnih organizacijskih ravneh (prodajne službe, postaje). Namen vzpostavitve informacijskega centra je bila zato prenova procesov dela in posodobitev sistema zbiranja ter posredovanja informacij oziroma obvestil uporabnikom naših storitev. Kot cilj smo si zastavili hitro in enotno informiranost uporabnikov o ponudbi

in poteku potniškega prometa, izboljšano kakovost predstavljenih informacij in zagotovljeno kar največjo odzivnost.

Projekt razvoja informacijskega centra se je od zamisli do praktične izvedbe odvijal postopno in tako bo tudi vnaprej. Vsaka nova faza pomeni kakovostno dopolnitev prejšnjih. Najprej je bilo treba poiskati primeren prostor, ki smo ga našli ob poslovalnici Turistično informativnega centra mesta Ljubljana. Obnovili smo ga in uredili tako, da bodo prijazen do uporabnikov in uslužbencev. Delovna mesta smo opremili z vsemi potrebnimi komunikacijskimi pripomočki. Obenem smo izbrali in usposobili kadre ter uredili sistem obveščanja uporabnikov o storitvah, ki jih ponujamo. Z vzpostavitvijo novega info centra smo podajanje informacij prenesli z okenca

v sklopu potniških blagajn v nove prostore. Po prvih odzivih ugotavljamo, da so uporabniki nov način dela sprejeli z zadovoljstvom. Kratke in enostavne informacije lahko še vedno dobijo tudi pri blagajniškem osebju, podajanje zahtevnejših informacij pa je z novim načinom dela v informacijskem centru bistveno kakovostnejše.

Zavedamo se, da je ob tem treba nameniti pozornost opremljanju postaje s pripomočki, s katerimi je potnikom omogočena temeljna informacija o vlakih. Zato smo v postajni zgradbi ob odhodu in prihodu vlakov za postajo Ljubljana namestili tudi stenske relacijske vozne rede po progah in postavili infomat. Načrtujemo še postavitev dodatnih infomatov in, z novim voznim redom, stoja, kjer bodo potnikom na voljo žepni vozni redi.

Naslednja faza razvoja novega info centra bo odprtje mednarodne blagajne za zahtevnejše uporabnike oziroma bolj zapletene možnosti potovanja. Na njej bomo lahko ponudili celovito storitev prevoza z vsemi potrebnimi informacijami in posebnimi ponodbami. Med drugim bodo naprodaj tudi posebne ponudbe, kot so Inter Rail, Euro Domino in Eurail.

Načrtujemo tudi spremembo podajanja telefonskih informacij v Klicnem centru, ki je očem skriti del info centra. Uvedli bomo komercialno linijo, seveda ob hkratni raznovrstni ponudbi dostopa do brezplačnih informacij (internet, teletekst, tiskani materiali, elektronska pošta, osebno informiranje, infomati). Predvsem se bomo usmerili v čedalje bolj uporabljane elektronske medije in v kratkem posodobili iskalnik voznega reda. Rezultate pa pričakujemo tudi od mednarodnih razvojnih projektov Merits in Prifis, v katerih dejavno sodelujemo. Z njima bomo vključeni v evropski bazi podatkov o voznih redih



Uradno so info center odprli ljubljanski podžupan Slavko Slak, vodja centra Cvetka Draksler in pomočnik generalnega direktorja, mag. Andrej Pagon (z leve).

ev

in cenah, ki jih bomo skušali vključiti tudi v naše prenovljene spletne strani.

Hkrati z naštetimi vsebinami bomo razvijali tudi turistični značaj informacijskega centra, ki naj bi v svoji končni podobi poleg prodaje storitev železniškega potniškega prometa ponujal tudi železniške storitve turističnega značaja oziroma posebne ponudbe, oblikovane

po meri uporabnikov (šolske skupine, skupinski prevozi, različni izleti, posebni in muzejski vlaki).

Ker je bila železnica kot komunikacijska nit med glavnim mestom in slovenskimi turističnimi točkami v preteklosti premalo izkoriščena, že nekaj let sistematično vzpostavljamo povezave s turističnimi organizacijami in podjetji. Ob čedalje

večjem obisku tujih turistov, ki so navajeni uporabljati javni, še posebej železniški prevoz, je vključevanje železnice v skupne ponudbe nujnost in obenem obveza za prihodnost slovenskega turizma nasploh. Prvi koraki k sodelovanju s turističnimi organizacijami tako na državni kot na mestni ravni so že storjeni, skupaj pa si bomo prizadevali te stike še poglobiti in razviti

z novimi vsebinami. In prav v info centru načrtujemo prodajo skupnih aranžmajev železnice in turističnih partnerjev. Plod tovrstnega sodelovanja so že uveljavljeni zdraviliški in smučarski vlaki.

Zavedamo se, da so transportni terminali, pa naj bodo to letališča, železniške ali avtobusne postaje, največkrat prvi stik obiskovalca z mestom in novim okoljem, zato je še kako pomemben vtis, ki ga pri tem dobi tujec. Veseli nas, da se povečuje število tujih turistov v Ljubljani in k njihovem zadovoljstvu želimo dati svoj prispevek. In prav s sosednjim Turistično informativnim centrom mesta Ljubljana vidimo še posebne možnosti vzajemnega sodelovanja. Ob dejstvu, da je postaja Ljubljana na slovenskih železnicah daleč največja po številu potnikov tudi v notranjem prometu, je potencial za oblikovanje zanimivih ponudb izjemen. Vzpostavitev novega centra namreč pomeni kakovostnejšo ponudbo Slovenskih železnic in nam daje možnost za povezovanje s partnerji v iskanju sinergijskih učinkov.



Po hitrejši in popolnejši informacije v ljubljanski info center.

Novosti in spremembe v potniškem prometu

Vozni red 2004/2005

Vozni red za voznoredno obdobje 2004/2005 bo začel veljati 12. decembra 2004 in bo veljal do 10. decembra 2005. Novi vozni red je že konstruiran in voznoredni dokumenti ter publikacije se že tiskajo. Novi vozni red bo prinesel tudi nekaj sprememb ali novosti, ki so nastale na podlagi pripomb in predlogov uporabnikov ali v dogovorih s tujimi železniškimi upravami. Poleg tega pa je bilo pri pripravi voznega reda seveda treba upoštevati tudi možnosti

organizacije prometa in razpoložljivost prevoznih zmogljivosti. Naštevamo pomembnejše spremembe in novosti.

Mednarodni promet

Na relaciji Benetke/Venezia S.L.-Ljubljana-Zagreb-Budimpešta in obratno začne voziti nov vlak EuroCity številka 52/53. Iz Ljubljane proti Budimpešti bo vlak odpeljal ob 13.20, proti Benetkam pa ob 16.16. Vlak bo imel v Benetkah zveze z

nočnimi vlaki v Italiji in proti Franciji. Novost je povezana z ukinitvijo IC vlaka Drava številka 244/245.

Vlak EuroCity številka 50/51 Casanova bo po novem vozil na relaciji Maribor-Benetke-Maribor. Na relaciji Ljubljana-Benetke ostane vozni red nespremenjen, iz Maribora pa ima odhod ob 8.32 in vrnitev ob 21.33. Na relaciji Maribor-Ljubljana se zato ukine vlak ICS številka 13. InterCity vlak številka 152/153,

ki je do zdaj vozil na relaciji Gradec-Koper-Gradec, bo vozil na relaciji Gradec-Maribor-Gradec in bo imel v Mariboru v prihodu in odhodu zvezo z vlakom Casanova. Na relaciji Maribor-Koper-Maribor pa bo v isti trasi vozil InterCity vlak Pohorje številka 502/503. Mednarodni vlak številka 410/411 Olympus bo imel po novem vsak dan v sestavi tudi spalnik na relaciji Sofija-Ljubljana-Sofija. V dogovoru z JŽ pa se bo temu vlaku lahko



dodal tudi spalnik za Bar. Poleg vlaka InterCity Citadella 246/247, ki vozi na relaciji Ljubljana-Budimpešta-Ljubljana, je iz Murske Sobotne na Madžarsko zagotovljena zveza s prestopanjem v Hodošu z vlakoma 4110 iz Murske Sobotne ob 3.05 in 4108 iz Murske Sobotne ob 15.15, v nasprotni smeri pa z vlakom 4111 z odhodom iz Hodoša proti Murški Soboti ob 22.20. Mednarodni sezonski vlak 1472/1473 Ljubljana-Pula-Ljubljana bo vozil v sezoni vsak dan od 25. junija do 28. avgusta 2005. Avtovlak številka 1350/1351 Dunaj/Wien-Edirne in obratno bo v naslednji sezoni vozil kot agencijski vlak številka 13350/13351. Na relaciji Hamburg-Reka-Hamburg bo v poletni sezoni

ob sobotah, od 4. junija do 24. septembra 2005, vozil nov par vlakov številka 1194/1195. Prav tako bo na relaciji Hamburg-Reka-Hamburg vozil tudi agencijski vlak številka 13492/13493, in sicer ob ponedeljkih od 2. maja do 19. septembra 2005.

Notranji promet

Zaradi ukinitve vlaka InterCity 244/245 Drava bo InterCity vlak številka 506 Ljubljana-Maribor ob 12.45 imel v sestavi tudi direktne vagona za Hodoš, ki bodo na relaciji Pragersko-Hodoš vozili kot vlak številka 640. Na relaciji Ljubljana-Murska Sobota pa bo ob petkih vozil še nov vlak, in sicer številka 1642 z odhodom iz Ljubljane ob 13.45.

Uvedena bo nova povezava z

vlakom ICS številka 19 na relaciji Maribor-Ljubljana, z odhodom iz Maribora ob 14.50.

Vlaka InterCity številka 510 in 509 na relaciji Ljubljana-Maribor-Ljubljana bosta ukinjena. Zato bo ob petkih in nedeljah na isti relaciji vozil vlak InterCity številka 1508/1509 po istem voznem redu kot zdaj vlaka 510 in 509.

Vlak InterCity 502/503 Pohorje bo vozil na relaciji Maribor-Koper-Maribor. Novost je tudi, da se bodo vagoni od vlaka InterCity 516/517 Mura dodajali vlaku Pohorje tudi v smeri Kopra v Pragerskem. S tem se ukine vožnja vlaka 517 na relaciji Pragersko-Ljubljana.

Na relaciji Dobova-Ljubljana bo vozil nov regionalni vlak številka 632 z odhodom iz Dobove ob 5.45 in prihodom v Ljubljano ob 7.19.

Jutranji vlak 2623, ki je zdaj vozil iz Pivke, bo v novem voznem redu vozil iz Sežane. Odpeljal bo ob 5.15.

Uveden bo nov šolski vlak na relaciji Divača-Koper-Divača z odhodom iz Divače ob 6.15 in vrnitvijo iz Kopra ob 13.30. Vlak ima zvezo z vlaki iz Ljubljane in v njo.

Tudi v novem voznem redu bo v poletni sezoni ob sobotah, nedeljah in praznikih vozil vlak ICS iz Maribora v Koper. Iz Maribora bo odpeljal ob 5.50, iz Kopra proti Mariboru pa ob 16.40.

Nekaj sprememb bo tudi pri koledarju voženj nekaterih lokalnih vlakov, manjši časovni popravki veljavnega voznega reda pa so povezani s prilaganjem potrebam potnikov, ki se vsak dan vozijo na delo ali v šolo.

Iz dežele sieste domov ... (2)

TGV 1. razred: usnjeni sedeži, elegantni in urejeni potniki ... Čeprav je bil vagon skoraj poln, je bilo ozračje »zapeto«. V vagonu grobna tišina, kot bi bili v cerkvi. Poletnemu času navkljub je bilo nekaj poslovnežev, ki so čas potovanja izrabili za delo z računalnikom, drugi potniki so molče strmeli predse ali skozi okno. Popotniki v supergah in z nahrbtniki so se očitno raje odločili za 2. razred in tudi živahni Američani - ki poleg Japoncev sicer zelo pogosto potujejo v 1. razredu - so se nekje izgubili. In tako smo resnobni in mrki drveli proti Švici ... Francoski sprevodnik se od Montpellierja do Ženeve ni prikazal. Napovedi postaj so, kaj naj bi človek drugega v Franciji sploh pričakoval, samo v francoščini. Ženeva resda leži v Švici, a v francosko govorečem delu. In čeprav smo torej potovali z mednarodnim vlakom, francoske železnice niso predvidele dvojezičnih napovedi, da o uporabi treh jezikov (kot na primer na Talgu) sploh ne govorim. Za tiste, ki potujejo sami, torej toplo priporočam učenje jezikov.

A če je bila na mojem načrtu poti zveza v Ženevi videti neproblematična (konkretno, s 25 minutami med prihodom in odhodom naj bi imela dovolj časa za prestopanje), se je v praksi pokazalo drugače. Ker je vlak TGV čakal španski Talgo, je to pomenilo zamudo že pri odhodu iz Montpellierja. In ta zamuda se ni skrajšala, ravno nasprotno. Ko bi vlak že zdavnaj moral biti v Ženevi, o postaji še ni bilo ne duha ne sluha. Zgodba s prestopanjem se je torej ponovila. Spet sem se postavila k izhodnim vratom, kjer sem delila usodo z enako nestrpnimi potniki. No, nekateri so bili že »zapečateni«, saj so nejevoljni ugotavljali, da so svoj vlak že zamudili.

Pri prestopu v Ženevi je vsekakor treba dodatno računati z dejstvom, da Švica še ni članica EU. Torej, pripraviti je treba potni list (ali osebno izkaznico) in opraviti



Hitra vlaka TGV.

mejne formalnosti. Vse to pa zahteva svoj čas, in ko se kolona potnikov po polžje pomika mimo okenca, za katerim sedi policist, ugotavljaš, da se predstavnikom oblasti v nobeni državi ne mudi. In Švica ni pri tem nobena izjema! Kazalci na uri pa se bliskovito vrtijo in vrtijo ... A še enkrat sem imela srečo in na naslednji vlak sem celo čakala. Cele štiri minute!

Sedeža na vlaku ICN, ki sicer vozi med Ženevo in Zürichom, prek rezervacijskega sistema EPA ni bilo mogoče rezervirati. Čeprav se vedno znova reziram na vlake, pri katerih je rezervacija obvezna, saj to omejuje fleksibilnost potovanja, pa mi dejstvo, da na tako dolgi poti nimam vnaprej zagotovljenega sedeža, tudi ni bilo pogodu. Potniki pa res niso nikoli zadovoljni. A na vlaku je bilo pros-

tora dovolj. In če sem pričakovala zastarel vlak v lokalnem švicarskem prometu, sem se zmotila na vsej črti. Vlak ICN je sodobno, klimatizirano vozilo, ki je lahko Švicarjem v ponos. Ko sem si končno oddahnila, sem začela uživati v vožnji. Zelena švicarska pokrajina me vedno znova očara. Ker sem umirala od želje po kavi, sem se odločila za odhod v jedilni vagon. Upala sem namreč, da v eni najbogatejših držav Evrope verjetno moj kovček brez nadzora le ne bo tako zanimiv kot kje drugje in da me bo torej pričakal do vrnitve. V jedilnem vagonu sem si privoščila cappuccino in prisluhnila napovedim. O Švicarjih imamo brez dvoma dobro mnenje – da so natančni in sploh ... A motiti se, je človeško. Tudi pri Švicarjih se zgodi. Pred prihodom na postajo Biel je bila po ozvočenju napove-

dana postaja Grenchen Süd oziroma naslednja postaja. Napake kot da nihče od osebja na vlaku ni opazil: nihče je ni popravil, nihče se ni opravičil. Vlak je pripeljal na postajo, potniki so izstopili in odpeljali smo se naprej. In nato še enkrat: »Nächste Halt Grenchen Süd.« Tokrat zares. Upati je le, da na vlaku ni bilo kakšnega Japonca, ki bi, nevedč latinice, pomotoma izstopil že na prejšnji postaji! A kar se pregovorne točnosti tiče, ta v Švici še vedno velja. Po odhodu in prihodu našega vlaka bi lahko ravnala uro. In da ne pozabim omeniti, moj kovček ni bil nikomur zanimiv.

In končno Zürich, zadnja prestopna postaja. Z veseljem bi se bila sprehodila mimo njegovih elegantnih izložb, a imela sem dovolj časa le za prigrizek ob stojnici na postaji in nato spet na vlak. V vlak 465/415 so letos spomladi hrvaške železnice uvrstile nov spalnik, ki še diši po novem. Ne gre le za nov vagon, izboljšana je tudi sama storitev. Za pozabljivce, ki so morda doma pustili zobno krtačko, je v kabini pribor s temeljnimi toaletnimi potrebščinami, jutraj pa dobi potnik kavo in prigrizek. Prepričana sem, da bo dvig kakovosti marsikoga med potniki močno in prijetno presenetil. In morda bo zaradi udobja še kakšen dodaten potnik, saj je nočna zveza med Zürichom in Ljubljano (in seveda tudi obratno) primerna tudi za zahtevnejše poslovne potnike. Po napetem dnevju sem utonila v brezskrben spanec – do sončne strani Alp, ki pa je bila, resnici na ljubo, dosti manj sončna od tiste na drugi strani Pirenejev, kjer sem bila še prejšnji dan.

Sklepna misel? Iz Španije v Slovenijo se z vlakom hitro pride, v opisanem primeru je potovanje trajalo celo nekaj manj kakor 24 ur. No, zvez na deset minut vseeno ne priporočam, čeprav se zadeva (včasih) izide! Drugače pa, ali vas ne mika, da bi šli tudi sami na pot?



Glavna železniška postaja v Zürichu.

Tovorna postaja Ljubljana Zalog

Osrčje tovarnega prometa

Tovorna postaja Ljubljana Zalog je največja ranžirna postaja Sekcije za tovorni promet Ljubljana in obenem osrednja točka slovenskega železniškega omrežja. Vmesna postaja na glavni elektrificirani progi Dobova-Sežana je ranžirna enosmerna postaja z zaporednim razporedom skupin. Postaja Ljubljana Zalog je tudi razporedna postaja za tovarne vlake, s katere se cepi tudi sedem industrijskih tirov, od katerih so najbolj prometni tiri Petrola, Papirnice Vevče in TE-TO Ljubljana. Postaja leži na zelo dobrem središčnem položaju deset kilometrov vzhodno od Ljubljane in na presečišču dveh glavnih smeri v Sloveniji, ki potekata od Kopra preko Ljubljane do Maribora (Murske Sobote) in od Jesenic preko Ljubljane do Dobove. Tudi mednarodna vloga ranžirne postaje Zalog ni zanemarljiva. Leži namreč na križanju 10. vseevropskega koridorja, ki povezuje Zahodno in Jugozahodno Evropo ter Bližnji vzhod, ter 5. koridorja, ki povezuje Jugozahodno Evropo z evropskim vzhodom in Rusijo. Kratka osebna izkaznica ranžirne postaje Zalog pa ne pove veliko o načinu dela. Zato bomo na kratko opisali sestavo postaje in način dela na njej. Tovorno postajo Zalog sestavlja več glavnih tirnih skupin, in sicer uvozna skupina, smerna skupina, izvozna skupina, odstavna in postajna skupina tirov. Vsi vlaki v prihodu najprej pripeljejo v uvožno skupino, razen vlakov, ki čez postajo vozijo tranzitno brez predelave ali z le delno predelavo. Pri takšnih vlakih se vsi postopki opravijo v izvozni skupini. Vlake proti Zidanemu Mostu in vlake v tranzitu v tej smeri dokončno sestavimo v smerni tirni skupini. Vlaki za Ljubljano in tranzit ter za postajo Ljubljana Moste so sestavljeni v smerni skupini. Nato jih premikalka prestavi v izvožno skupino, od koder tudi izvozijo. Nabiralni vlaki pa se sestavljajo

v postajni skupini. Premikalka jih prestavi v izvožno skupino, od koder izvozijo.

Sestavljanje vlakov poteka na dveh drčah – na glavni drči, kjer se hkrati oblikujejo vlaki v odhodu na tirih smerne skupine, in na postajni drči, kjer se sestavljajo nabiralni vlaki. Glavna drča je

vkjučena v elektrorelejno postavljajno napravo in opremljena s skupinskimi tirnimi zavorami. Za vsako skupino (snop) tirov je vgrajena po ena zavora. Tirne zavore zaposleni upravljajo ročno ali polavtomatsko, način dela pa lahko izberejo v vsakem trenutku. Skupine tovara za industrijske

tire ter druga manipulacijska mesta na postaji se oblikujejo v postajni ali loko skupini. Tovor za postajno drčo in loko skupino se zbira na določenih tirih v smerni skupini, od koder ga premikalka povleče v izvlečni tir in spremika v postajni oziroma loko skupini. Se sliši zapleteno? Delo na naši



V Zalogu se razprostira pahljača 40 tirov, na katere se razporejajo vagoni.

Slovenskih železnic

osrednji ranžirni postaji je res obsežen in odgovoren proces. Poenostavljeno povedano pa ranžiranje vlakov poteka takole: Vsi vlaki, ki prispejo v uvozno skupino, so ustrezno tehnično pregledani in komercialno popisani. Vsakemu vagonu se glede na ciljno postajo določi smer in se zanj izpolni ranžirni list. Popisani vlak s premikalno lokomotivo potisnejo preko glavne drče, kjer se vsak vagon usmeri na enega od kar 40 tirov, kjer se zbira tovor za njegovo smer. Tukaj se vagoni ponovno spnejo v nov vlak, opravi pa se tudi komercialni pregled izbranega vlaka. Vlak v smer Ljubljana in tranzit ter Ljubljana Moste se s premikalno lokomotivo potegne v izvozno skupino. Vlaki v smer Zidani Most in tranzit pa ostanejo v smerni skupini na izvojni strani. Za konkreten vlak se nato določi lokomotiva in po končanem tehničnem pregledu se vlak lahko odpravi na nadaljnjo pot.

Delo na ranžirni postaji Ljubljana Zalog opravlja 227 delavcev Sekcije za tovorni promet Ljubljana; povečini gre za premikalno osebje. Hkrati je v dnevni oziroma nočni izmeni zaposlenih 42 oziroma 45 delavcev tovornega prometa. Zaposleni na postaji se delijo na prometno, premikalno in na komercialno osebje. Na postaji pa so zaposleni tudi delavci drugih spremljajočih služb, kot so SVTK, TVD in SVP. Glavno nadzorno in operativno delo skupaj s sodelavci opravlja transportni dispečer – disponent, ki natančno spremlja gibanje tovara na slovenskem omrežju in skrbi za pravočasno ter pravilno sestavljanje vlakov, odrejanje vlakovnih lokomotiv in razporejanje vagonov. Na postaji Ljubljana Zalog je tudi enota Centralnih delavnic, kjer odpravljajo manjše nepravilnosti na vagonih in popravljajo tovor. V delavnici je tudi pralnica tovornih vagonov.

Dela v Zalogu nikoli ne zmanjka – ravno nasprotno, iz leta v leto več

ga je, kar dokazujejo tudi številčni podatki. Vsak dan se na postaji sprejme in odpravi nič manj kot 1.200 vagonov v približno 60 vlakih v prihodu in 63 vlakih v odhodu. Največ dela je v nočni izmeni in ob koncu delovnega tedna. Hkrati na postaji vozijo štiri premikalne lokomotive, ki so razporejene na uvozno/smerno skupino in na izvozno in loko skupino tirov. Njihova povprečna zasedenost je kar 85-odstotna. Iz leta v leto več pa je tudi dela na industrijskih tirih. Največ tovara se razklada na industrijskih tirih podjetij Petrol, TE-TO Ljubljana in Papirnica Vevče. Občasno pa se večje količine razkladajo tudi na tiru Zavoda za republiške rezerve. Še leta 2001 smo na industrijskih tirih preložili slab milijon ton blaga, lani že skorajda milijon in pol, letos od januarja do septembra pa že 1,2 milijona ton.

Pa ne le industrijski tiri, tudi novi produkti SŽ v tovornem prometu

nam prinašajo dobre rezultate. Za zdaj najpomembnejši in najbolj izkoriščen je vsekakor prevoz po pogodbi z Schenker – Prodosom. V Zalogu zbiramo vagono iz vse Evrope ter jih ranžirane odpravljamo z vlakoma 44501 in 44503 v Beograd ter naprej v Grčijo. Izkoriščenost teh dveh vlakov je okrog 94 odstotkov v prepeljani bruto masi vlaka. Samo septembra sta oba vlaka prepeljala 28.200 ton blaga. Dodatne pozitivne rezultate pa pričakujemo tudi od novih blok vlakov, kot so East West Rail Shuttle, East Gate Express, East Express in Sava Express.

Povečevanje števila vagonov pa tovorni postaji Ljubljana Zalog ne prinaša le več dela, temveč žal tudi več težav. Te izhajajo zlasti iz njene opremljenosti in zmogljivosti. Vse od osamosvojitve Slovenije se promet iz leta v leto povečuje in ob koncu tedna je vagonov že toliko, da jih postaja ne more več tekoče spre-

jemati v uvozno skupino. Zato se pojavljajo težave v turnusu lokomotiv in pri (ne)pravočasni odpravi tovara. Glede na nov sistem uvajanja blok vlakov v mednarodnem prometu pa se dogaja, da je treba za posamezni vlak zasesti ves tir smerne skupine. Ker teh tirov ni dovolj, prihaja do združevanja ranžirnih nalog na drugih tirih, kar spet pomeni povečanje premikalnega dela in večje zadrževanje vagonov.

Omejene pa niso le tirne zmogljivosti, temveč tudi število premikalnih in vlakovnih lokomotiv, ki jih v zadnjem času kronično primanjkuje. Da je mera polna, pa je že več mesecev pokvarjen računalniški sistem za upravljanje tirnih zavor. To pomeni veliko motnjo pri razstavljanju vlakov na glavni drči in čezmerno zadrževanje vagonov in vlakov v uvozni skupini, obenem pa je varnost prometa izključno prepuščena človeškemu dejavniku.



Dispečerji visoko nad tiri skrbijo za sestavljanje vlakov, odrejanje vlakovnih lokomotiv in razporejanje vagonov.

Delujemo kot del Slovenisk



Rok Svetek
generalni direktor Adria Kombija

Adria Kombi je vodilno slovensko podjetje za vse vrste intermodalnega transporta. Obenem je tesno povezano tudi z našim podjetjem, saj imamo Slovenske železnice v Adria Kombiju četrtinski lastniški delež. Generalni direktor podjetja Rok Svetek je spregovoril o položaju podjetja v težavnem obdobju, ko se odpravljajo omejitve za konkurenčni cestni transport, avtoprevozniki pa nenehno znižujejo cene.

Kakšna bi bila v vaših besedah kratka osebna izkaznica podjetja Adria Kombi?

Za sabo imamo že kar dolgo zgodovino. Leta 1989 je bil ustanovljen Yukombi kot prvi intermodalni operater v Jugovzhodni Evropi. Po osamosvojitvi Slovenije smo se preimenovali v Adria Kombi, d. o. o., in drugi, k. d., ter začeli pospešeno razvijati nove storitve v notranjem in mednarodnem prometu. V primerjavi z drugimi podobnimi slovenskimi podjetji smo relativno majhno podjetje, saj nas je danes v podjetju zaposlenih le sedem. Pohvalim pa se lahko, da s svojim delom ustvarjamo visoko dodano vrednost. Lani smo prepeljali 158.000 TEU tovora, dosegli 18 milijonov evrov prihodka in poslovali pozitivno. Lastništvo je Adria Kombi razdeljen med Slovenske železnice, Intertrans, Ökombi, Gospodarsko zbornico Slovenije in GIZ Intertransport. Naša dejavnost pa obsega organizacijo voženj oprtnih vlakov, tako imenovanih potujočih avtocest, ter vse oblike nespremljanega prometa, se pravi prevoz kontejnerjev, polprikolice in zamenljivih tovarišč.

Adria Kombija si ne znamo predstavljati brez oprtnega vlaka, ki vozi celotne tovarnjake in njihove voznike. Kakšne spremembe vam je na tem področju prinesel vstop Slovenije v Evropsko unijo?

Potujoča avtocesta je za nas res najpomembnejša storitev, saj sestavlja kar okrog 60 odstotkov naših skupnih prihodkov. Oprtni vlaki vozijo na treh relacijah med Slovenijo in Avstrijo ter Madžarsko. Med Ljubljano in Salzburgom oziroma v obratni smeri vsak dan vozita dva vlaka, med Mariborom in Welsom skupaj deset vlakov na dan, en par vlakov pa vsak dan poveže Ljubljano in Budimpešto. Letošnji prvi maj je bil zaradi vstopa Slovenije v Evropsko unijo res prelomen datum. Pričakovali smo velik upad obsega voženj oprtnih vlakov, saj slovenski avtoprevozniki lahko po novem po državah EU vozijo brez omejitev. Poleg tega pa je bil ukinjen avstrijski sistem ekotočk, ki je avtoprevoznike spodbujal k uporabi oprtnih vlakov. Danes slovenskih tovarnjakov na naših vlakih dejansko praktično ni več. Z ureditvijo razmer v drugih nekdanjih jugoslovanskih republikah pa se je spet začel odpirati deseti koridor kot najhitrejša povezava s Severno in Zahodno Evropo. Slovenske avtoprevoznike so tako nadomestili prevozniki iz tretjih držav – zlasti iz Turčije in nekdanje Jugoslavije. Trenutno sta povezavi iz Ljubljane nekoliko slabše zasedeni, zasedenost vlaka Maribor-Wels pa je odlična. Na splošno smo z rezultati

ih železnic

lahko zadovoljni, zato že načrtujemo povečanje števila voženj. Že naslednje leto bomo vpeljali še en par vlakov iz Maribora do Welsa in dodatni par vlakov na relaciji Ljubljana-Salzburg.

Veliko se govori in piše o tem, da je oprtni promet za avtoprevoznike predrag. Kje pa pravzaprav vi kot organizator voženj postavljate mejo, pod katero se vam vožnje več ne splačajo?

Za nas je prag rentabilnosti pri približno 80-odstotni zasedenosti vlaka. Moramo pa se zavedati, da se v voznjeh oprtnih vlakov vedno pojavlja nihanje prometa, ki ga je treba upoštevati. Prehitro ukinjeno vožnjo je zelo težko ponovno uvesti. Bolje je povezavo obdržati in poiskati rezervo v boljši organizaciji voženj. Predvsem tu mislim na obrat specializiranih vagonov za prevoz tovornjakov, ki so zelo dragi. Idealno je, da se vagoni obrnejo v 24 urah. Zato si prizadevamo, da bi vseh šest povezav iz Maribora vozili s samo štirimi garniturami. Obenem moramo vedeti, da so veliki tovornjaki narejeni za vožnjo po cestah in se jim le krajši del poti splača voziti z oprtnim vlakom – nekje do 450 kilometrov. V tem pogledu so naše povezave iz Maribora in Ljubljane idealne, saj so dolge okrog 300 kilometrov, čas vožnje pa je med 6 in 7 ur. Finančno pa je potujoča avtocesta najbolj odvisna od cen železniškega prevoza. Avstrijske železnice napovedujejo veliko povečanje svojih cen in če se bo to uresničilo, nam promet zna pasti.

Kontejnerski vlak Komar povezuje Koper in Maribor. Kakšni so njegovi rezultati?

Iz Kopra vsak dan vozita dva kontejnerska vlaka. Eden vozi do Ljubljane, drugi pa kot Komar do Maribora. To je najboljša ponudba za prevoz kontejnerjev. Je tudi cenovno konkurenčna cestnim prevoznikom, ki pa so v zadnjem obdobju cene spustili popolnoma na dno. Kljub temu Komar prepelje čez 10.000 TEU na leto, kar je skoraj tretjina celotnega tržnega potenciala. Znotraj Slovenije ni možnosti za nadaljnji razvoj trga, rezultate pa si prizadevamo izboljšati s ponujanjem dodatnih storitev. Zato poleg železniškega prevoza ponujamo tudi storitve v kontejnerskih terminalih ter dostavo do končnega prejemnika v krogu 25 kilometrov od terminala.

V nespremljanem prometu ste si kot cilj postavili »Gateway Slovenia«. Na Slovenskih železnicah v tovrstnem prometu uporabljamo podoben izraz – »Gateway Ljubljana«. Gre za koncepta, ki se lahko povežeta?

Gateway Slovenia je koncept, ki smo ga v Adria Kombiju začeli snovati že leta 1997. Z njim si želimo čim bolj izkoristiti geografski, poslovni in logistični položaj Slovenije in Ljubljane na križišču petega in desetega koridorja, ki povezujeta evropski zahod in vzhod, sever in jug. Veseli me, da so Slovenske železnice s konceptom Gateway Ljubljana potrdile pravilnost našega razmišljanja in da stopamo v isti smeri. Kot hrbtenico novega koncepta smo postavili tri terminale. Mariborski terminal je naše središče za potujočo avtocesto, v Koprju je terminal za pomorski promet, v Ljubljani pa regionalno središče,

v katerem združujemo pošiljke kopenskega in pomorskega prometa. Pri tem obsežnem projektu poleg s Slovenskimi železnicami sodelujemo še z italijanskim Cematom, nemškim Kombiverkehrerom ter z madžarskim Hungarokombijem. Skupaj smo v nespremljanem prometu povezani kar z 72 terminali v 14 evropskih državah, naše storitve pa nenehno širimo. V začetku prihodnjega leta bomo uvedli nov kontejnerski vlak med Ljubljano in Verono, od koder bodo kontejnerji potovali tudi naprej proti Franciji. S pridom že uporabljamo tudi blok vlak Slovenskih železnic v Bologno, s povezavo East Express pa bomo segli vse do Turčije. Za prihodnje leto načrtujemo tudi uvedbo povezav Kopra in Ljubljane s Prago ter Bratislavo.

Spremembe, ki jih v tovrstnem prometu prinaša Nova smer, so torej koristne tudi za vaše podjetje?

S Slovenskimi železnicami odlično sodelujemo tako na tehničnem kot na komercialnem področju in tako rekoč delujemo kot del sistema Slovenskih železnic. Zato sem prepričan, da bi morali strategijo Gateway Ljubljana razvijati skupaj. Gradnja avtocestnega križa je Slovenijo odprla mednarodnim transportom, ki so bistveno narasli. To je priložnost za naš skupni nastop. Z novimi storitvami moramo pošiljke v Sloveniji ustaviti, jim dodati vrednost. Seveda pa nove storitve niso vse, saj ne bo šlo brez posodobitve infrastrukture. Sicer pa sem prepričan, da je Nova smer edino pravilen koncept razvoja. Tudi naš gateway zastopa filozofijo, ki so jo Slovenske železnice začele uresničevati z Novo smerjo. Slovenske železnice in Adria Kombi smo v primerjavi z evropskimi železnicami pravzaprav nepomembno majhni podjetji. Z uveljavitvijo Ljubljane in sploh Slovenije kot križišča prometnih tokov pa lahko prevzamemo pomembno vlogo člana, brez katerega ne bo šlo.

Dotaknila sva se že kriterijev določanja rentabilnosti kombiniranih prevozov. Cena je pogosto še vedno najpomembnejši dejavnik. Za koliko so dumpinške cene cestnih prevoznikov nižje od cen kombiniranih prevozov?

Razlika v ceni med cestnimi in kombiniranimi prevozi je odvisna od relacij vožnje. Na splošno pa je cena prevoza po cesti za 20 do 30 odstotkov nižja. To gre pripisati predvsem možnosti enostavne cene dostave od vrat do vrat, ki je v kombiniranem prometu zaradi prekladanja pošiljk precej draga. Kombinirani promet pa povzroča občutno manj tako imenovanih eksternih stroškov kot prevoz po cesti, zaradi česar naj bi ga spodbujala prometna politika. Veliko se govori o tem, da Evropska unija subvencij za kombinirani transport ne pozna. To ne drži, čeprav ne govorimo več o »subvencijah«. Italija in Avstrija sta od Evropske unije že dobili dovoljenje, da lahko nadomestita razliko med eksternimi stroški ceste in železnice. To možnost bi lahko izkoristili tudi mi. Treba je le oblikovati konkreten projekt, ne pa se na pamet pogovarjati o splošnih ocenah. Zato skupaj s tujim svetovalnim podjetjem že pripravljamo študijo višine eksternih stroškov. Z njo bomo prikazali, koliko bi bilo treba finančno podpreti kombinirani promet, da bi izenačili pogoje cestnih in železniških prevozov.

Zunanji stroški prometa čedalje večji



Zunanji (eksterni) stroški, povezani s škodo in okoljskimi stroški, ki jih povzroča promet, so se med letoma 1995 in 2000 povečali za 12 odstotkov in zdaj znašajo že 7,3 odstotka evropskega bruto državnega proizvoda. Če se mednje vštejejo še stroški zastojev, pa ta delež narase že na deset odstotkov. Več kakor 80 odstotkov zunanjih stroškov povzroča cestni transport, le 1,9 odstotka pa železnice.

To so rezultati študije, ki sta jo naročili Mednarodna železniška zveza UIC in Skupnost evropskih železnic (CER), izvedla pa sta jo neodvisna inštituta Infrac iz Züricha ter IWW z Univerze Karlsruhe. Gre za nadaljevanje študije, ki sta jo isti organizaciji že opravili leta 2000 na podlagi referenčnih podatkov za leto 1995. Prvotna študija je vklju-

čila 15 članic Evropske unije ter Švico in Norveško. Pokazala je višino zunanjih stroškov, ki niso vključeni v ceno prevoza, temveč jih plačuje skupnost, torej davkoplačevalci. Posodobljena študija, ki je bila predstavljena v začetku oktobra, je potekala v istih državah in na enak način kot prvotna študija, kar je omogočilo primerljivost podatkov.

Med letoma 1995 in 2000 so se zunanji stroški torej dodobra povečali. Skupni zunanji stroški vseh transportnih načinov, brez upoštevanja stroškov zastojev, so dosegli nič manj kot neverjetnih 650 milijard evrov, kar je že omenjenih 7,3 odstotka evropskega bruto državnega proizvoda. Še leta 1995 je bila ta številka občutno nižja – 530 milijard evrov. Vzroke za tako hitro rast gre iskati predvsem

v povečanju prepeljanih količin (zlasti v cestnem in zračnem transportu) ter v povečanju stroškov onesnaževanja, predvsem v cestnem prometu. Cestni promet po rezultatih študije povzroča skoraj 84 odstotkov zunanjih stroškov, zračni promet 14 odstotkov, železnice slaba 2 odstotka, vodni transport pa le 0,4 odstotka stroškov.

Zanimiva je tudi primerjava razdelitve zunanjih stroškov na 1.000 potniških oziroma tonskih kilometrov, ki še zlasti pokaže prednosti železniških prevozov. V potniškem prometu so zunanji stroški železnice 3,3-krat nižji kot stroški cest, v tovornem prometu pa so kar štirikrat nižji.

UIC je ob predstavitvi rezultatov študije zakonodajalce pozval, naj takoj ukrepajo in vzpostavijo primerno ravnotežje na transport-

nem trgu. Visoki okoljski stroški cestnega in zračnega transporta povzročajo velika nesorazmerja, saj jih po pravilu ne zaračunavajo po načelu »onesnaževalec plača«, temveč jih plačuje celotna skupnost. Zato UIC predlaga različne ukrepe, s katerimi bi prometne tokove preusmerili na do okolja prijaznejše transportne načine, predvsem na tere. Tako imenovano internalizacijo eksternih stroškov bi lahko dosegli z obdavčenjem cestnih voženj glede na razdaljo, s sistemom zaračunavanja uporabe infrastrukture, ki bi upošteval prednosti železnice, s strožjim upoštevanjem predpisov (zlasti v cestnem prometu), s podporo za okolje prijaznejših transportov (kombinirani promet) ter s tehničnimi in operativnimi ukrepi, ki bi izboljšali prometno varnost vseh transportnih načinov.

Slovenske in hrvaške železnice o načrtih

V Kostanjevici na Krki so se 6. oktobra na rednem srečanju sestali vodilni predstavniki slovenskih in hrvaških železnic. Pregledali so potek medsebojnega sodelovanja in si zastavili načrte do konca leta in v začetku naslednjega leta. Oba generalna direktorja sta najprej opi-

poudarili možnosti, ki jih prinaša novi vlak Sava Express, in HŽ pozvali, da jih izkoristijo. Posvetili so se tudi problematiki mejnega prehoda Dobova/Savski Marof. Obe postaji bo treba čim prej opremiti z UKV-napravami ter razviti skupni informacijski sistem za prenos podatkov med SŽ in HŽ. Obe

ki bo potnikom ponujal celotno storitev, povezano s trajektnimi povezavami. Ekipi obeh železnic sta se tudi strinjali, da je treba povečati kakovost storitev na vlakih, uvajati agencijske vlake za posebne skupine potnikov ter izdelati skupno trženjsko in cenovno strategijo.



sala splošno stanje v svojem podjetju. Blaž Miklavčič je hrvaškemu kolegu opisal potek reorganizacije in napovedal začetek polnopravnega delovanja treh podjetij znotraj holdinga z začetkom prihodnjega leta. Kot glavni cilj delovanja Slovenskih železnic do konca leta pa je postavil povečanje poslovnih prihodkov, zmanjševanje stroškov in doseganje pozitivnega poslovnega rezultata. Generalni direktor HŽ, dr. Tomislav Josip Mlinarić, je prav tako napovedal organizacijske spremembe za bolj učinkovito poslovanje. V prihodnjem letu naj bi se začelo pravo prestrukturiranje Hrvaških železnic, leta 2006 pa bo začel veljati novi zakon o železnici. Načrtovano je preoblikovanje HŽ v holding in seveda poslovanje po načelih trga. Hrvaška vlada pa bo do konca leta obravnavala projekt srednjeročnega razvoja HŽ.

Na področju **tovornega prometa** so pogovori tekli o povečanju medsebojnega prometa na X. koridorju. Predstavniki SŽ so

podjetji sta se zavezali, da bosta še vnaprej sproti izmenjavali informacije o stanju vlakov Sava Express in East Express in reševali morebitne težave. Načela obeh produktov pa bodo podlaga za uvajanje novega produkta v smeri Sarajevo-Zagreb-Ljubljana, ki naj bi bil vpeljan do konca leta.

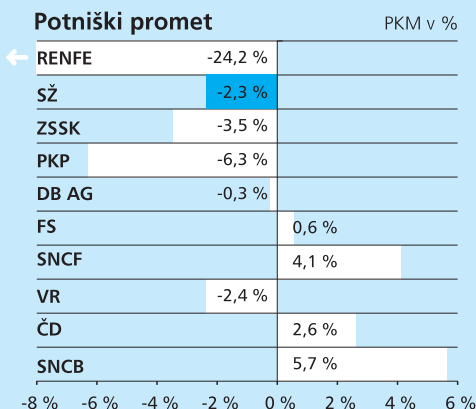
Potniški promet med obema državama ne izpolnjuje pričakovanj. Zasedenost vlakov med Ljubljano in Zagrebom je v povprečju le 30-odstotna. Število potnikov med obema državama pada, tranzitna potovanja pa ostajajo na isti ravni. Zato bo nujno treba nadaljevati z uvajanjem kakovostnejših povezav. Za leto 2005 je predvidenih več konkretnih ciljev. Na prvem mestu je (že kar nekaj časa napovedovana) uvedba poslovnega vlaka Ljubljana-Zagreb-Beograd z voznim časom pod sedmimi urami in ravnijo storitve, kakršno ponujajo že uveljavljeni vlaki, na primer Eurostar in Casanova. Novost bo avtovlak med Ljubljano in Splitom,

Tudi uvajanje **interoperabilnih lokomotiv** se nadaljuje. Prvi predlog terminskega načrta predvideva uvajanje interoperabilnosti dizelske vleke januarja 2005, električne vleke pa julija 2005. Natančnejši terminski rok pa bodo določili strokovnjaki obeh podjetij. V sklopu interoperabilnosti bo potekalo tudi izboljševanje prevzemanja vlakov na zaupanje.

Udeleženci sestanka so se posvetili še nekaterim drugim temam. Strinjali so se, da morata SŽ in HŽ izrabiti priložnosti sodelovanja na področju telekomunikacij; o tem bo v kratkem podpisan poseben sporazum. Oba generalna direktorja pa bosta podpisala še globalni sporazum o sodelovanju, ki bo določil sodelovanje pri razvoju novih tržnih storitev in njihovega udejanjanju. V sporazumu bodo tudi natančno določena področja medsebojnega sodelovanja.

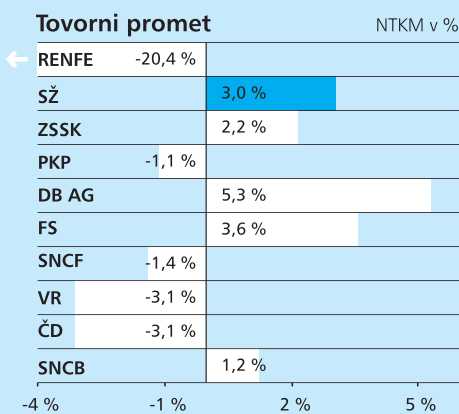
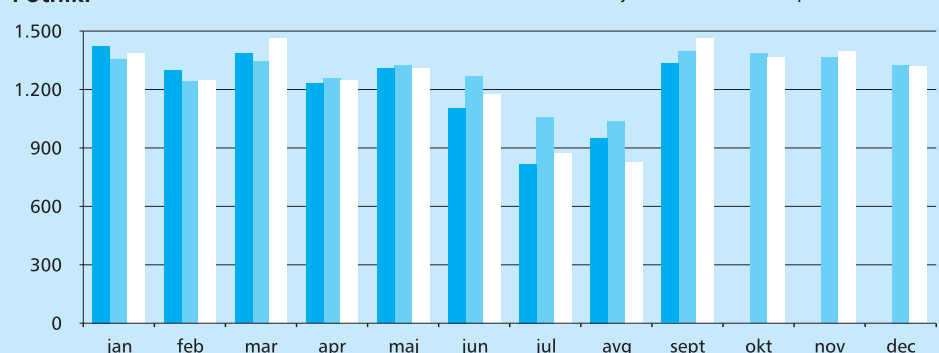
MT

Obseg dela evropskih železnic januar-julij 2003/2004

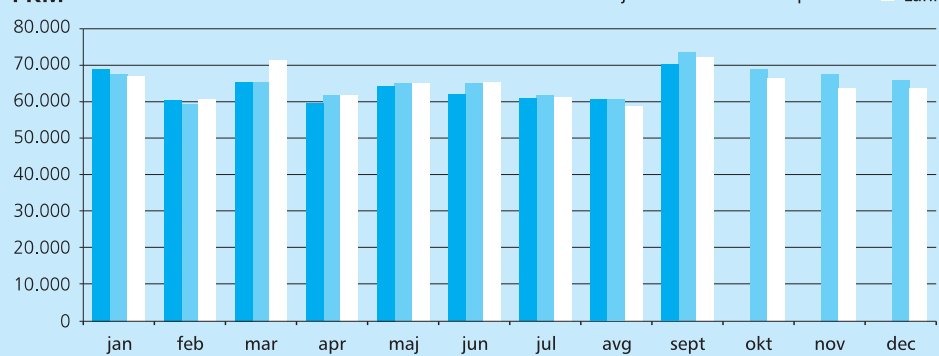


Potniški promet Slovenskih železnic

Potniki



PKM



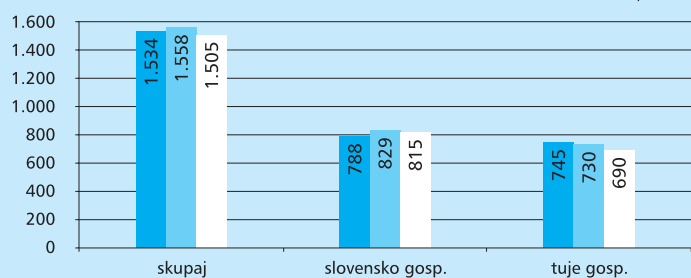
Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

September 2004 - ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

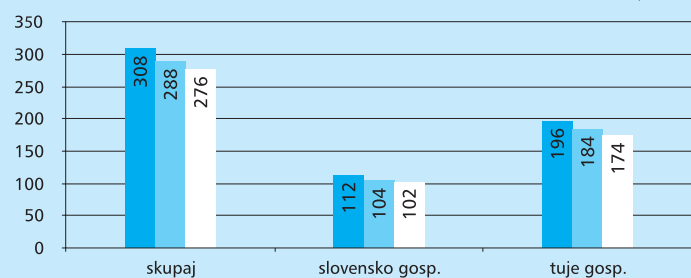
Prepeljano blago

v 000 ton



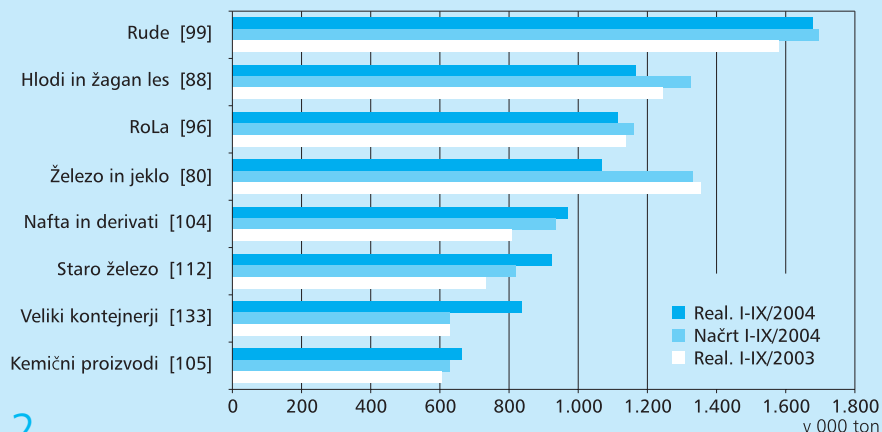
Opravljenno delo

v mio NTKM



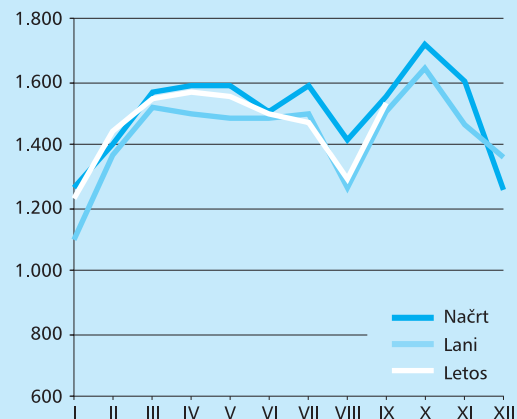
Prepeljan tovar

(pomembnejše vrste blaga in odstotek doseganja načrta)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Muzejski vlak na potepanju po vinskih goricah



Ali veste, da lokomotiva, ki vleče muzejski vlak, ne potrebuje samo vode in premoga, temveč včasih tudi cviček? Zato se je turistično društvo Zagon odločilo, da v sodelovanju s Slovenskimi železnicami organizira izlet po gornjedolenjski vinski cesti. Ljubljana in Polje sta bili vstopni mesti. Spremljevalno osebje nas je gostoljubno sprejelo in nas vse do Sevnice kraljevsko razvajalo. Tam so nas na postaji že pričakali številni domačini s kmečkimi dobrotami, odličnim cvičkom, folklorno skupino in glasbeniki. Dobrodošlico nam je seveda izrekel župan Sevnice in nas nato povabil v Boštanj, kjer se je slika ponovila, prav tako prisrčno pa smo bili sprejeti v Tržišču. Tu se je morala naša muzejska lokomotiva malo odpočiti, mi pa smo se razkropili po

zidanicah, ki jih je tu v Malkovcu v izobilju. Razglede po lepo urejenih vinogradih je popestrila odlična domača hrana in seveda že prej omenjeni cviček. Seveda se vse lépo enkrat konča in naša muzejska lepota nas je s piskanjem opozarjala, da se bliža čas odhoda. Z lepimi vtisi, polnimi želodci in zvezdicami v glavah smo se vračali po isti železni cesti. Žal pa nam je bilo, da nismo potovanja nadaljevali proti Mokronogu, Mirni, Trebnju in nato proti Ljubljani. S tem bi lepo zaokrožili naše druženje, no, pa naj bo to napotek za prihodnjic. Veseli pa bi bili tudi, če bi z muzejskim vlakom prevozili ves slovenski železniški križ in s tem spoznali vsaj delček lepote naše očetnjave.

Tone Jarc



Prisrčni sprejem v Tržišču.

Teden otroka na Kočevskem

Teden otroka smo v Sekciji za potniški promet Ljubljana zaznamovali z organizacijo voženj posebnih vlakov na progi Grosuplje–Kočevje. Sodelovali smo z otroki iz vrtca in osnovne šole od 1. do 4. razreda in tako



popestrili življenje najmlajšim. Zanimivo in zabavno sodelovanje je pričaralo nasmehke na obraze malčkov, saj so bili navdušeni nad potovanjem z vlakom. Otroci pa so pokazali tudi veliko zanimanje na železničarske poklice. Najbolj jih je vleklo v strojevodsko kabino, uživali pa so tudi v vožnji z vlakom. V treh dneh smo tako popeljali skoraj 1.000 zadovoljnih otrok in s tem za nekaj dni spet vzpostavili potniški promet na kočevski progi.

Jožica Prah

Sejem elektronike 2004

Uspela razstava Slovenskih železnic

Vsi, ki vsaj malo spremljajo sejemske dejavnosti v Sloveniji, so prav gotovo že slišali ali celo obiskali Sejem elektronike, saj je to eden pomembnejših sejmskih dogodkov s področja industrijske in zabavne elektronike. Elektronika je že vrsto let sestavni del železniškega prometa na najrazličnejših področjih, kot so signalnovarnostne naprave, telekomunikacije in elektroenergetika, pa tudi na vlečnih vozilih je ne manjka. Na vseh dosedanjih sejmih so različni domači in tuji razstavljalci prikazovali tehnične rešitve za uporabo na železnici.

Letošnji sejem, bil je 51. po vrsti in je potekal od 5. do 8. oktobra, je bil, vsaj za Slovenske železnice, precej drugačen. Prvič v vsej 51-letni zgodovini so železnice tudi same nastopile na njem in, naj ne zveni neskromno, bile opažene.

S svojo razstavo, ki smo jo poimenovali Opremljenost delovnega mesta prometnika s telekomunikacijskimi in računalniškimi napravami, smo pokazali razvoj opremljenosti v 60-letnem obdobju. Da je bila odločitev za to tematiko zadetek v črno, je pokazal odziv obiskovalcev, ki so z velikim zanimanjem, da ne rečem kar čudenjem, opazovali razstavljene predmete. Mladi pa tudi malo manj mladi so bili navdušeni nad starimi telegrafskimi napravami, telefonskimi sistemi izpred 60 in več let, nemalo pozornosti, včasih tudi smeha nad okornostjo in velikostjo, je bil deležen tudi računalniški terminal Sperry, ki je imel svoje mesto na mizah prometnikov pred 20 leti. Z računalniško

predstavitvijo so imeli obiskovalci priložnost dobiti podrobnejše informacije o zgodovini komunikacij na železnici, o sedanjem stanju, pa tudi vpogled v sodobne, počasi tudi na Slovenske železnice prihajajoče tehnologije. Ves čas je bil na razstavnem prostoru tudi eden od naših strokovnjakov, ki je odgovarjal na vprašanja, pojasnjeval in bil včasih tudi »tarča« jeznega potnika, ki ga kakšna storitev Slovenskih železnic ni najbolj zadovoljila.

Ker železnice niso (samo) tehnologija, temveč sistem, ki je namenjen za ljudi in podjetje, je bilo z različnimi gradivi poskrbljeno za informiranje o ponudbi potniškega in tovornega prometa. Da želi biti železnica do ljudi prijazen sistem, smo poskušali pokazati tudi povsem praktično. Dve klopici, ki sta bili del opreme razstavnega prostora, sta marsikateremu obiskovalcu dali možnost spočiti si utrujene noge, v miru opazovati naš razstveni prostor ali pa samo čakati na prijatelje ali partnerje. Bili sta, tako kot tema razstave, zadetek.

Vsi, ki smo kakor koli sodelovali pri postavitvi razstave, smo posebej zadovoljni ob misli, da je bila postavitve razstave narejena praktično v samo dveh dneh, brez kakršnih koli priprav in načrtovanj, saj je ponudba za razstveni prostor prispela v zadnjem hipu. Brez pomoči in zavzetosti »fantov« iz SVTK Ljubljana nam vse skupaj ne bi uspelo. Prav tako ne bi šlo brez eksponatov, ki jih je odstopil naš muzej, in brez izkušenj, ki jih ima Služba za organizacijsko komuniciranje.



Nemalo zanimanja obiskovalcev so pritegnili tudi delujoči signali.

Ko sem si prvič ogledal razstveni prostor, se mi je ob pogledu na več kakor 150 kvadratnih metrov, ki so nam bili na voljo, za hip oglašil dvom o tem, ali nam bo vse skupaj v tako kratkem času sploh uspelo izvesti. A zmagal je izziv in prepričanje, da to zmoremo, stisk roke z direktorjem sejma pa je vse skupaj nepovratno zapečatil. In izplačalo se je.

Jože Urbanc



Privlačna razstava je prikazovala razvoj opremljenosti delovnega mesta prometnika v zadnjih 60 letih.

Infrastruktura na mednarodnem simpoziju ISEP 2004

Predstavniki različnih služb Slovenskih železnic smo se v začetku oktobra udeležili mednarodnega simpozija o elektroniki v prometu, ISEP, ki ga prireja Elektrotehniška zveza Slovenije v sklopu sejma Elektronike v Ljubljani. Novostim z železniškega področja je bil namenjen eden od sklopov simpozija, ki sva ga vodila dr. Peter Verlič in Boštjan Hernavs. Na simpoziju je bilo predstavljeno devet prispevkov, od tega kar šest iz našega podjetja. O elektronskem voznem redu sta spregovorila mag. Andrej Godec in Miran Pirnar, o vplivu centralizacije nadzora sistemov signalne varnosti na njihovo razpoložljivost Miran Udovč, Marko Klarič in Boštjan Hernavs, vodenje procesov na Slovenskih železnicah pa je predstavil dr.

Josip Orbanic. Marjan Zaletelj in Gregor Flerin sta predstavila prispevek Moderne metode meritev železniške infrastrukture-informatizacija vzdrževanja, Boštjan Hernavs, mag. Andrej Godec ter Danilo Širnik pa prispevek Interoperabilnost in ERTMS/ETCS v EU in v Sloveniji. Naše prispevke simpoziju sta končala Marko Klarič in Miran Udovč, ki sta spregovorila o GSM-R digitalnem radiu za železnice.

Zanimive razprave so potrdile nujnost izpolnjevanja direktiv 1. in 2. infrastrukturnega paketa, ki obvezujejo tudi Slovenijo. Interoperabilnost, konkurenčnost in medsebojno sodelovanje so najpomembnejša področja razvoja železnic. Poleg tega je sporočilo simpozija: Večja udeležba in

uporaba inteligentnih transportnih sistemov, še posebej zaradi dejstva, da sama gradnja infrastrukturnih objektov (predvsem cest) ne zadošča pri usmerjanju in poteku transportnih tokov. Vse transportne veje so si edine, da je centralni nadzor, vodenje in upravljanje prometa veliko in neizkoriščeno področje, ki mu je treba nameniti več sredstev in pozornosti.

Pri tem kaže omeniti dejstvo, da smo na simpoziju pogrešali dejavnejšo vlogo predstavnikov lastnika prometne (železniške) infrastrukture in njenega upravljalca, Javne agencije za železniški promet, kot deklarirane stratega in gonilno silo razvoja železniškega področja.

Boštjan Hernavs

Temeljni pojmi v železniškem prometu (9)

Signalni predpisi

Glavne oblike sporazumevanja v prometu temeljijo na vidnih in slišnih znamenjih. Ljudje so že v davnih časih zažigali kresove, mahali z rokami, žvižgali, kričali in podobno ter s tem opozarjali na nevarnost in pošiljali sporočila. V začetnem obdobju je železniški promet temeljil na takšnih enostavnih znamenjih. Pred vlakom je jahal konjenik, ki je z rogom in zastavico opozarjal na vožnjo vlaka. Z razvojem so lokomotivi dodali piščalko, ko se je začel nočni promet, pa tudi luči. Za različna stalna opozorila in obvestila so uporabljali like, za spremenljive signale pa so najprej uporabljali viseče košare, potem likovne signale in končno svetlobne znake. Prva signalna pravila na avstrijskih železnicah so bila sprejeta 1872 in od tedaj se uporabljajo trije temeljni pojmi signalizacije, in sicer zelena luč – prosto, rdeča luč – stoj in rumena luč – previdno. K temu so pozneje dodane še druge kombinacije luči z različnimi pomeni. Poglejmo kratko zgodovino razvoja signalizacije v Avstriji, kamor so v preteklosti sodile tudi naše železnice:

1845 – Prva uporaba signalov s košarami, prva uporaba elektromagnetskega telegrafa z udarci zvona (Wien-Nord-Floridsdorf).

1851 – Prvič so razsvetljeni vlaki in postaje ponoči.

1864 – Uvajanje svetlobnih signalov.

1867 – Splošna uvedba elektromagnetnih oziroma električnih signalov z zvonci.

1872 – Uvedba enotnih in splošnih signalnih pravil, ki večidel veljajo še danes. Določena je zelena barva za »prosto« in rdeča za »stoj«.

Prometna signalizacija so predpisani vidni ali slišni znaki, s katerimi se pri opravljanju železniškega prometa sporazumevajo izvršilni železniški delavci in opozarjajo na nevarnost druge osebe, ki se gibljejo po

železniškem območju. Obstoječi signalni predpisi temeljijo na prejšnjih avstrijskih in poznejših jugoslovanskih. Na Slovenskih železnicah se še uporabljajo signalni predpisi iz prejšnjega obdobja, čeprav so že



Primer likovnih signalov.

bili sprejeti novi predpisi, vendar se bodo v celoti začeli uporabljati skupaj z novimi prometnimi predpisi. Opisali bomo nove signalne predpise, ki pa se razlikujejo od sedanjih, vendar razlike niso velike.

Glavni predpis je Signalni pravilnik (Pravilnik 1), ki je bil objavljen v Uradnem listu RS št. 32, 11. aprila 2002. Objavljeni sta bile še dve spremembi v UL RS 112/2002 in 123/2003.

Signalni pravilnik ima 14 poglavij, 92 členov in 6 prilog. Vsebina je prikazana v naslednji tabeli.

(Nadaljevanje prihodnjč)

dr. Josip Orbančić



Sodoben svetlobni signal.

Poglavje	Kratek pregled vsebine
1. Splošne določbe	Vsebina, področje veljavnosti, pomen izrazov, vrste signalov, vrste signalnih znakov, uporaba in vzdrževanje, označevanje stebrov, najmanjše vidne razdalje, zavorne razdalje, mesta za vgraditev signalov.
2. Glavni signali, predsignali, ponavljalniki redsignaliziranja in mejni tirni signali	Glavni signali in signalni znaki glavnih signalov, predsignali in signalni znaki predsignalov, ponavljalniki predsignaliziranja in njihovi signalni znaki, mejni tirni signali in njihovi signalni znaki, ravnanje ob okvari.
3. Dopolnilni signali	Hitrostna kazala in predkazala, kazala in predkazala za uvozni tir, smerna kazala in predkazala, tirna kazala, predsignalni opozorilniki, opozorilnik gl. signala, naznanilniki predsignalov.
4. Signali za zavarovanje tirne poti	Premikalni signali, signali na raztirnkih, zapornih brunih, obračalnicah in prenosnicah, premikalni signali na drči, premikalni mejnik.
5. Sig. za označitev največje dovoljene prog. hitrosti	Signali za največjo dovoljeno progovno hitrost in njihovo predsignaliziranje.
6. Signali za električno vleko	Ravnanje z odjemalnikom toka, glavnimi stikali, prepoved vožnje z dvignjenim odjemalnikom toka, vključena el. napetost, obvestila.
7. Signali na kretnicah	Na enojnih kretnicah, na križiščnih kretnicah.
8. Signali za nivojske prehode	Avtomatska naprava s kontaktnimi signali, z daljinsko kontrolo, začetek zavorne razdalje pred nivojskim prehodom.
9. Signali na vlakih, premikalkah in progovnih vozilih	Čelni in sklepni signali, signali na premikalkah, sig. na prog. vozilih.
10. Signali vlakovnega in postajnega osebja	Signali osebja vlečnega vozila, signali za odpravo vlaka, signali za preizkus zavor, signali premikalnega osebja.
11. Signali progovnega osebja	Prenosni in ročni signali, zaustavni signal, signali za počasno vožnjo, preklic signala.
12. Signalne oznake	Označitev neveljavnih signalov, oznake za ločnico, meja izolirnega odseka, oznaka za mesto ustavitve, progovni opozorilnik, prenosni progovni opozorilnik, začetek in konec potiskanja, približevanje postajališču, meja gibanja oseb na peronu, oznake za predmete, ki segajo v prosti profil, meja ločišča, oznake za delo snežnega odmetalnika in pluga.
13. Signali starega tipa	Svetlobni in likovni signali ter drugi signali starejše izvedbe, ki se še uporabljajo.
14. Prehodne in končne določbe	Prehodna določba, prenehanje veljavnosti prejšnjega pravilnika, začetek veljavnosti novega pravilnika.
Priloga 1:	Koledar razsvetljevanja.
Priloga 2:	Primeri za postavljanje signalov za največjo dovoljeno hitrost.
Priloga 3:	Primeri postavljanja zaustavnih signalov.
Priloga 4:	Primeri postavljanja signalov za počasno vožnjo.
Priloga 5:	Primeri postavljanja signalov za največjo dovoljeno progovno hitrost.
Priloga 6:	Krajevni signali, ki se uporabljajo na posameznih postajah.

Branje na vlakih

V Tednu vseživljenjskega učenja smo se Slovenske železnice pridružile pobudi Andragoškega centra Slovenije ter omogočile uresničitev akcije Branje na vlakih. Ravno čas potovanja z vlakom namreč potnice in potniki lahko izkoristijo samo zase, in branje je nedvomno ena od boljših možnosti.

V akciji, ki je potekala od 18. do 24. oktobra, so sodelovali člani bralnih krožkov Beremo z Manco Košir pod okriljem Andragoškega centra Slovenije. Potekala je na železniških postajah Ptuj, Celje, Velenje, Murska Sobota in Štore ter na izbranih potniških vlakih po vsej Sloveniji. Vodje krožkov in njihovi spremljevalci so na vlakih delili promocijsko gradivo in knjige ter brali odlomke izbranih del sodobnih slovenskih avtorjev.



Akcijo je na tiskovni konferenci v naši upravni stavbi predstavila Manca Košir.

Spomin na graditelje naših prog

Železniške proge v Sloveniji so razmeroma stare, večinoma grajene še v času, ko še niso poznali gradbene mehanizacije. Prvič so parni bager (rinež) uporabili pri gradnji proge Ormož-Ljutomer leta 1924. Prej so poznali le kramp, lopato, samokolnico ter dekoviljske vagončke. Delovni čas ni trajal 40 ur na teden, temveč okrog 70 ur. Prehrana, nastanitev in higienske razmere so bile slabe, zato sta bili obolevnost in celo smrtnost zelo veliki. Zaradi velike koncentracije delavcev in pomanjkanja vode so ob gradnji prog pogosto izbruhnile epidemije nalezljivih bolezni. Najbolj je ostala v spominu epidemija kolere, ki je bila leta 1855 vzrok velike smrtnosti med delavci, ki so gradili progo Ljubljana-Sežana.

Delovne razmere so bile odvisne tudi od podjetnika, ki je gradil povezavo. Bohinjski in Karavanški predor so gradili sočasno. Bohinjski predor je gradil podjetnik Giacomo Ceconi, Karavanški predor pa podjetje Madile&Co iz Celovca. Na gradbišču Bohinjskega predora so delavci iste kvalifikacije ob krajšem delovnem tednu imeli boljše plače kakor v Karavanškem, kjer so

kamnoseki delali na prostem tudi pri temperaturi -24°C !

Na težke razmere pri gradnji proge med Pivko in Divačo nas spominja ime kraja Špital v Vremski dolini, ki leži pod predoroma Žebeljski in Vremski, med grebenoma Jablanski Rob in Sadeže. Tam je bila bolniška baraka in blizu nje so leta 1853 uredili pokopališče za delavce, ki so gradili progo. Številni se niso vrnili s pričakovanim zaslužkom domov, temveč so našli zadnji dom na zemljišču, ki je zdaj last Maksa Stančiča, železniškega upokojenca. Kot vzrok smrti je najpogosteje navedena kolera, tifus, škrlatinka, pljučnica itd. Tamkaj pokopani so vpisani v matično knjigo umrlih v župniji Vreme. Po imenih in priimkih sodeč so bili delavci iz različnih predelov Evrope. Prevladujejo italijanski priimki (Baselli, Battista, Canello itd.); precej je tudi slovanskih priimkov (Dražinovič, Luketič, Woinovič, Weidetič itd.). V času, ko je bila epidemija kolere na vrhuncu, so na pokopališču pokopali tudi po štiri delavce na dan; to se je na primer zgodilo 16. julija 1855. Pokopališče je po dograditvi proge opustelo. Da so tam pred 150 leti pokopavali gradbene delavce, nas opozarja litoželezni križ v zarašč-

enem lazju (borštu). O tem križu je mogoče slišati pripoved, da ga je v času pomanjkanja železa poskusil ukrasti nek kovač. Dlje, kot ga je nosil od pokopališča, težji je postajal. Ko je postal tako težak, da se je z njim komaj še lahko premikal, se je odločil, da ga vrne na pokopališče. Začuda je križ postajal čedalje lažji, čim bolj se je bližal pokopališču. Ko ga je postavil na prvotno mesto, je imel le še normalno težo.

Grof Giacomo Ceconi je vsem graditeljem, ki so umrli pri gradnji Bohinjskega predora (delavcem, predelavcem, inženirjema), postavil spomenika na pokopališču v Bohinjski Bistrici in Podbrdu. Spomenik v Bohinjski Bistrici je Zgodovinsko društvo Bohinjska Bistrica letos lepo obnovilo. Lepo bi bilo, ko bi se našel še kdo in popravil poškodovani spomenik v Podbrdu. V Spominskem parku (nekdanjem pokopališču) na Jesenicah, lučaj od železniške postaje Jesenice, pa je še ohranjen pomnik, ki nas spominja na 15 delavcev, ki so izgubili življenje 21. novembra 1904 ob eksploziji metana v Karavanškem predoru, torej natanko pred sto leti.

Karel Rustja



Pomnik na nesrečo ob eksploziji metana v Karavanškem predoru stoji na Jesenicah.



Križ, ki stoji na nekdanjem pokopališču gradbenih delavcev, ki so gradili progo Pivka-Divača.

Šah

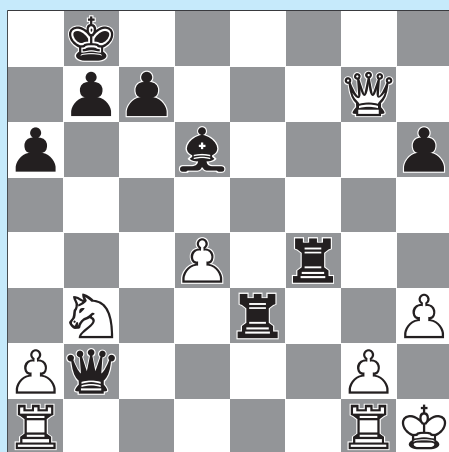
Ureja: Oskar Orel

Primer 15:

Müller – Dümmer (Nemčija 1958)

1...Txh3+! 2.gxh3 Dh2+!! 3.Kxh2 Tf2+ 4.Kh1 Th2# 1-0

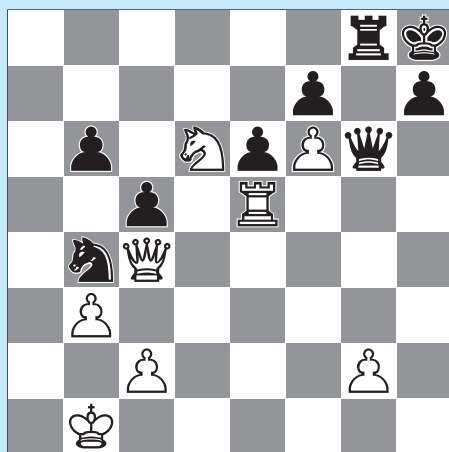
Črni ima veliko možnosti, da pride do zmage, toda samo ena je najlepša ...



Primer 16:

Perez P. – Otano (Pinar del Rio 1996)

Beli se je z vsem razpoložljivim težkim »topništvom« usmeril v napad, vendar se zdi, da tudi to ne zadostuje. Črni naj bi se ubranil in zadevo samo še tehnično izpeljal. Toda glej, strela z vedrega neba ...



Rešitvi iz prejšnje številke Nove proge

Primer 13:

1.Sxf5!! Txe2 2.Se7+! Tfxe7 3.Lxh7+ Kxh7 4.g8D+ Kh6 5.Dg6# 1-0

Primer 14:

1...Txe3! 2.Dg3 [2.Dd5 Txd3 3.Txd3 Te8 0-1] 2...Txd3 3.Txd3 Te8! 0-1 0-1

Železničarji ribiči končali letošnjo ligo

V ribniku RD Rače sta se septembra in oktobra odvili še zadnji tekmi lige sindikatov Slovenskih železnic v športnem ribolovu. Na šesti tekmi, 11. septembra, nas je pričakalo hladno jutro, ob 7° C je bilo hladno tudi ribam v vodi. Vendar je iz hladnega jutra nastal lep in topel dan. Tekmovanja se je udeležilo 18 tekmovalcev iz več sindikatov. Tekmovanje je trajalo tri ure, skupen ulov je znašal 67,25 kilograma rib, ki smo jih po tehtanju vrnili v ribnik. Prvo mesto je s 17.500 točkami zasedel Franc Klajderič (SŽPS Pragersko), drugi je bil z 10.250 točkami Branko Kacijan (SVŽVSS Ptuj), tretji pa Avgust Skrbiš (SVPS Maribor) z 8.850 točkami.

Sedma in hkrati finalna tekma je bila 9. oktobra, prav tako v ribniku RD Rače. Tekmovanja se je udeležilo 18 tekmovalcev iz več sindikatov. Tekmovanje je tudi tokrat trajalo tri ure, skupaj smo ujeli 60,05 kilograma rib. Najboljši na zadnji tekmi je bil Franc Raušl (SŽS Murska Sobota) z 8.850 točkami, drugi Franc Klajderič iz SŽPS Pragersko s 7.500 točkami, tretji pa Avgust Skrbiš (SVPS Maribor) s 7.300 točkami.



Končna skupna uvrstitev v ligi je takšna:

1. Branko Kacijan	SVŽVSS Ptuj	26 točk
1. Avgust Skrbiš	SVPS Maribor	27 točk
3. Branko Bokša	SŽS SE Pragersko	48 točk
4. Mirko Kokol	SVŽVSS Ptuj	48 točk
5. Franc Klajderič	SŽPS Pragersko	58 točk
6. Šasudin Odobašič	SŽS vlakospremna MB	59,5 točke
7. Franc Lobenwein	SSSLO Maribor	65,5 točke
8. Franc Raušl	SŽS Murska Sobota	66,5 točke
9. Daniel Nahberger	SVŽVSS Ptuj	67 točk
10. Stojan Berčič	SŽS SE VOKŠ	73,5 točke
11. Miran Vlašič	SSSLO Maribor	77,5 točke
12. Zoran Janičijević	SVŽVSS Ljubljana	81,5 točke
13. Zlatko Kaiser	SVPS Maribor	82,5 točke
14. Dragutin Đekić	SŽS Tezno	93,5 točke
15. Zoran Podlesnik	SŽPS Zidani Most	93,5 točke
16. Ivan Horvat	SŽPS Zidani Most	97,5 točke
17. Miran Razboršek	SSSLO Maribor	105,5 točke
18. Drago Filipič	SSSLO Maribor	126,5 točke

V ligi so tekmovali tudi Grega Horvat, Branko Korez, Boris Tomanič, Bojan Maučič, Franc Meško, Ivan Kosi, Roman Horvat, Janez Horvat, Dragutin Margič in Haško Karahasanovič. Njihovih rezultatov pa nismo upoštevali, saj se niso udeležili vsaj polovice tekem. Vsem uvrščenim tekmovalcem smo razdelili priložnostne nagrade, prve tri pa »kazensko« napolnili na enotedenski dopust v avtokamp Vinica v počitniško hišico SŽS.

Tako smo pripeljali prvo leto lige h koncu. Sedaj tekmovalce čaka počitek, vodstvo SŽS SE VOKŠ pa naporno iskanje sponzorjev lige in organizacija lige prihodnje leto. Finančno smo letošnjo ligo dokaj dobro pokrili (95-odstotno), v prihodnje pa brez sponzorjev ne bomo več zmogli. Liga bo doživela nekaj sprememb. V skupni rezultat se ne bo štela najslabša uvrstitev, začetek tekem pa bomo predstavili na 9.00, z zborom ob 7.00. V skupni rezultat se bo štela tudi nočna tekma. V prihodnje pa bomo ligo tudi selili po Sloveniji, in tako vse tekme ne bodo več potekale na enem mestu. Drago Ogrizek

Shinkansen praznuje 40. rojstni dan

Oktobra pred 40 leti je Japonska odprla prvo progo, namenjeno posebej za hitre vlake, in s tem sprožila svetovni razvoj na tem področju. Z odprtjem 515 kilometrov dolge povezave med Tokyjem in Osako tik pred začetkom 18. olimpijskih iger v Tokyju leta 1964 je spodbudila razvoj svojega gospodarstva. Hkrati pa je odprla popolnoma novo obdobje transporta z odločno drugačno železnico, sprožila svetovni razvoj hitrih železniških povezav ter pešajoči železniški industriji pomagala do novega življenja.

V štirih desetletjih po odprtju

prve proge za hitre vlake so se hitrosti s prve proge z 200 kilometrov na uro povečale na več kot 300 kilometrov na uro. Omrežje hitrih vlakov Shinkansen je danes dolgo okrog 2.000 kilometrov, zemljevid hitrih vlakov pa vključuje Francijo, Nemčijo, Španijo, Belgijo, Italijo, Veliko Britanijo in Korejo. Leta 2005 se jim bo pridružil Tajvan, leta 2007 pa še Nizozemska.

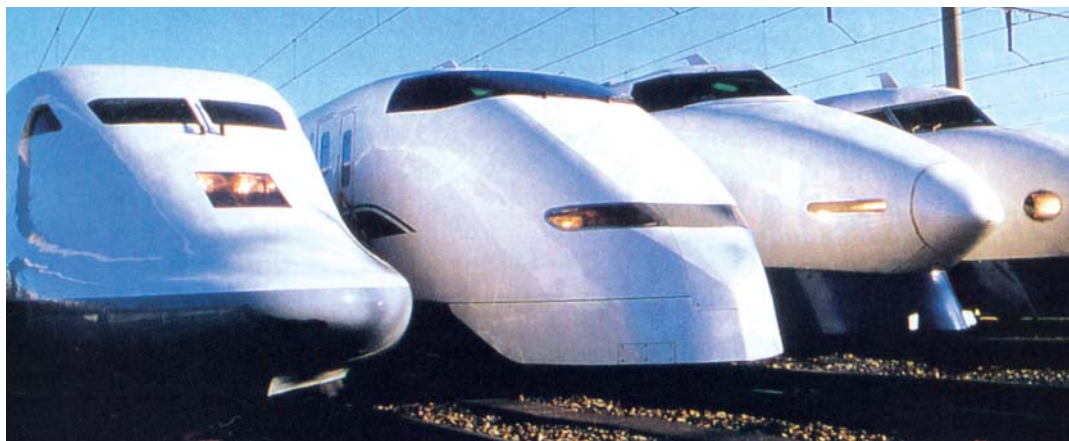
Prva povezava je bila odgovor na vse večje omejitve zmogljivosti glavne železniške arterije med Tokyjem in Osako. Na tem koridorju živi okrog 40 odstotkov Japoncev, tu je zbrane skoraj 70

odstotkov industrije in na tem območju je pridelanega kar 60 odstotkov državnega prihodka. Namesto za dodajanje dveh tirov obstoječi povezavi ali za gradnjo nove povezave, združljive z obstoječo ozkotirno progo, so se japonski inženirji odločili za gradnjo popolnoma nove proge. Pri tem so se odločili za tir standardne širine namesto 1.067 milimetrske širine, kakršno ima ostalih 20.500 kilometrov omrežja japonskih železnic.

Japonska vlada je projekt odobrila leta 1958 in že naslednje leto so začeli gradnjo. Prvi načrti so predvidevali dnevne vožnje

so bile zaradi standardne tirne širine lahko za 400 milimetrov širše kot siceršnje garniture. To jim je dalo potrebno stabilnost pri visokih hitrostih. V preskusih pred začetkom voženj so novi Shinkanseni dosegli največjo hitrost 257,7 kilometra na uro. Redne vožnje so se začele 1. oktobra 1964, z dvema vlakoma vsako uro. Tokaido Shinkansen je v kratkem postal velika uspešnica. V manj kot treh letih, julija 1967, je prepeljal že milijon potnikov, leta 1976 jih je bilo že več kot milijardo. Na začetku je med Tokyjem in Osako vozilo 60 vlakov na dan. Danes jih vsak dan skoraj 290. Z njimi se na leto prepelje več kot 120 milijonov potnikov, točnost in varnost vlakov Shinkansen pa sta že legendarni.

Razvoj pa seveda ni počival. Najvišje hitrosti na prvi povezavi so se z 200 kilometrov na uro povečale na današnjih 270 kilometrov na uro, zaradi infrastrukturnih omejitev na tej progi ne gre pričakovati nadaljnjega povečanja. Z razvojem novih potniških garnitur in gradnjo sodobnejših povezav pa so se hitrosti dvignile tudi nad 300 kilometrov na uro. Najnovejši N700, ki naj bi začel komercialne vožnje leta 2007, bo prvi Shinkansen z aktivnim nagibnim sistemom. Podobno prelomen korak kot Tokaido Shinkansen pred štirimi desetletji pa bi bil lahko Chuo Shinkansen. Načrtovana 500-kilometrsko proga naj bi Tokyo, Nagoyo in Osako povezala z vlaki maglev, ki lebdi nad tirom. Dosegali bodo hitrosti nad 500 kilometrov na uro. Odločitev o začetku gradnje nove povezave je v rokah japonske vlade, medtem pa Tokaido Shinkansen ostaja prva izbira na koridorju Tokyo-Osaka.



Štiri generacije vlakov Shinkansen – od leve serija 300x, serija 300, serija 100 in serija 0.



Futuristični vlak serije 500 vozi na progi Sanyo Shinkansen na zahodu Japonske.

potniških vlakov in nočne vožnje tovornih vlakov s hitrostmi do 130 kilometrov na uro. Kljub temu tovorni vlaki niso nikoli zapeljali na novo progo, verjetno zato, ker jo je treba ponoči vzdrževati. Dvotirna proga Tokaido Shinkansen je bila zgrajena brez nivojskih križanj. Na njej je za 93 kilometrov betonskih in jeklenih nadvozov, 19 kilometrov mostov in 65 kilometrov predorov, med katerimi najdaljši meri 7,8 kilometra.

Japonske železnice so na novo progo z vozno mrežo 25 kV 60 Hz poslala 12-delne garniture, ki

Karel Resnik

»Osebna varnost je vedno n

Zaupajte nam, kako ste pravzaprav prišli na delovno mesto čuvaja proge obhodnika.

Potem ko sem bil v svoji prejšnji službi določen za trajni tehnolo-

ški presežek, sem za nekaj časa pristal na zavodu za zaposlovanje. Med drugim sem prošnjo za zaposlitev poslal tudi na železnico. Tako je avgusta minilo že 12 let, odkar sem železničar. Najprej

sem pet let delal kot progar, nato pa se mi je ponudila priložnost, da sem se izšolal za progovnega čuvaja obhodnika. Zato sem se moral udeležiti dvomesečnega izobraževanja v Ljubljani. Tu sem

moral opraviti teoretični preizkus znanja, s praktičnim delom pa smo se spoznavali tudi na terenu, pri čemer so nam pomagali čuvaji in obhodniki z dolgoletnimi izkušnjami.

Kako poteka vaše delo progovnega čuvaja?

Ob napovedanih progovnih delih progovni delovodja oziroma skupinovodja skupini dodeli čuvaja. Moja vloga je v tem primeru, da poskrbim za vse postopke za varnost skupine. Danes nas je v skupini sedem, pred 12 leti, ko sem začel delati na železnici, pa nas je bilo še 14. Poleti delamo od šestih do dveh, sicer pa od pol sedmih do pol treh. Za moje delo je bistveno dobro sodelovanje s prometnikom postaje ob mestu del, ki se mu moram najprej prijaviti in napovedati predvideno trajanje del. Petsto metrov pred mestom del postavim opozorilnike, da strojevodje vedo, da morajo voziti previdno. Ves čas del izmenjujem informacije s prometnikom, ki me obvešča, kdaj lahko pričakujemo vožnjo vlaka. O njej obvestim sodelavce, da se umaknejo s proge. Z varnostjo ni šale, zato so predpisani natančni postopki mojega dela. Vsi pogovori s prometnikom so zapisani s fonogramom. Obenem izpolnjujem čuvajski dnevnik. Vanj vpisujem za vsak vlak, iz katere smeri je pripeljal, in kdaj. Po koncu del moram poskrbeti za to, da je gradbišče očiščeno, odstraniti opozorilnike ter prometnika obvestiti o koncu del. Lahko bi se reklo, da sem glavni za varnost moje skupine. Zato moram pri delu biti natančen, napak si ne morem privoščiti.

Drugi del vaših nalog pa je delo obhodnika. Kakšen je torej vaš tipični delovni dan?

Delo progovnega obhodnika opravljam na dveh relacijah



a prvem mestu»

– med Hrastnikom in Zagorjem ter med Zagorjem in Savo. Oba odseka sta dolga okrog devet kilometrov. Vsak dan se odpravim v eni smeri po enem od odsekov, torej prvi dan Hrastnik-Zagorje, drugi dan Zagorje-Sava, tretji dan Zagorje-Hrastnik in četrti dan Sava-Zagorje. Obhode začnjam ob sedmih, razen poleti, ko se začnejo pozneje. Za vsak odsek porabim točno osem ur. Za svoje delo ima vsak čuvaj proge obhodnik natančen poslovnik. V njem je določeno, kje in kdaj opravljam svojo službo, kakšne so moje delovne naloge, katerim objektom na progi in ob njej moram nameniti posebno pozornost in podobno.

Osem ur za slabih devet kilometrov? Če sem nekoliko provokativen – to je verjetno kar dovolj časa za počitek?

Na prvi pogled se morda res zdi tako, a stvar ni tako enostavna. Za vsak odsek imam natančen grafikon službe, nekakšen vozni red, po katerem se ravnam. V točno določenem času moram biti na točno določenem kilometru proge, tako da ni veliko prostora za izmikanje. Pa tudi, malo za šalo, malo zares – če gre šef na vlak, te mora vsekakor videti na pravem mestu ob progi.

Kaj pa obhodniki dejansko preverjate med svojimi obhodi izbranega odseka proge?

Med obhodom pregledujem tirnice, pragove, pritrditev vijakov, stanje mostov, številnih propustov in zidov ob progi. Posebnost našega dela proge pa je tudi zelo strmo pobočje nad njo, s katerega pogosto pada kamenje. Zato posebno pozornost namenjam pregledu pobočja in alarmnih naprav nad progo, ki zaznavajo

padanje kamenja. S sabo imam tudi glavno orodje, tako da lahko na primer pritrdim zrahljan vijak. Če opazim večje napake, morda počeno tirnico, pa to z najbližjega telefona javim prometniku, da odredi zaporo tira in se tirnica čim prej popravi. Toda takšne napake se pojavljajo zelo redko, morda dvakrat do trikrat na leto. Obenem, kolikor to lahko naredi en človek, skrbim tudi za okolico proge. Čistim rastje ob kilometrskih kamnih, pred zimo pa postavim palice. Zgodi se tudi, da se kamenje izogne žični alarmni napravi ter pade na progo. Tudi to odstranim, če le ni pretežko za enega človeka. Toda pri vseh delih ne smem pozabiti, da moram predvsem paziti na svojo varnost. Če pa je na progi večja ovira, to sporočim prometniku ali nadzorništvu v sekciji za vzdrževanje prog.

Varnost je torej bistvena. Kako poskrbite zanjo?

S sabo imam vedno izvleček iz voznega reda. Poleg tega mi, že preden nastopim službo, prometnik posreduje spisek vseh vlakov, ki bodo vozili v času mojega obhoda. Ob dvanajstih pa še enkrat pokličem prometnika sosednje postaje, ki mi da najbolj aktualne podatke. Opažam, da je zadnja leta vlakov čedalje več, predvsem tovornih. Zato moram biti ves čas obhoda zelo pozoren. Ko slišim vlak, se moram hitro umakniti s proge. To včasih ni lahko, tako da se moram precej »stisniti«. Privaditi se je bilo treba tudi na vožnje novih Siemensov. Ti so precej tišji od starih elektromotornikov in celo od Pendolina. Zlasti pozimi, ko zvoke dodatno zamušni sneg, ob progi pa buči Sava, jih je kar težko slišati. Posebno pozornost pa namenjam predoru pri Hrastniku, v katerem ni prosto-

ra. Zato vedno najprej pokličem prometnika in, če je treba, počakam pred predorom.

Pri svojih obhodi morda koga srečate na progi?

Bolj redko. Pred leti je bilo »sprehajalcev« po progi precej več. Zdaj so to predvsem domačini, ki se odpravljajo k Savi loviti ribe. Po pravilih bi jih moral odstraniti s proge, kar pa ni tako enostavno. Vseeno jih opozorim, da je hoja po tirih nevarna. Nekateri me poslušajo, marsikdo pa se preprosto naredi, da me ni, in nadaljuje pot.

Se na progo odpravite v vsakem vremenu?

Tako je. Kadar delam kot obhodnik, se moram na progo podati od ponedeljka do petka ne glede na vremenske razmere. Sam imam raje zimo, čeprav se takrat pojavlja več napak na progi kakor poleti. Zdi pa se mi, da je zadnja leta napak manj kakor pred leti, saj se je v našo progo več vlagalo. Poletno delo je bolj naporno. Takrat se ob zelo visokih temperaturah pojavlja deformacija tirov. Lani smo v tirnici namerili temperaturo kar 58^o C. Zato je tudi delovni čas v času visokih temperatur prilagojen in obhode imamo od desetih do šestih popoldne. Tako v hudi vročini izgubim kar ves dan. No, pozimi pa se srečujemo z drugimi težavami, ki so povezane z našo opremo. Po dolgem času smo dobili nove dežne obleke, ki niso več sive, temveč opaznih živahnih barv in opremljene z odsevniki. Tudi bunde so solidne. Težave pa so s čevlji. Usnjeni čevlji so udobni in topli, toda usnje je pač usnje in v osmih urah brez izjeme začne prepuščati mokroto. Kako je več ur hoditi po snegu ali dežju z mokrimi nogami, si lahko predstavljate. Naši zimski škornji, ki

so sicer vodoodporni, pa niso podloženi in pozimi je v njih pošteno hladno. Moramo pa tudi načrtovati zamenjavo izrabljene opreme, saj njena dostava traja vsaj teden do 14 dni.

Kakšni pa so pogoji, ki jih morate izpolnjevati za opravljanje svojega dela?

Enkrat na leto moram opraviti zdravstveni pregled. Udeležujem pa se rednega šolanja v Zidanem Mostu. To poteka obvezno pred novim voznim redom, po potrebi pa še večkrat na leto. Tu se seznanimo s spremembami predpisov, se izobražujemo o varstvu pri delu, o delu zimske službe in podobno. Hkrati pa obnavljamo svoje znanje, saj moramo obhodniki poznati tirne naprave, signale in podobno.

V vseh letih hoje po progi ste prav gotovo doživeli tudi kakšen zanimiv dogodek, anekdoto. Nam ga lahko opišete?

Mogoče ne gre toliko za anekdoto, kot za prav napeti zgodbi. Pri svojem delu imam seveda določen tudi čas za malico. Nekako pol poti med Zagorjem in Savo je baraka. V njej smo pred kakšnima dvema letoma ravno sedeli in jedli, ko je s pobočja nad progo padla ogromna skala. S svojo težo je podrla veliko bukev, ki je padla natančno proti naši baraki. Na srečo jo je ustavil drog vozne mreže. Kaj bi se zgodilo sicer, raje ne pomislim. Imel pa sem še eno bližnje srečanje s skalo. Nekoč sem točno nad mano slišal ropotanje. Imel sem ravno še dovolj časa, da sem se umaknil na stran, ko je na progo padel kamen. Takšnih primerov padanja kamenja je drugače največ spomladi in jeseni, vsekakor pa moram tudi zaradi njih biti res ves čas pozoren.

Z mladinsko kartico

SŽ-EURO<26

RAIL+PLUS

odslej ceneje tudi v tujino

ZÜRICH

~~38.883~~

s kartico

SŽ-EURO<26

29.162 tolarjev

BENETKE

~~16.134~~

s kartico

SŽ-EURO<26

12.100 tolarjev

RIM

~~35.475~~

s kartico

SŽ-EURO<26

26.606 tolarjev

DUNAJ

~~26.357~~

s kartico

SŽ-EURO<26

19.767 tolarjev

ZAGREB

~~4.459~~

s kartico

SŽ-EURO<26

4.171 tolarjev

25% popusta na vlakih po Evropi

In da še prišepnemo:

že pri nakupu ene železniške vozovnice, na primer do Benetk ali Dunaja, boste privarčevali izdatek za izkaznico SŽ-EURO<26.

 Slovenske železnice
Potniški promet

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, na spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

Potniški vlak se vrača s postaje Šargan-Vitasi na Jatare. Nad postajo Jatare potniki zapustijo vlak in po speljani poti pripeljejo na postajo, vlak pa pripelje za njimi.

Šarganska osmica (1)

Planina Tara z nadmorsko višino 1.398 metrov v bližini Zlatibora je povsem običajna planina, kot ena izmed mnogih na dolgo razprostrtajočem se gozdnato in redko poseljenem dinarskem gorstvu. Daleč stran, v Srbiji, pa vendar na las podobna našim planinam. Leži kakih petinštirideset kilometrov zahodno od Užic in praktično že meji na Bosno in Hercegovino, saj je v bližini Višegrad na Drini. Tu čez poteka razdelilna črta med porečjema reke Drine in Zahodne Morave, katerih pritoka Rzav in Đetinja se z vodo napajata ravno izpod teh planin. Doline med tremi srbskimi planinami – Taro, Zlatiborjem in Šarganom – je sekala ena od najlepših železniških tras v Evropi, če ne na svetu, in sicer vse do leta 1974. Proga ozkega tira širine 0,76 metra, ki je povezala Beograd s Sarajevom in Dubrovnikom, popularno imenovana Čire, je pol stoletja povezovala tudi vasi ob njej s svetom. Pozneje je progo med Beogradom in Užicami nadomestila normalnotirna, a je kljub temu dolžina preostale ozkotirne proge Užice-Alipašin most (pri Sarajevu) še vedno znašala celih 208 kilometrov.

Gradnja proge, ki so jo sicer srbski inženirji trasirali že leta 1903, je potekala v dveh etapah. Sprva so jo začeli graditi Avstrijci, ki so želeli bosanske gozdne železnice povezati s Srbijo, po razpadu Avstro-Ogrske pa takratna Kraljevina

Srbija. Srbi so jo začeli graditi marca leta 1921, prvi vlak pa je krenil na pot štiri leta pozneje, prebijajoč se skozi tesne doline in globoke useke Šargana. Proga od Užic do Vardišta je bila slovesno odprta 2. februarja 1925. leta. Najdaljši predor na progi so še pod nadzorom Avstrijcev gradili italijanski in ruski vojni ujetniki. Ob koncu del se je zgodila velika delovna nesreča, saj se je podrl vhodni del predora in zasul dvesto delavcev. Avstrijci so začeli tudi gradnjo postaje Mokra Gora. Ob razpadu Avstro-Ogrske ob koncu vojne leta 1918 je proga ostala nedokončana. Novi načrt proge je bil delno spremenjen. Tako je nova trasa pri Jatarah nižja za 60 metrov od načrtovane avstrijske. Odsek proge Šargan-Mokra Gora je bil izredno težak, tako da so za dovoz materiala uporabljali celo tri tovarne žičnice.

Progo bi upravičeno lahko imenovali tudi prava maketa. Višinska razlika od Mokre Gore do Šargana znaša dobrih tristo metrov pri zračni razdalji 3,5 kilometra. Projektanti in graditelji so spretno, na edinstven in edini mogoč način, rešili naravno oviro z neobičajno prožno pentljo v obliki številke osem, kar daje živopisan videz, z največjim vzponom 18 promilov. Od tod tudi izhaja priljubljeno ime Šarganska osmica. Osmica je bila dolga okrog 13,5 kilometra in je na svoji trasi imela 22 predorov, od katerih je najdaljši

popolnoma ravni Šargan, dolžine 1.666 metrov, desetino mostov prek hudournikov in viaduktov, ki so sestavljali skoraj tretjino skupne dolžine proge. Postaja Jatare je bila znana po tem, da je bila edina, na kateri četrto stoletja nihče ni kupil vozovnice niti ni z vlaka izstopil kak popotnik, čeprav se je tu vlak ustavljal vsak dan. Kot zanimivost: proga v bližini Jatar pelje dvakrat skoraj skozi isto geografsko točko.

Napredek in razvoj prometa, zlasti cestnega, sta napovedovala, da bo parna vleka ozkega tira postala del železniške zgodovine. Zadnji vlak je šel na pot 28. februarja 1974. Toda namesto da bi ukinili progo,

kot na številnih drugih železnicah, so se odgovorni odločili, da kot najatraktivnejšo traso progo uporabijo v turistične namene. A vendar je bila ta privlačna železniška povezava z avtentičnimi zgodovinskimi objekti za dve desetletji uničena, pozabljena in razprodana. Potrebna so bila desetletja, da so se uresničile besede tamkajšnjega prerokovalca Mira Tarabića: »Minilo bo še mnogo let, da se bodo ljudje spet spomnili te čudovite gozdne poti ter se lotili obnove proge. Vendar se do Višegrada potniki ne bodo več peljali zaradi dela kot nekoč, temveč bodo to potniki, željni zabave, počitka in uživanja.«



Pri obnovi proge so graditelji upoštevali turistični pomen nove proge. Zato so na več odsekih ob progi postavili lesene terase, kjer se vlak ustavi za nekaj minut. Z njih lahko potniki občudujejo neokrnjeno naravo Male Gore in Tare, po drugi strani pa sledijo poteku proge, ki se vije iz doline z začetne postaje Mokra Gora.

Na izlet z vlakom

Iz Bohinjske Bistrice čez Črn



Pogled z vrha Črne prsti na planino za Liscem in Bohinjsko Bistrico v ozadju.

Visoko, pa ne previsoko, čez veliki greben iz ene doline v drugo; prav zdaj, ko gorski gozdovi žarijo v jesenskih barvah: kdo se lahko upre tako spodbudnemu izletu? Okroglo stoletje je tega, kar je bil dokončan bohinjski predor, in z njegovo »pomočjo« si lahko privoščimo veličasten hribovski izlet. Tri ure ali malo več gor, dve ali tri dol, vmes pa veliko posejanja in razgledovanja. Na to se pripravimo že doma ter v nahrbtnik spravimo primerno količino hrane in pijače. Ni odveč, če diši nekoliko praznično, saj takšen izlet ni nič drugega kot praznik. Visoko na robu Julijskih Alp, ko

se doline že tako rade zavijajo v megle, uživamo toplo sonce in širine, kot se odpirajo le jeseni. No, kdaj drugič tu čez vleče kot za stavo ali se oblaki v velikih slapovih plazijo s primorske na bohinjsko stran in medtem z gostimi drobižnimi kapljicami močijo vse, kar jim je na poti. Včasih pride na obisk jesenski sneg in pobeli komaj orumenele macesne. Vendar, kdaj drugič. Zdaj je drugače. Zlata na pretek. In kar je najlepše, ne moremo ga odnesti s sabo.

Z železniške postaje gremo levo po Triglavski cesti, smerokaza Črna prst in Soriška planina, do

mostu čez reko, čezenj in na križišču levo. S križišča desno je v Kulturnem domu Joža Ažmana razstava ob 100-letnici bohinjskega predora.

Po Jelovski cesti gremo do drugega odcepa desno, smerokaz Črna prst. Na kolovoz, čez pašnik in mimo pokopališča iz 1. svetovne vojne naprej po pašniku, čez cesto in navzgor v gozd. Po razdrapani gozdni vlaki do razcepa in z leve vlake desno gor po stezi. Ko pridemo na strmo pot, gremo kratko po njej navzgor in desno, čez travnik na gozdno cesto. Desno po njej do razcepa. Levo drži pot čez planino za Črno

goro, 3 ure hoje, desno čez planino za Liscem, 2 uri in pol hoje. Desno in na bližnjem odcepu s ceste levo gor po poti. Ko pridemo na gozdno cesto, gremo desno in po njej do označenega odcepa levo. Po stezi navkreber do nove Orožnove kočice (v gradnji) na planini za Liscem. Letos mineva 110 let od zgraditve kočice, ki je bila prva kočica takratnega Slovenskega planinskega društva. Koča bo predvidoma odprta naslednje leto. Do sem hodimo približno 2 uri.

Mimo kočice naprej po stezi in navkreber skozi gorski bukov gozd na odprta pobočja in čeznje

o prst v Podbrdo

navzgor na preval Čez Suho. Na njem desno in pod grebenom do Doma Zorka Jelinčiča na Črni prsti. Iz Bohinjske Bistrice **3 ure do 3 ure in pol hoje.**

S 1.844 metrov visokega vrha sestopimo isti poti na preval Čez Suho. Če gremo na njem desno, po strmih južnih pobočjih sestopimo 850 višinskih metrov na Sedlo na vasjo Kal, odkoder se po kratkem vzponu spustimo v Trtnik, od tam pa po cesti v Podbrdo. Po glavni cesti gremo čez most, za njim desno in do železniške postaje. Okoli 2 uri hoje.

Ker je časa gotovo še dovolj, si lahko privoščimo daljšo, grebenko različico in se mimogrede vzpnemo še na Koblo. Prav pod njenim 1.498 metrov visokim vrhom drži skozi nedrja gore bohinjski predor. S prevala Čez Suho gremo po poti levo, na razcepu na drugem ovinku pa desno po poti proti planini za Črno goro. Na razcepu nad planino gremo desno gor, napis Porezen na skali. Ko se vzpnemo do gostega borovničevja, naredi pot skozenj ovinek v desno in se dvigne pod Koblo. Označena pot se prvega vrha ogne, vendar gremo lahko kmalu za starim mejnikom z letnico 1920 z nje desno na greben in na vrh Krevl. S Črne prsti **ura hoje.**

Sestopimo naprej po grebenu in pridemo na pot, ki drži prečno pod vrhom. Po njej se vzpnemo na Koblo ter zatem spustimo – vmes si prislužimo še kratek vzpon – na preval Vrh Bače. Tu čez je potekala meja med nekdanjima kraljevinama Italijo in Jugoslavijo, greben je obenem razvodje med Črnim in Jadranskim morjem

Na prevalu desno, na rob in pri lovski koči desno dol, napisa *Bača in Podbrdo* ^{1h 30} na zidu. Z ozke steze kmalu stopimo na mulatjero, po kateri se v vsem položno

sprehajalnem udobju spustimo do manjše jase, kjer gremo na razcepu levo, kot kaže smerokaz *vas Bača, Podbrdo* nekoliko naprej na drevesu. Ko pridemo do odcepa levo gor – nekaj deset metrov naprej je gozdna cesta – se desno dol odcepi steza, ki jo zlahka spregledamo, čeprav je označena z markacijo na smreki, ampak nam za hrbtom. Skratka, če se znajdemo na cesti, smo že predaleč in se vrnemo nazaj ter poiščemo odcep, ki je iz smeri ceste na levi strani.

Po poti sestopimo v Bačo nad Podbrdom. Za hišo št.11 gremo nekaj korakov v levo do nekdanje mlekarnice. V njej je razstava Bača skozi čas, ki prikazuje zanimivo preteklost vasi in velike spremembe v minuli polovici stoletja. Običajno je odprta ob koncu tedna, sicer pa ključke dobimo v hiši desno spodaj.

Pri nekdanji mlekarni gremo desno dol, mimo cerkve in po poti skozi gozd na cesto v dolino. Po njej desno v Podbrdo, na glavni cesti desno in skozi središče naselja, kjer se lahko ustavimo na krepčilni postanek v Baškem hramu. Nato gremo naprej po cesti ob Bači, pod nadvozom železniške proge in levo, prometni smerokaz *Porezen*, čez nekaj metrov na razcepu desno in na železniško postajo Podbrdo. S Koble **2 uri hoje.**

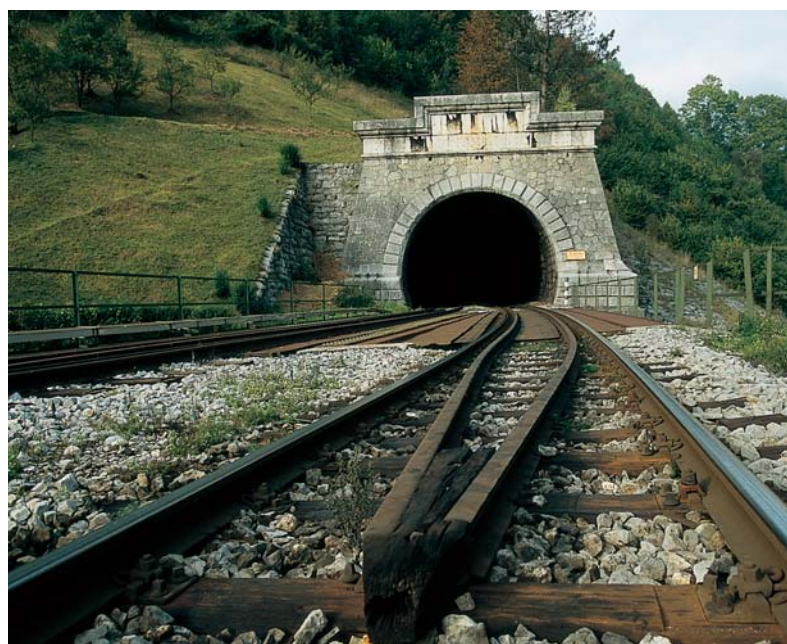
Skupaj 6 do 7 ur hoje, če s Črne prsti sestopimo naravnost v Podbrdo, pa **ura manj.**

Planinska karta Julijske Alpe, vzhodni del (1 : 50.000).

Iz smeri Ljubljana in Jesenice je za izlet primeren vlak z odhodom z ljubljanske železniške postaje ob 6.50, z Jesenic pa ob 8.20. V Bohinjski Bistrici izstopimo ob 9.10. Če na izletu predvsem hodimo in manj posedamo, za povratek v Podbrdo ujamemo vlak, ki proti Jesenicam odpelje



Vršna pobočja Črne prsti, kot se kažejo s Koble, vsa razdrapana padajo na baško stran.



Bohinjski predor bo kmalu slavil stoletnico.

ob 16.36, sicer pa počakamo na vlak ob 19.25. Oba vlaka imata zvezo za Ljubljano. Primeren vlak iz smeri Nova Gorica odpelje z novogoriške železniške posta-

je ob 7.35; v Bohinjski Bistrici izstopimo ob 9.01. Iz Podbrda se nazaj proti Novi Gorici odpeljemo z vlakom ob 17.37 ali ob 19.47.

Slikovna križanka



avtor VINKO KORENT	KNJIŽ. JUNAK LUPIN	IVAN CANKAR DIM (PO- MANJŠ.)		ŽENSKO KRILO	»ELEKTR.« MORSKA RIBA	ODILE VERSOIS			LUKA V IZRAELU	NORVEŠKI DRAMATIK IBSEN	NAUK O UŠESNIH BOLEZNIH	SANKE	ČENČA
DODATEK, PRIVESEK, ANEKS (V ANATOM.)						BOJEČ- NOST							
KRAJ PRI ŠENTJURJU PRI CELJU						LJUBIT. IZDELO- VALEC RAKET							
CIGARA (ZASTAR.)						TEKSTILNI IZDELEK NASLO- NJALO							
ERVIN ČURLIČ			PEVEC JOHN OTOK PRI DUBROVN.					JUNAK GOTOV- ČEVE OPERE	SL. LINGV. (BOŽIDAR) KDOR NI VOJAK				
PRSI					GRADBENI KAMEN NIZ. REŽIS. (JORIS)							UČENJAK (SLAB- SALNO)	URADNA CENITEV
ILUSTRA- TORKA VOGELNIK				STOJALO S POLICAMI	IVO LOLA DRŽAVA NA BLIŽ. VZHODU		VOJAŠKI NOVINEC LOJZE TRATNIK						
risba KIH	IRHASTE HLAČE	LOV BREZ DOVOLJEN. NASKALNA RASTLINA								HUMORIST- KA PUTRIH UMOR OTROKA			
OGLA- ŠEVALEC								EHO, ODMEV					
NEKDANJI AM. PRED- SEDNIK (RONALD)						ČEBELJI PANJ	POKRAJINA V JUGO- ZAHODNI FRANCIJI	BLAGO ZA KAVBOJKE					
HENRIK TUMA			MESTO V ETIOPIJI PRIBE- ŽALIŠČE					ALBERTO TOMBA ARHITEKTKA MUŠIČ			JOŽICA AVBELJ KRAJ NAD LITJO		
STARA POVRŠIN. MERA					ENOVPRE- ŽEN VOZ NA DVEH KOLESIH	MESTO V JUŽNI SRBIJI OČE							
SPONA OKOV				BALKAN. GLASBILO LIDIJA OSTERC				OPICA Z MADA- GASKARIJA RECEPT					
LIGNIT						DETE, OTROK							
IDILIČNA PASTIRSKA PESEM						SKALNAT OTOK OB SARDINJI							

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

mp, ps, praoče, opankar, selšek, dolinka, eneida, pravost, vt, lo, pia, osek, dalj, liszt, ola, oček, al, uzus, sepe, kosmač, ms, kne, stvaritev, ojnica, anoda, pestunja, erik, kapselj, krc, špila, zeus, it, povirje, letina, arij, artilerec, sara, konjenica.



Veliko zdravja in zabave
ZA VSE TRI GENERACIJE!

Zdraviliški vlak

v Zdravilišče Laško in Terme Olimia

Vse podrobnejše informacije dobite na vaši železniški postaji,
spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si
in po e-pošti notranji.promet@slo-zeleznice.si

Vsako soboto

7.35	↓	LJUBLJANA	↑	20.25
8.02		LITIJA		19.58
8.16		ZAGORJE		19.45
8.22		TRBOVLJE		19.39
8.36		ZIDANI MOST		19.26
8.51		LAŠKO		19.09
9.02		CELJE		18.59
9.16		GROBELNO		18.46
9.26		STRANJE		18.34
9.35	↓	ATOMSKE TOPLICE		18.25

za potnike – posebni popusti!



Tole nadvse lepo oblikovano držalo za zastavo je pol stoletja »službovalo« na poslopiju nekdanje železniške elektrokovinarske šole na Kurilniški 3 v Ljubljani, nazadnje domovanju stalne razstave našega muzeja. Ob rušenju poslopja leta 2003 smo držalo spoštljivo uvrstili v zbirko muzeja in ga restavrirali.