

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

150-letnica Južne železnice
Predstavitve vlaka Flirt

Potniški promet

Rezultati ankete kakovosti
Oktoberfest

Reportaža

Največji železniški muzej na svetu

Tujina

Railteam

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 • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Dario Cortese, Viktor Šinkovec, Miško Kranjec, Marko Tancar, arhiv SŽ. • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 28. septembra.



Utrinek s slovesnosti ob 150-letnici Južne železnice na postaji Ljubljana.

Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

150-letnico Južne železnice smo zaznamovali s slavnostno vožnjo vlaka Pendolino od Ljubljane do Sežane, kjer je bila osrednja prireditvev. Prireditve s pestrim kulturno-zabavnim programom so bile še na železniških postajah Ljubljana in Divača.



Aktualno

Predstavitve vlaka Flirt je bila na progi med Ljubljano in Celjem.



Potniški promet

Rezultati ankete kakovosti kažejo, da se je kakovost storitev povečala.



Potniški promet

Tudi letos bo München v drugi polovici septembra dobil drugačno, živahnjejšo podobo. Iz resnega poslovnega, trgovskega in turističnega središča na Bavarskem se München prelevi v bučno mesto, kamor se dobesedno zgrinjajo množice ljubiteljev zabave ... in seveda piva ... z vsega sveta.



Reportaža

Največji železniški muzej na svetu. Dežela, kjer sta pred skoraj dvesto leti »jekleni konj« in zanj nepogrešljiva sestra »železna cesta« prirohnela na svet ima tudi muzej, ki mu po velikosti ter razkošju razstavljenih primerkov ni para na svetu.



Tujina

Vodilni možje sedmih sodelujočih evropskih železniških operaterjev so ustanovili Evropsko združenje za velike hitrosti Railteam.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Julij in avgust sta bila za železnice medijsko zelo odmevna. Veliko zanimanja je vzbudila zgodba, povezana z načrtovanim oblikovanjem logističnega holdinga, v katerega naj bi bile pod okriljem Deutsche Bahn vključene Luka Koper, Intereuropa in Slovenske železnice.

Na vožnji od Ljubljane do Celja se je v začetku julija predstavil vlak Flirt podjetja Stadler. Pozneje si ga je bilo mogoče ogledati še na ljubljanski železniški postaji. Predstavitvev je bila v okviru priprav na nakup novih vlakov in potniških vagonov, s katerimi bi nadomestili dotrajane zmogljivosti.

Slovenske železnice so 27. julija s slavnostno vožnjo vlaka od Ljubljane do Sežane zaznamovale 150 let, odkar je bila dokončana proga od Dunaja do Trsta, imenovana Južna železnica. Proga na ozemlju današnje Slovenije še danes pomeni hrbtenico slovenskega železniškega omrežja. V Ljubljani in Divači sta bili priložnostni prireditvi, v Sežani pa osrednja prireditvev z bogatim kulturnim in zabavnim programom. Slavnostne vožnje se je udeležilo večje število gostov iz Slovenije in tujine.

Prvega avgusta je v Mariboru začela delovati Direkcija Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, ki jo vodi vršilka dolžnosti Alenka Dremelj. Direkcija, kot organ v sestavi Ministrstva za promet, vodi investicije v javno železniško infrastrukturo, ki obsegajo pripravo, organiziranje in vodenje investicij v vseh fazah investicijskega procesa; organiziranje in izvajanje revizij projektne dokumentacije. Alenka Dremelj je pred tem bila vodja sekcije za vzdrževanje prog Maribor.

Na železniškem prehodu v Cirkovcah pri Ptujju sta zaradi neupoštevanja cestnoprometnih predpisov voznika osebnega avtomobila 19. avgusta trčila tovorni vlak in osebni avtomobil. V njem so umrle tri sopotnice, med njimi štiriletna deklica, voznik avtomobila pa je bil lažje poškodovan.

Vlada Republike Slovenije je 23. avgusta razrešila direktorja javne agencije za železniški promet Rajka Satlerja. Svet javne agencije za železniški promet je nato na seji 28. avgusta sklenil, da vladi v imenovanje za v. d. direktorja agencije za obdobje največ šestih mesecev predlaga Tomaža Schara. Vlada je njegovo imenovanje potrdila. Tomaž Schara je bil med ustanovitelji družbe Hermes Softlab. Nazadnje je delal kot pomočnik predsednika uprave Sinfonike.

Tridesetega avgusta je podal odstopno izjavo s položaja ministra za promet Janez Božič. V njej je zapisal, da je presodil, da bi bilo zaradi nenehnih pritiskov njegovo nadaljnje delo na ministrstvu zelo oteženo oziroma onemogočeno. Odločitev naj ne bi bila posledica zadnjih dogodkov; ti so le omogočili povečanje pritiskov in njihov prenos v javno sfero. Prepričan je, da je svoje delo na ministrstvu opravljal vestno, odgovorno in pošteno.

Državni sekretar na prometnem ministrstvu dr. Peter Verlič je v skladu z vladno uredbo 21. avgusta vložil odstopno izjavo iz nadzornega sveta Holdinga Slovenske železnice. Iz nadzornega sveta je odstopila tudi Andrijana Starina Kosem.

Nadzorni svet Holdinga Slovenske železnice je obravnaval Strateške smernice Slovenskih železnic. Pozitivno se je opredelil do strateške usmeritve v tovornem prometu, da bodo Slovenske železnice na trgu uresničevale strategijo regionalnega logista oziroma integratorja in operaterja na petem in desetem koridorju in v potniškem prometu uresničevale strategijo regionalnega integratorja različnih oblik prevozov potnikov. Nadzorniki so poslovodstvu naložili, da na podlagi strateških smernic pripravi strateški načrt podjetja do leta 2023.

Evropski železniški operaterji velikih hitrosti - DB, SNCF, SNCB, NS Hispeed, ÖBB, SBB in Eurostar UK - ter podružnice Thalys, Lyria in Alieo so julija v Bruslju organizirali tiskovno konferenco o evropskem združenju za velike hitrosti Railteam. Namen združenja je potnikom približati in olajšati potovanje s hitrimi vlaki po Evropi in tako resno konkurirati prevozu z letali ali avtomobili.

2
7
8
10
18
20



Osrednja slovesnost na postaji Sežana.

150-letnica Južne železnice

Sedemindvajsetega julija je minilo 150 let, odkar je bila dokončana železnica od Dunaja do Jadranskega morja, ko je bil dograjen še njen zadnji, 145 kilometrov dolgi odsek od Ljubljane do Trsta. Južna železnica je bila prva železniška proga na ozemlju današnje Slovenije in še danes pomeni hrbtenico slovenskega železniškega omrežja. V devet-

najstem stoletju je bila dosežek, ki se mu lahko poklonimo še danes. Njeno odprtje je ustvarilo možnosti za gospodarski, tehnični, kulturni in splošni razvoj. Železnica je spremenila kraje ob njej, življenjske navade ljudi, pomembna je bila za razvoj tovarnega prometa, v 1. svetovni vojni je dobila tudi strateški pomen.

Progo os Dunaja do Trsta so zasnovali leta 1836, dve leti pozneje pa so jo začeli graditi. Prvi, daljši del – od Dunaja do Ljubljane – so zgradili do leta 1848. V naslednjih devetih letih so zgradili progo od Ljubljane do Trsta. Ta izjemni dosežek je pomembno vplival na gospodarski, družbeni in kulturni napredek krajev in pokrajin

ob progi, na industrializacijo in urbanizacijo, postal je most zблиževanja, kakršnega Evropa dotlej še ni poznala, je dejal generalni direktor Slovenskih železnic mag. Peter Puhan.

Visok jubilej so Slovenske železnice zaznamovale s slavnostno vožnjo vlaka Pendolino od Ljubljane do Sežane, kjer je bila osrednja prireditve. Prireditve s pestrim kulturno-zabavnim programom so bile še na železniških postajah Ljubljana in Divača. Slavnostne vožnje se je udeležilo večje število gostov iz Slovenije in tujine.

Pod sloganom 150. simfonija se je dogajanje začelo v popoldanskih urah s priložnostno slovesnostjo v Ljubljani. Prireditve je simbolizirala sprehod skozi preteklost, sedanost in prihodnost. Vlak, ki je simbolno popotoval skozi čas – iz daljne preteklosti parnih lokomotiv k sodobnim Slovenskim železnicam – se je ustavil tudi v Divači, kjer je prav tako potekala priložnostna slovesnost. Na sežanski postaji je bila osrednja slovesnost z zanimivim glasbenim in plesnim programom, v katerem so nastopili znani slovenski umetniki besede in giba.

Na ploščadi ob prvem peronu ljubljanske železniške postaje so ob 15. uri zvoki klasične glasbe pozdravili goste in naznanili začetek slovesnosti. Postaja je bila okrašena z baloni v treh barvah, v beli, modri in rdeči, in



Mažoretke na postaji Divača.



Plesalci klasičnega dunajskega valčka.



Voditeljski par in pevski zbor Perpetuum Jazzile.



Generalni direktor Peter Puhan.

belimi trakovi ter cvetjem. Za ogrevanje je poskrbel tudi lajnar, ki se je sprehajal med gosti. Goste je v imenu Slovenskih železnic pozdravil generalni direktor mag. Peter Puhan. Nato so nastopili skupina veteranov folklorne skupine Tine Rožanc in plesalci klasičnega dunajskega valčka, ki so v kostumih iz 19. stoletja odplesali na skladbo *Na lepi modri Donavi*. Po polurnem programu je vlak odpeljal na naslednje prizorišče v Divačo. Prihod vlaka v Divačo ob 17. uri so pričakali domačini, pihalni orkester Divača in mažoretke s koračnico. Navzoče je pozdravil župan Matija Potokar. Za glasbeni vložek so mojstrsko poskrbeli pevski zbor Perpetuum Jazzile ter solista Nuška Drašček in Tomaž Kozlevčar.

Osrednja slovesnost na železniški postaji v Sežani se je začela ob 18. uri. Postaja je bila okrašena enako kot v Ljubljani in Divači. Slavnostni govorniki so bili minister za promet, podžupan sežanske občine in generalni direktor Slovenskih železnic. Bogat kulturni in zabavni program v Sežani se je začel z nastopom treh vokalistik: Tinkare Kovač, Nuške Drašček in Monike Pučelj. Pevke, oblečene ena v beli, druga v modri in tretja v rdeči barvi, so odpele po eno ljudsko pesem in eno sodobno pesem. Rudi Bučar je nastopil s plesalkama v istrskih narodnih nošah s sodobnimi kostumskimi elementi, na koncu pa je navzoče navdušil še nastop tenoristov skupine Eroika, ki so odpeli venček sodobnih skladb s treh geografskih področij Slovenije.

Proga (Maribor)-Ljubljana-Sežana-(Trst)

Proga Ljubljana–Trst je del vseevropskega železniškega omrežja in del petega koridorja, ki teče med Barcelono in Kijevom, hkrati pa v evropsko omrežje vključuje Luko Koper in prek Šentilja srednjeevropske države (Avstrijo, Češko, Slovaško).

Tovorni promet

Najbolj obremenjen progovni odsek na progi Ljubljana-Sežana (Trst) je med Pivko in Postojno, kjer smo leta 2006 prepeljali 22.206 tovornih vlakov (61 vlakov na dan) oziroma 10,7 milijona ton. V letošnjem prvem polletju smo na tem odseku prepeljali za 17 odstotkov več blaga (6 milijonov ton) in za 10 odstotkov več vlakov (skoraj 12.000 vlakov v 6 mesecih ali 66 vlakov na dan). Sedemdeset odstotkov blaga v tonah prepeljemo v luškem prometu v Koper in iz njega, 25 odstotkov v prometu z Italijo prek Sežane oziroma Nove Gorice ter 5 odstotkov v prometu s Hrvaško prek Ilirske Bistrice.

Potniški promet

Leta 2006 je bilo na relaciji Maribor-Sežana prepeljanih 9,2 milijona potnikov oziroma 60 odstotkov od vseh potnikov v notranjem prometu. Leta 2006 smo med Mariborom in Sežano prepeljali za skoraj 60 odstotkov več potnikov kakor pred petnajstimi leti. Število potnikov na tej relaciji narašča s povprečno letno stopnjo 3,5 odstotka. Lani je bilo na tej relaciji za 1,6 odstotka več potnikov kakor leta 2005 in za 7,4 odstotka več kot leta 2004. Čez mejni prehod Šentilj vozi šest parov vlakov ter dodatno še par vlakov v poletni sezoni. Lani je čez ta prehod potovalo 136.979 potnikov (68.073 jih je izstopilo in 68.906 vstopilo), kar je 59 odstotkov več potnikov kakor pred petimi leti (leta 2002). Čez mejni prehod Sežana vozijo trije pari vlakov, s katerimi je lani potovalo 150.783 potnikov (77.007 jih je izstopilo, 73.776 pa vstopilo). Število potnikov prek tega mejnega prehoda je v primerjavi s letom 2002 sicer manjše, se pa povečuje. Lani se je v primerjavi z letom 2005 na primer povečalo za 22 odstotkov.

Pogovori z Nemškimi železnicami

Nemške železnice in slovenska vlada se pogovarjajo o oblikovanju logističnega holdinga, ki bi združeval Slovenske železnice, Luko Koper in Intereurope. Vodja usklajevalnega odbora projekta o vključevanju Slovenije v mednarodno logistično omrežje Andrej Šircelj pravi, da so cilji projekta vključitev Slovenije v svetovna logistična gibanja in projekte ter doseganje večjih učinkov za slovensko gospodarstvo in za naložbe vanj. »Nemške železnice so dober in učinkovit partner, ki je v desetletju in pol dosegel lepe uspehe. Z njimi išče slovenska stran rešitve za večjo skupno korist. Obstajajo možnosti za ustanovitev skupnega podjetja,« je še povedal Andrej Šircelj.

Generalni direktor Holdinga Slovenske železnice mag. Peter Puhan je povedal, da Slovenske železnice vidijo priložnost v povezovanju in kooperaciji, zato so naklonjene iskanju strateškega partnerja. »Najbolj smiselno bi bilo, da se iz lokalnega okolja širimo na regionalni ravni. Višje prihodke bi bilo moč doseči s širitvijo storitev - da ne ostajamo le operater, temveč da postanemo tudi logist. Želimo sodelovati pri uresničitvi integriranega prometno-logističnega koncepta v Sloveniji, trženju multimodalnih ponudb v železniško-cestnem prevozu in podpri pri posodobitvi železniške infrastrukture. Morebitno povezovanje mora vsem sodelujočim poslovnim sub-

Posodobitev infrastrukture

Današnji čas zaznamujejo dinamične gospodarske in družbene spremembe, ki spodbujajo nastanek novih priložnosti za razvoj prometnih sistemov in vplivajo na njihovo konkurenčno sposobnost v globalnem okolju. Potreba po prilagajanju konkurenčnosti prometnih sistemov se je zlasti pokazala v železniškem prometnem sistemu. Spodbude, ki prihajajo iz Evropske unije, katere del je tudi Republika Slovenija, postavljajo med prednostne naloge zagotovitev mobilnosti prebivalstva, konkurenčnosti in svobodnega pretoka ljudi, storitev in blaga, tudi mednarodnega prevoza potnikov in tovara.

Za Slovenske železnice je posodobitev železniške infrastrukture nujnost, da bi lahko popolnoma izrabili prednosti lege na 5. in 10. transportnem koridorju, ki potekata po Sloveniji. Posodobitev bi omogočila povečanje tovarnega prometa, zlasti v prometu z Luko Koper, in uvajanje hitrih potniških vlakov. Mogoč način financiranja posodobitve infrastrukture so lahko javno-zasebna strateška partnerstva v obliki skupnega podjetja, ki bi moderniziralo infrastrukturo in dobilo koncesijo za uporabo te infrastrukture.

Povezovanje v logistiki

Pri povezovanju transportnih podjetij iz različnih prometnih panog in drugih logističnih podjetij gre za ustvarjanje bolj konkurenčnih in kakovostnejših storitev v logistični verigi. Pri prevozu blaga na železnici se v mednarodnem prometu srečujemo z vrsto dodatnih dejavnosti in ovir, ki jih je treba upoštevati in vključiti v logistični proces. Prevoz pošilk v mednarodnem prometu poteka s storitvami različnih transportnih panog. Logistični ponudnik celovitih logističnih storitev ali integrator združuje prednosti različnih nosilcev transportnih in logističnih storitev na prevozni poti od pošiljatelja do prejemnika ter zagotavlja ustrezno organizacijo za vse podporne logistične procese in komercialne ukrepe.

Naročnik logistične ali transportne storitve pričakuje predvsem kakovostno storitev in tržno sprejemljivo ceno. Konkurenčnost logističnih storitev z železniškim prevozom se lahko zagotovi v primeru skupnega nastopa sodelujočih železniških podjetij in drugih ponudnikov komplementarnih storitev (špediterji, terminali, skladišča in drugi). Taka logistična veriga temelji na organizaciji enotnih in celovitih tržnih, komercialnih in proizvodnih dejavnosti.

jektom omogočiti rast in temeljiti na načelu, da s sodelovanjem vsi pridobijo,« poudarja Puhan.

Peter Puhan se je skupaj z vodstvom Luke Koper in Intereurope sestal z generalnim direktorjem Nemških železnic in njegovimi sodelavci. Namen srečanja je bil predstavitvene narave. Poleg tega so potekali sestanki na nižji ravni za pripravo podatkov o poslovanju zaradi cenitve podjetja in potrebnih vlaganj.

Ministrstvo za finance je razpis za cenilca vrednosti Intereurope, Luke Koper in Slovenskih železnic objavilo 17. julija, iztekel pa se je 27. avgusta. Ocena bo rabila kot strokovna podlaga v pogajanjih Slovenije s tujimi partnerji za oblikovanje strateškega partnerstva, katerega cilj je posodobitev slovenske železniške infrastrukture na petem in desetem vseevropskem koridorju. Na razpis ministrstva za finance za cenitev vrednosti Intereurope, Luke Koper in Slovenskih železnic ter za izdelavo analize vpliva povezave družb s strateškim partnerjem na njihovo vrednost sta 27. avgusta prispeli dve ponudbi. Podjetje KPMG je svojo ponudbo ovrednotilo na 385.000 evrov brez DDV, avstrijska Kapital Bank Grawe Group pa na 250.000 evrov brez DDV. Štiričlanska komisija bo proučila obe ponudbi in odločitev o oddaji javnega naročila sprejela v 60-dnevnem roku, ki je določen z zakonom o javnih naročilih.

Podpis pogodbe med AŽP in SCT

Javna agencija za železniški promet (AŽP) in SCT sta 12. julija podpisala 12 milijonov evrov vredno pogodbo, s čimer so na agenciji uradno začeli uresničevati projekt daljinskega upravljanja sistema stabilnih naprav električne vleke na slovenskem železniškem omrežju. Predvidoma do konca leta 2009 naj bi večinoma posodobili infrastrukturo in vzpostavili daljinsko upravljanje napajanja

naprav električne vleke železniškega omrežja iz središč v Ljubljani, Mariboru in Postojni. Investicijska vrednost celotnega projekta po potrjeni investicijski dokumentaciji znaša 36,85 milijona evrov, od tega je 23,53 milijona evrov Republika Slovenija pridobila iz kohezijskega sklada Evropske unije. Preostanek bo zagotovila Republika Slovenija, kot lastno udeležbo pri financiranju izvedbe projekta.

Slovenija z Italijo podpisala memorandum za železniško povezavo Trst-Divača

Slovenski minister za promet Janez Božič in italijanski minister za infrastrukturo Antonio di Pietro sta 17. julija v Rimu podpisala memorandum o soglasju med ministrstvom o izvedbi čezmejne železniške povezave Trst-Divača kot del prednostnega projekta št. 6 Lyon-Trst-Divača/Koper-

Divača-Ljubljana-Budimpešta-ukrajinska meja. Po Božičevih besedah je podpis memoranduma zaveza obeh držav, da se s skupno prijavo zagotovi sofinanciranje pripravljanih in izvedbenih del s sredstvi EU iz sklada TEN-T v finančni perspektivi 2007-2013. Omogočeno je sofinanciranje v višini do 50 odstotkov za pripravo potrebne projektne dokumentacije in do 30 odstotkov za gradnjo železniške povezave, ki naj bi se začela predvidoma leta 2013. Kot je pojasnil minister Božič, so pripravljala dela ocenjena na okrog 106 milijonov evrov. Od tega bo Italija zagotovila 44 milijonov evrov,

pri čemer bo polovico sredstev črpala iz sklada TEN-T, Slovenija pa 62 milijonov evrov. Tudi Slovenija bo polovico sredstev črpala iz sklada TEN-T. V memorandumu so opredeljena tudi gradbena dela, ki so ovrednotena na okrog 139 milijonov evrov. Slovenija bo po Božičevih besedah iz sklada TEN-T za gradnjo odseka Trst-Divača dobila 42 milijonov evrov, 97 milijonov evrov pa bo zagotovila sama. Začetek gradnje odseka Trst-Divača je, kot pravi Božič, sicer težko napovedovati, predvidoma naj bi bilo to leta 2013. "Železniško povezavo Divača-Koper, ki je sestavni del tega čezmejnega

projekta, naj bi začeli graditi leta 2015," je dejal prometni minister. Z gradnjo povezave Koper-Divača se koprsko pristanišče navezuje na peti prometni koridor. Slovenska in italijanska ekspertna skupina sta v okviru projekta Interreg IIIA že našli stično točko, kjer se povezava Trst-Divača naveže na povezavo Koper-Divača. Mora pa dati omenjeni projekt odgovor glede tehnične izvedbe te povezave, poudarja Božič. Po podpisu memoranduma sledi usklajevanje določenih dokumentov s strani posebne mešane komisije, sestavljene iz slovenskih in italijanskih vladnih strokovnjakov. (sta)

Bombo uspešno deaktivirali

Zaradi odstranitve neeksplodirane letalske bombe iz druge svetovne vojne na italijanski strani, tik ob državni meji s Slovenijo, je bil 13. julija zaprt solkanski mejni prehod, ulica 9. korpusa, od križišča s Prvomajsko do mejnega prehoda in Kolodvorske ulice. Bojno sredstvo, ki ga je letalo tam spustilo pred več kakor šestdesetimi leti, je ležalo približno meter pod zemljo na vrtu družine, ki stanuje v Svetogorski ulici v sosednji Gorici. Pirotehniki so poldrugi meter dolgo in 250 kilogramov težko bombo deaktivirali in nato odpeljali do razstrelišča. Zato so evakuirali 200-metrski pas okoli najdišča bombe ter že navedene ulice tudi na naši strani. Po besedah poveljnika javne gasilske službe novogoriške mestne občine Simona Vendramina je odstranitev potekala po načrtih, brez zapletov.

Sanacija postaje Domžale

Štirinajstega aprila letos je skupina najstnikov vlomila v službene prostore in podtaknila požar na železniški postaji Domžale. Popolnoma uničeni so bili prostori in oprema prometnega urada, prodaje vozovnic in čakalnica, nepoškodovana je k sreči ostala premikalna miza v prometnem uradu. Škoda je bila ocenjena na 42.000 evrov brez DDV.

Zaradi velike vrednosti sanacije je bilo treba speljati postopek javnega naročila. Dela na objektu smo začeli sredi maja. Najprej smo želeli sanirati le posledice požara v objektu (okna, vrata, instalacije, omete, strope, tlake in talne obloge, opremo v prostorih prometnega urada, prodaje vozovnic in

čakalnici) in delno ožgano fasado. Pozneje se je pokazalo, da bi objekt še vedno deloval hudo zanemarljivo, zato smo se odločili za zamenjavo vseh oken in sanacijo fasade. Vsa dela, od zavarovanja objekta po požaru do dosedanje ureditve, so stala okrog 90.000 evrov brez opreme (pohištvo in računalniki sekcije za vodenje prometa in sekcije za potniški promet) in brez omrežja za pos terminal za prodajo vozovnic. Denarna sredstva niso zadoščala za sanacijo strehe višjega dela objekta, zato jo načrtujemo za prihodnje leto. Potniška blagajna je odprta od 5. do 21. ure.

Olga Žvanut

Prepoved kajenja na Slovenskih železnicah

Z uveljavitvijo zakona je v vseh zaprtih delovnih prostorih na Slovenskih železnicah začela veljati prepoved kajenja. Na železniških postajah ni posebnih kadilnic, kajenje potnikov na vlakih bodo nadzirali sprevidniki tako, kot doslej. Na vlakih v notranjem prometu že nekaj let kajenje ni bilo dovoljeno. Na oddelkih mednarodnih vlakov, kjer je bilo do sedaj dovoljeno kajenje, so posebne oznache, ki kajenje prepovedujejo. OŽ

Več potnikov in tovora na Bohinjski progi

Lani smo na Bohinjski progi (Jesenice-Nova Gorica-Sežana) prepeljali 445 tisoč potnikov, kar je za 4,6 odstotka več kot leta 2005. V zadnjih petih letih se število potnikov na tej progi povečuje za 4,7 odstotka na leto. Indeks rasti 2006/2002 znaša 18,7 odstotka. V prvi polovici tega leta je bilo prepeljanih 289 tisoč ton tovora, kar je za 17,2 odstotkov več kot v istem obdobju lani.

Nosilki dejavnosti za promocijo Bohinjske proge sta občini Bled in Bohinj, za uvrstitev proge v dediščino Unesca pa občina Tolmin. Za promocijo potovanja z vlakom po Bohinjski progi pa so Slovenske železnice izdale tudi reklamna gradiva v štirih jezikih. Priljubljeni muzejski vlak in bohinjsko progo kot vrhunsko turistično destinacijo smo promovirali na lanski jesenski londonski turistični borzi in tudi marca letos na ber-

linski turistični borzi. Zanimanje domačih in tujih turistov se je zelo povečalo, saj je povpraševanje po vožnjah z muzejskim vlakom skoraj trikrat večje kakor lani. V letošnji sezoni smo do sedaj v primerjavi z istim obdobjem lani prepeljali za tretjino več muzejskih vlakov. Do konca avgusta je muzejski vlak vozil sedemindvajsetkrat, septembra je načrtovanih osem voženj, oktobra štiri vožnje in novembra tri vožnje.

Prejšnja leta so med tujimi gosti prevladovali Nemci, letos pa prihaja več francoskih turistov, ki so se peljali z Jesenic na izlet po dolini Soče in v Goriška Brda, večja se tudi zanimanje angleških, švicarskih, finskih in japonskih turistov. Goste, ki počitnikujejo na Bledu, v sodelovanju z agencijo enkrat na teden vozimo na izlet po bohinjski progi tudi z rednim potniškim vlakom.

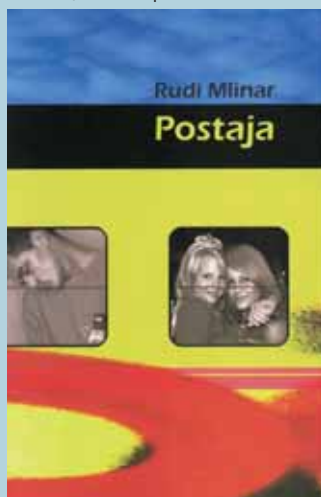
Od januarja do maja letos je bilo z avtovlakom, ki vozi skozi Bohinjski predor, prepeljanih za skoraj deset odstotkov več vozil kot v istem obdobju lani, junjsko povečanje pa je skoraj 13-odstotno. Največji delež pomenijo osebna vozila, z avtovlakom pa je mogoče prepeljati tudi kombije in manjše poltovornjake ali avtodome. Na vlak je mogoče naložiti vozila, ki so visoka največ 3 in široka 2,4 metra. Sicer pa se po najkrajši poti med Gorenjsko in Primorsko prepelje največ vozil in potnikov, kar 45 odstotkov, od junija do avgusta, zanimanje za prevoz pa je čedalje večje, tudi zaradi ugodne cene. Tako se je na primer število prepeljanih avtomobilov lani v primerjavi z letom 2005 povečalo kar za 60 odstotkov. Cena prevoza avtomobila skupaj s potniki od Bohinjske Bistrice do Mosta na Soči je 11 evrov, vsak dan pa skozi predor vozi šest parov avtovlakov.

Predstavitev knjige Postaja

Knjižno novost – roman *Postaja* – avtorja Rudija Mlinarja bomo lahko spoznali na predstavitvi, ki bo štiriindvajsetega septembra v Informacijskem centru na železniški postaji Ljubljana. *Postaja* opisuje prepletanje človeških usod in utrip na ljubljanski železniški postaji v 24 urah. Na predstavitvi bo pogovor o romanu vodil kipar in pesnik Rudi Stopar, nastopil pa bo tudi Sekstet trobilcev kulturnega društva Franc Bogovič iz Dobove. Krajši odlomek iz knjige nam bo prebrala Ivana Vatovec. Rudi Mlinar, rojen 1950 na Dolgi Brdi v bližini Prevalj,

je napisal približno dvajset gledaliških del za mladino in prav toliko za odrasle, prvo samostojno publikacijo pa je izdal leta 1984 (zbirka črtic *Pekoče zvezde*). Leta 2004 je izšel roman *Ciril iz Šentanela*, istega leta je v nadaljevanjih v tedniku *Nedelja* izhajal roman *Kjer ptice oneme*, ki je leto pozneje izšel tudi v knjižni obliki. Leta 2005 je izšla zbirka črtic *Vstopite* in roman *Vsa njegova križpotja*, ki ga je napisal skupaj z ženo Ivano Vatovec. Zaposlen je v Železniškem invalidskem podjetju v Brežicah, pred tem pa je šest let opravljal dela varnostnika na postaji Ljubljana.

Roman *Postaja* je izdala Založba Goga iz Novega mesta, stane pa 19 evrov.



Predstavitev vlaka Flirt podjetja Stadler

Slovenske železnice se pripravljajo na nakup novih vlakov in potniških vagonov, s katerimi bi nadomestili dotrajane zmogljivosti, med katerimi so nekatere stare več kot tri ali celo do štiri desetletja. Prvi se je na slovenskih progah predstavil vlak Minuetto podjetja Alstom. Z njim so se konec marca od Ljubljane do Celja in nazaj peljali strokovnjaki Slovenskih železnic, gostje in novinarji več kakor desetih medijskih hiš.

Tretjega julija je bila na vrsti predstavitev vlaka Flirt. Predstavitvena vožnja je bila na progi med Ljubljano in Celjem. Vlak je odpeljal s tira 3 a ljubljanske železniške postaje ob 10.30 in v Celje prispel ob 11.52. Ob 12.05 je odpeljal s celjske postaje proti Ljubljani in tja prispel ob 13.23. Popoldne pa je bil na ogled na tiru 6 b ljubljanske železniške postaje.

Osebna izkaznica vlaka Flirt

Flirt (Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug) je izdelek podjetja Stadler, namenjen za primestni, regionalni in medmestni promet. Uspešnost vlakov Flirt potrjuje podatek, da so jih od leta 2002 prodali 325 različnim operaterjem v osmih državah.

Vlaki Flirt so lahko od dva- do šestčlenski, nizkopodne izvedbe in so lahko izdelani za vse vrste napetosti (15 kV in 25 kV AC ter 3 kV DC), možna pa je tudi dizelelektrična izvedba.

Vlaki Flirt izpolnjujejo vse, tudi najnovejše evropske standarde, na primer v zvezi s trdnostjo, hrupom ali protipožarno varnostjo. Razporeditev sedežev in opreme kot tudi število vrat je popolnoma prilagodljivo glede na želje in potrebe kupcev.

Vlak, ki je bil pri nas na predstavit-

vi, se imenuje Flirt Tilo in je v lasti švicarskih železnic SBB. Je štiričlenski dvosistemski vlak (15kV AC in 3 kV DC) z dolžino 74 metrov in trajno močjo 2000 kW, ki ga uporabljajo za povezavo kantona Tessin v Švici z Lombardijo v Italiji. Največja hitrost, ki jo vlak doseže, je 160 kilometrov na uro. Ima 182 sedišč in 244 stojišč. Značilnosti teh vlakov so med drugim prostorna in udobna ter klimatizirana notranjost, prostor za vozičke, kolesa ali smuči, udobnost vožnje ter sodobna pogonska in krmilna oprema. Omogočeno je enostav-



no gibanje po vlaku ter visoka pretočnost ob vstopu in izstopu potnikov, kar omogoča krajše postanke na postajah.

Investicijski program

Investicijski program obsega dvajset motornih garnitur in trideset potniških vagonov. S to investicijo želimo posodobiti in razširiti obstoječi vozni park s konkurenčnimi in do potnikov prijaznimi voznimi sredstvi, doseči večjo konkurenčnost nacionalnega operaterja na prihodnjem liberaliziranem trgu in ponuditi boljšo kakovost potniških storitev v notranjem in mednarodnem prometu.

Predvidena skupna vrednost investicije znaša 160,64 milijona evrov,



financirana bo s krediti domačih poslovnih bank (45 odstotkov) in Eurofime (50 odstotkov), 5 odstotkov pa iz lastnih sredstev. Če se bo Holdingu Slovenske železnice posrečilo uvrstiti obravnavani dokument v nacionalne razvojne programe, bo mogoče pridobiti tudi sredstva Evropske unije, načrtovana za obdobje 2007-2013. Podpis pogodbe za nabavo novih voznih sredstev je predviden v prvi polovici leta 2008, prve dobave načrtujemo za leto 2009.

Odločamo se o nabavi novih motornih garnitur potniškega prometa ter vagonov, ki bodo vozili na glavnih progah petega in desetega koridorja. Trenutno vozi po slovenskih progah še sedem gomulk, ki so stare več kakor tri-

deset, nekatere pa celo več kakor štirideset let. Z uvedbo novih hitrih vlakov z nagibno tehniko EMG 310 Pendolino in novih primestnih vlakov EMG 312 Desiro se je stanje v železniškem potniškem prometu na glavnih progah po letu 2000 precej izboljšalo. Občutno se je zmanjšala povprečna starost elektromotornih garnitur in povečala kakovost prevoza potnikov.

Z nabavo novih voznih sredstev se bo kakovost storitev v železniškem potniškem prometu bistveno povečala. Predvsem je to pomembno zaradi odprtja trga mednarodnim prevoznikom v prihodnosti, ki bi lahko ogrozili ponudbo domačega prevoznika, če ne bomo imeli dovolj sodobnih in kakovostnih voznih sredstev, ki bi zadostila čedalje večjim zahtevam uporabnikov prevoznih storitev.

Načrtovana investicija naj bi tudi prispevala k varovanju okolja, saj predpostavljamo, da bodo novi vlaki in sodobni vagoni pritegnili dotedanje uporabnike cestnega prometa, ki se bodo preusmerili s ceste na železnico. Tako bi se tudi bistveno zmanjšali eksterni stroški in onesnaževanje okolja, ki jih povzroča cestni promet.

Po rezultatih ankete se je kakovost izboljšala

Eden izmed pomembnejših ciljev potniškega prometa Slovenskih železnic je opravljati celovite in uporabniku prijazne prevozne storitve v Sloveniji in širši regiji. Pri tem je bistvenega pomena usklajenost zastavljenih ciljev z željami in pričakovanji naših potnikov. Sledenje potreb naših odjemalcev, ki zahtevajo kakovostno storitev po primerni ceni, bo vplivalo na povečanje tržnega deleža, dolgoročno konkurenčno sposobnost železniških prevozov in evropsko primerljivost opravljanja prevoznih storitev.

Železniški potniški promet v Republiki Sloveniji je kot del javnega potniškega prometa dolžan potniku zagotoviti varen, udoben in točen prevoz, skladen z voznim redom. V prihodnji zasnovi javnega potniškega prometa pričakujemo, da bo železnica glavna prevozna hrbtenica, ki se bo kapilarno napajala z drugimi prevozniki. Potniki bodo imeli prosto izbiro prometnega sredstva z visoko stopnjo povezanosti avtobusnega in železniškega prometa. To jim bo omogočalo optimalno dostopnost do javnega potniškega prometa in cenovno ter časovno spremenljivost v primerjavi z osebnim prevozom.

Tem ciljem se bomo približali z uresničitvijo dveh velikih projektov, ki trenutno potekata. Ta projekta sta posodobitev odprave potnikov z namenom odprave ročne prodaje vozovnic (ticketing) in nabava novih voznih sredstev potniškega prometa. Pričakujemo, da bosta modernizacija in uvajanje sodobnih tehnologij vplivala na izboljšanje kakovosti železniški prevozov in posledično povečanje zadovoljstva potnikov, poleg tega

pa privabila na železnico nove potnike.

Ne smemo pozabiti na druge novosti, ki smo jih udeležili lani. Ena izmed bolj odmevnih je odprtje drugega Info centra v Mariboru, ki pomeni nadaljevanje zelo obiskanega in že dobri dve leti delujočega Info centra v Ljubljani. Julija letos je vrata odprl tudi Info center v Celju, konec leta pa pričakujemo podobno storitev tudi v Kopru.

Na izboljšanje obveščeni potnikov vplivajo tudi klicni center, aktualna internetna stran in zadnje leto tudi uporaba interneta po prenosnih računalnikih na železniški postaji v Ljubljani. Tega so prav gotovo še posebej veseli tisti potniki, ki se tudi na potovanjih ne morejo odpovedati brskanju po internetnih straneh in pošiljanju e-pošte. Trenutno je uporaba brezžičnega interneta na voljo brezplačno, pozneje

pa bo plačljiva, pri čemer bo ogled internetne strani Slovenskih železnic in nekaj drugih strani še vedno brezplačen.

Uspešnost in učinkovitost uvajanja novosti merimo z anketo kakovosti ter števila pritožb, pripomb, predlogov in pohval potnikov, kar vse pomeni neposredni odsev zadovoljstva naših odjemalcev.

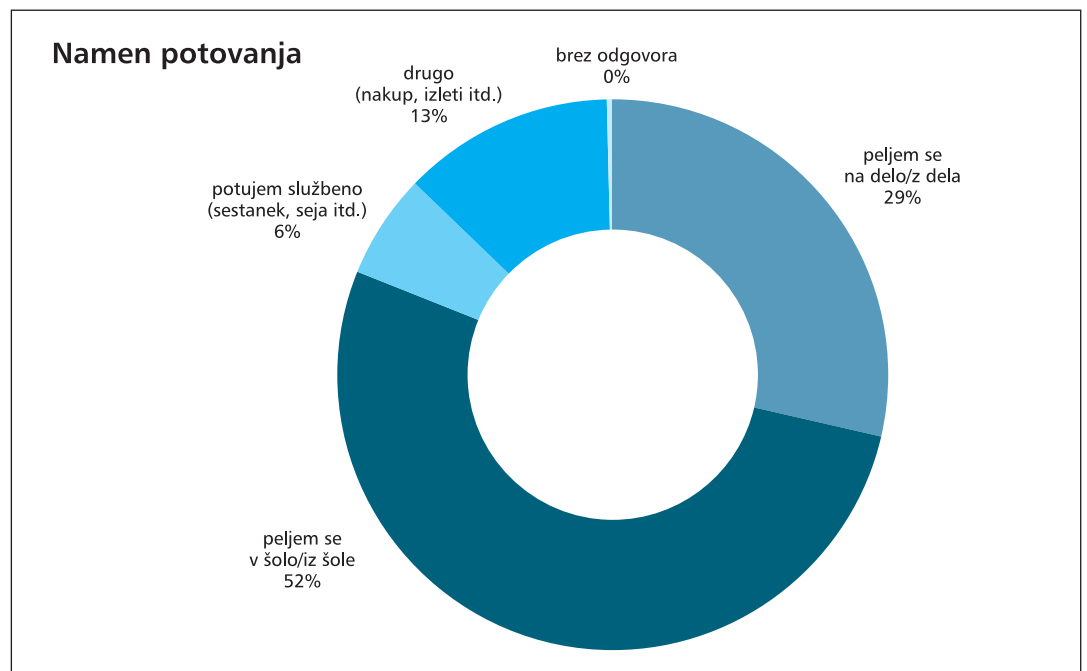
Z anketo kakovosti, ki jo pripravimo enkrat na leto, torej ugotavljamo strukturo potnikov na vlakih po posameznih progah in po vrstah prometa, odziv potnikov na spremembe, ki jih uvajamo Slovenske železnice v okviru projekta kakovosti, in odziv potnikov na spremembe pri posameznih elementih kakovosti (vozni red, vlak, osebje in postaja). Rezultati ankete poleg tega prikazujejo demografsko strukturo potnikov, ki se uporablja pri različnih analizah.

Predlogi, pripombe in pohvale potnikov rabijo kot merilo pri izboljšanju obstoječih in pri novih ponudbah, hkrati pa pomenijo pobudo za odpravo nepravilnosti.

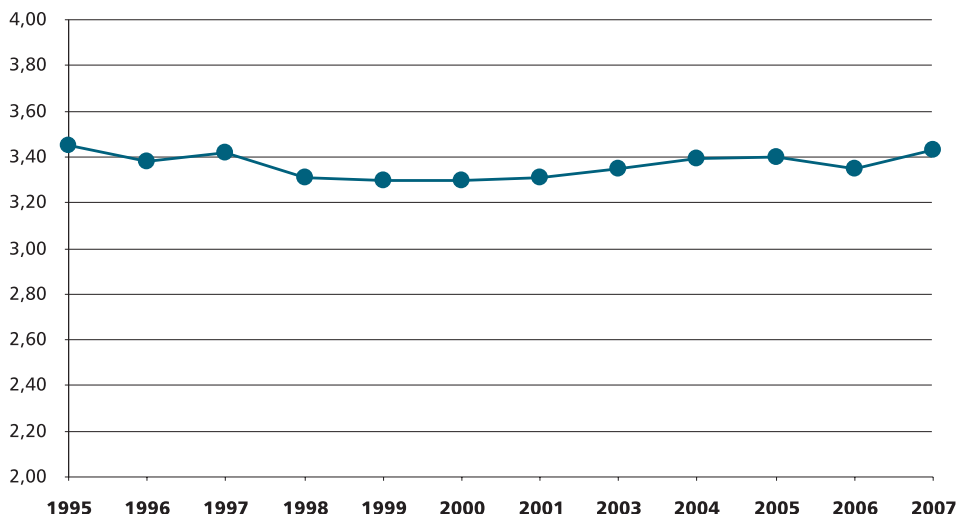
Rezultati ankete

Anketa se je izvajala od 26. marca do 1. aprila na vseh vlakih Slovenskih železnic. Na vlaku je bilo anketiranih od deset do dvajset naključnih potnikov, odvisno od frekvenca potnikov in dolžine relacije vlaka. Vlakospremno osebje je skladno z navodili anketne liste v ovojnicah razdelilo potnikom, ki so izpolnjene liste vrnili osebju. Na anketni list je odgovorilo čez šest tisoč anketirancev.

Večina naših potnikov potuje po Sloveniji in manj v tujino. Od vseh je največ dnevnih migrantov. Letos je delež teh potnikov



Pregled povprečnih ocen v obdobju 1995 - 2007



znašal 81,3 odstotka, prevladujejo pa šolarji in zaposleni. Šolarji pretežno kupujejo šolske abonentske vozovnice (tedenske, mesečne, polletne in letne), katerih uporaba se z leti zaradi ugodnosti povečuje. Nasprotno pa mladi manj kupujejo vozovnice s 30-odstotnim popustom za mlade, kar je zaslediti tudi pri drugih potnikih, saj se je delež enosmernih in povratnih vozovnic zmanjšal. Zadovoljstvo potnikov s storitvami potniškega prometa

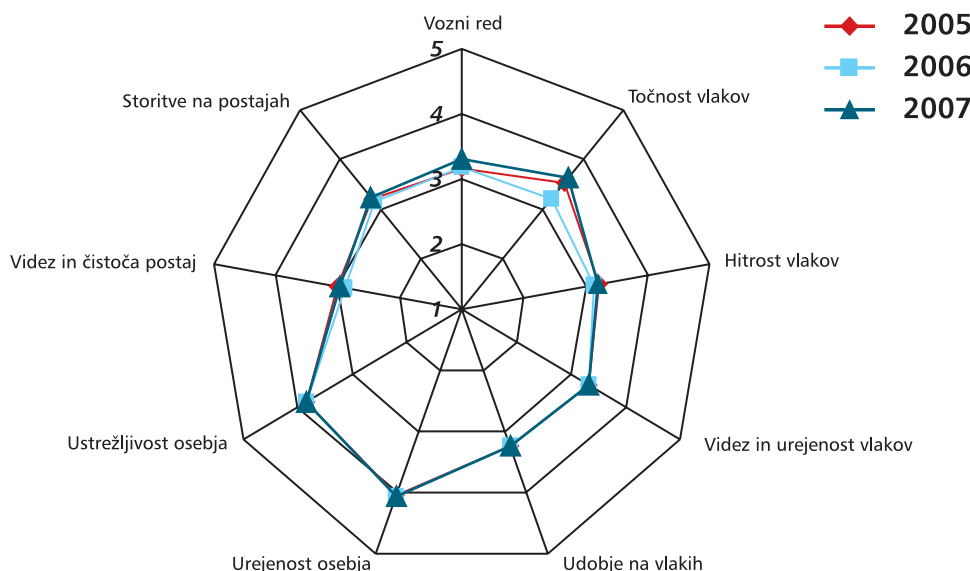
narašča. Povprečna ocena elementov kakovosti znaša 3,43 in tako pomeni najvišjo oceno v zadnjih desetih letih. Kakovost skoraj vseh elementov se je izboljšala, razen ocenjevanje osebja, ki se od preteklega leta ni spremenila. Kljub temu je osebje še vedno najbolj ocenjen element kakovosti, najbolj pa potniki ocenjujejo ustrežljivost in urejenost osebja na vlakih ICS ter mednarodnih vlakih. Opazno se povečuje tudi ocena kakovosti voznega reda, in sicer

se je v primerjavi s preteklim letom povečala s 3,18 na 3,31. Letos je vozni red ocenjen z najvišjimi ocenami v obdobju od leta 1998. Poleg voznega reda se izboljšujejo tudi elementi kakovost vlaka, predvsem zaradi precej večjega deleža pravih dobrih in odličnih ocen točnosti vlaka. Po mnenju potnikov se je najbolj izboljšala točnost vlakov ICS, saj se je povprečna ocena z 2,9 letos povišala na 3,9. Tudi videz in urejenost vlakov ICS se je izboljšal s povprečno oceno

4,0. Opazovano pri vseh vlakih pa se je omenjeni element kakovosti nekoliko poslabšal. Potniki so v anketi ocenjevali tudi urejenost in ustrežljivost osebja. Ta element kakovosti je tako kot pretekla leta ocenjen z najvišjimi ocenami. Letos znaša povprečna ocena urejenosti osebja 4,06, ustrežljivosti osebja pa 3,86. Najbolj ustrežljivo in urejeno osebje je na vlakih ICS in mednarodnih vlakih. Po rezultatih anket sta tako videz in čistoča postaj ter storitve na postajah najslabše ocenjena elementa kakovosti. Kljub temu so potniki ocenili elemente kakovosti postaj z boljšimi ocenami kot preteklo leto.

Rezultati prikazujejo, da se kakovost storitev potniškega prometa izboljšuje. Še vedno pa obstajajo pomanjkljivosti, na katere so nas potniki v anketi opozorili s slabšimi ocenami in jim je zato treba nameniti posebno pozornost. Odprava motečih nepravilnosti in nadaljnji razvoj naših prevoznih storitev bosta gotovo povečala zadovoljstvo potnikov, vedno pa si želimo povratne informacije potujočih. Pomembno je, da storitve potniškega prometa prilagajamo zahtevam in željam naših uporabnikov in s tem obdržimo obstoječe segmente potnikov in pridobimo nove. Kot je bilo že velikokrat poudarjeno, je veliko težje in dražje pridobiti novega potnika, kakor obdržati obstoječega. Hkrati zadovoljni potniki ustno prenašajo svoje pozitivne izkušnje na druge. Kljub temu si želimo boljše prepoznavnosti v javnosti in podobo modernega prevoznika, kar Slovenske železnice so. Promociji je treba v naslednjem obdobju nameniti več pozornosti in širiti do potnikov prijazno podobo železniških prevozov, za kar se moramo truditi vsi zaposleni na železnicah. Obvladovanja kakovosti ne smemo prepustiti naključju, temveč vzpostaviti svojim ciljem primeren sistem poslovanja, pri čemer pa je pomembno sodelovanje vseh, ki sodelujejo v poslovnem procesu.

Povprečne ocene elementov kakovosti





Z vlakom na Oktoberfest

Tudi letos bo München v drugi polovici septembra dobil drugačno, živahnijo podobo. Letos od 22. septembra do 7. oktobra. Iz resnega poslovnega, trgovskega in turističnega središča na Bavarskem se München prelevi v bučno mesto, kamor se dobesedno zgrinjajo množice ljubiteljev zabave ... in seveda piva ... z vsega sveta. Lani je bilo kar 6,5 milijona obiskovalcev, letos naj bi jih bilo še več.

Prva dva dneva Oktoberfesta spremlja živahno dogajanje na ulicah mesta in sta tako zanimiva tudi za tiste, ki jim pivo ni najbolj priljubljena pijača. V soboto, 22. septembra, ob 10.45 bo slavnostni prihod predstavnikov pivnic in gostiln z okrašenimi kočijami in godbo. Tokrat naj bi bilo kar okrog tisoč sodelujočih. Še večja paša za oči je parada v nedeljo, 23. septembra, z začetkom ob 10. uri. Parada se vije od Maximilianstrasse prek središča do lokacije, na kateri je Oktoberfest, na njej pa naj bi bilo več kakor osem tisoč sodelujočih. Parada je živahna predstava

narodne glasbe in plesa, na njej pa sodelujejo zvezne dežele Nemčije s svojimi narodnimi nošami in glasbenimi skupinami.

Sredstva javnega prevoza so v času Oktoberfesta zelo cenjena, saj ... kdo bi tvegalo plačilo prometne kazni ali pa še kaj dosti hujšega. V najboljšem primeru bi potovanje z avtom lahko pomenilo, da bi zaradi gneče na cesti za sam Oktoberfest zmanjkalo časa. Slovenske železnice obiskovalcem ponujajo možnost prevoza z vlakom. Od glavne železniške postaje v Münchnu do prizorišča je le nekaj minut hoda, zato bo vlak za brezskrben izlet gotovo najboljša izbira. Povratna vozovnica Ljubljana-München za potovanje v 2. razredu po ponudbi München Spezial stane le 68,20 evra. Vozovnica velja na katerem koli vlaku na relaciji Ljubljana-Beljak-Salzburg-München oziroma nazaj. Vsak dan je potnikom na razpolago kar pet povezav v vsako smer (tri neposredne in dve s prestopanjem). Če boste poto-

vali ponoči, boste obenem prihranili čas. Tisti, ki si ponoči želijo še nekaj dodatnega udobja, se lahko odločijo tudi za potovanje v ležalniku ali spalniku. Doplačilo

za ležalnik znaša 13,40 evra, za spalnik pa 29 evrov (v kabini turist za tri osebe) oziroma 43,60 evra (v kabini double za dve osebi). Se torej dobimo v Münchnu?

ODHOD (neposredne zveze)

	EC 212/112	IC 210/IC 110	296/268*
LJUBLJANA	10.10	16.00	23.42
MÜNCHEN	16.32	22.30	6.17

ODHOD (zveze s prestopanjem v Beljaku oziroma Salzburgu)

IC 310/EC114			EC 314/IC 2290		
	Prihod	Odhod		Prihod	Odhod
LJUBLJANA	-	8.05	LJUBLJANA	-	12.05
VILLACH Hbf	10.00	10.11	SALZBURG	16.48	16.53
MÜNCHEN	14.29	-	MÜNCHEN	18.34	-

VRNITEV (neposredne zveze)

	IC 111/IC 211	EC 113/213	269/297**
MÜNCHEN	7.26	11.26	23.45
LJUBLJANA	13.53	17.42	6.05

VRNITEV (zveze s prestopanjem v Beljaku oziroma Salzburgu)

EC 115/IC 311			EC 69/EC 315		
	Prihod	Odhod		Prihod	Odhod
MÜNCHEN	-	13.26	MÜNCHEN	-	15.26
VILLACH Hbf	17.47	18.04	SALZBURG	16.54	17.13
LJUBLJANA	19.48	-	LJUBLJANA	21.42	-

* možnost potovanja s spalnikom ali ležalnikom

Teden mobilnosti

V dogovoru z Avstrijskimi železnicami bomo na Slovenskih železnicah dali Evropskemu tednu mobilnosti poudarek s posebno ugodno ponudbo. Vsi potniki, ki se bodo v tem času odločili potovati v Avstrijo, bodo lahko kupili vozovnico s kar 50-odstotnim popustom za vožnjo po progah obeh železniških uprav. Edini pogoj je, da se potovanje začne in konča od 16. do 22. septembra 2007. Ugodnost velja za povratna potovanja z vsemi vrstami vlakov, razen s posebnimi, kupiti pa bo mogoče vozovnice za 1. in 2. razred. Na Slovenskih železnicah se vozovnice izdajajo na naslednjih prodajnih mestih: v PIC in Info centru Ljubljana, PIC in Info centru Maribor, PIC in Info centru Celje ter PIC Koper.

Ker je september več kakor primeren za krajše jesenske izlete in ker je Avstrija blizu, je teden mobilnosti prava priložnost, da naredite nekaj zase. Morda se odpravite na izlet le v bližnjo sosesčino, na primer do Gradca ali pa dlje do cesarskega Dunaja. Ne nazadnje pa so tu še Mozartov Salzburg z odličnimi povezavami tudi za enodneveni izlet, Innsbruck ali pa potepanje po manj znanih, manjših krajih, ki so prav tako dostopni z vlakom. Odločitev je vsekakor vaša.

Informacije o voznem redu dobite na spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si ali po elektronski pošti: potnik.info@slo-zeleznice.si.

Izkušnje z vlaki ICS

Zasedenost vlakov ICS je nekaj nad povprečjem vseh naših vlakov. Povprečna zasedenost vlakov ICS od januarja do julija letos znaša 36,29 odstotka, medtem ko je bila povprečna zasedenost vseh vlakov potniškega prometa na Slovenskih železnicah lani 30,2-odstotna. V prvem polletju tega leta je bilo z vlaki ICS prepeljanih za 8,7 odstotka več potnikov kakor v istem obdobju lani. Z vlaki ICS povprečno prepeljemo 16.800 potnikov na mesec. Po rezultatih ankete, narejene marca letos, je od vseh potnikov, ki potujejo z vlaki ICS, četrtnina takih, ki potuje na delo oziroma z njega. Delež teh potnikov se z leti povečuje.

V sedmih letih vzdrževanja so se omenjena vozila pokazala

kot dokaj zanesljiva, z malo okvarami. Rezultat tega je velika razpoložljivost, ki je več kot 80-odstotna. To smo dosegli tudi z nočnim vzdrževanjem vozil, to je v času, ko jih ne potrebujemo za vožnje. Razpoložljivost pa bi bila še občutno višja, če ne bi bilo pogostih izrednih dogodkov. Tem se žal ni mogoče izogniti, velikokrat pa povzročijo daljši izpad vozil iz obratovanja zaradi popravil nastale škode.

Vlaki ICS – Pendolini so v povprečju prevozili že po 1.500.000 kilometrov, kar je okrog 18.000 kilometrov na mesec, s čimer se uvrščajo v sam vrh po prevoženih kilometrih v voznem parku Slovenskih železnic, pa tudi v primerjavi s podobnimi vozili sosednjih železniških uprav. OŽ

Znanje nikoli ne škodi ...

Z vstopom v Evropsko unijo je Slovenija postala na zemljevidu bolj prepoznavna in znatno bolj zanimiva za turiste iz tujine. Ljubljano v poletnih mesecih dobesedno preplavijo tuji turisti, in vsakdo, ki se znajde na železniški postaji, lahko ugotovi, da ni tam nič drugače. Pa ni tako le v Ljubljani. Mladi in mladi po srcu, z večjimi in manjšimi nahrbtniki, raziskujejo našo domovino, potujejo z vlaki v notranjem in mednarodnem prometu in tudi pri nas kupujejo vozovnice.

Kako smo na Slovenskih železnicah pripravljani na potnike, ki morda za slovenščino niti slišali niso, kaj šele da bi znali nekaj osnovnih besed? Za vlake, ki vozijo v mednarodnem prometu, so napovedi v tujem jeziku (angleščini ali nemščini in če vlaki vozijo na Hrvaško, tudi v hrvaščini) predpisane. Žal se včasih na vlaku pokaže, da se napovedovanje iz takih ali drugačnih razlogov ne izvaja tako, kot je predvideno. Če morebitne objektivne vzroke še lahko sprejmemo, za druge ne opravičila. Potnik je naš gost,

ki je svoje potovanje plačal, in vsekakor si zasluži, da ga informiramo. Da mu olajšamo potovanje po zanj docela neznanih krajih – morda na drugem kontinentu, z drugo pisavo ... Da bo vedel, kje izstopiti, kje prestopiti. Ali pa da bo razumel, kaj mu vlakospremno osebje poskuša dopovedati, če morda pride do neljube konfliktna situacije.

Kaj pa postaje? Mednarodne vlake v tujem jeziku napovedujejo na zelo redkih postajah. Dokler vlaki vozijo po voznom redu, se tuji potniki še nekako znajdejo - a ko pride do zamud, sprememb tira in podobnih nepredvidljivih ali neljubih dogodkov, je zadeva dosti težja. Še posebej, če gre za dragocene minute do odhoda vlaka ...

Potreba po znanju tujih jezikov je močno poudarjena v informativnih centrih, ki smo jih v zadnjem času odprli na železniških postajah Ljubljana, Maribor in Celje. Še posebej to velja za ljubljanski info center, kamor se zgrinjajo tuji potniki dobesedno z vsega sveta. Ne gre pozabiti niti

prodajnih mest – pa ne le tistih, kjer se prodajajo vozovnice za mednarodni promet. Tuji turisti se namreč pogosto odločajo tudi za raziskovanje Slovenije z vlakom in taki se znajdejo tudi pred blagajnami za notranji promet. In tu je treba potniku prodati ustrezno vozovnico, ga opozoriti na rok veljavnosti, na prestopanje in morda še kaj! Brez vsaj osnovnega znanja tujega jezika ne gre, ali pa z velikimi mukami in veliko zadrege.

Da bi našemu osebju olajšali delo, smo se v PE Potniški promet odločili za organizacijo tečajev angleščine za vlakospremno osebje ter delavce PIC in informacijskih centrov. Glede na to, da imajo potniki prvi (in morda edini) stik z železniškimi delavci ravno ob nakupu vozovnice ali na potovanju z vlakom, je strokovno znanje teh profilov delavcev za opravljanje njihovega dela izjemnega pomena. S profesorji, ki smo jih najeli za izvedbo tečajev, so bili pripravljani programi, v katerih so zajete tako osnove splošne vsebine s poudarkom na železniški ter-

minologiji kot tudi komuniciranje s potniki (pri blagajniškem okencu in na vlaku).

Tečajnikom, ki so obiskovali in končali do sedaj organizirane tečaje, bo v prihodnje nedvomno nekoliko lažje. Vendar – ne zatiskejmo si oči. Do komuniciranja v tujem jeziku brez zatikanja je še dolga pot. Sploh pa bo potrebno še veliko tečajev, da bomo zajeli čim širši krog delavcev.

Misel za konec? Čeprav vsi živimo v nenehni stiski s časom, je čas, »naložen« v učenje koristnih stvari, kar tuj jezik nedvomno je, ena najboljših naložb ... za lažje opravljanje našega dela, za več samozavesti ... Tudi sama si nikoli ne bi bila mislila, da bom morala ob stavki italijanskih železnic brez denarja v žepu in ob izredno neugodnih vremenskih razmerah prepričati italijanskega taksista, da me pelje iz Benetk v Ljubljano. Samo »z rokami« mi to nedvomno ne bi nikoli uspelo. Ne nazadnje se bo mogoče tudi vam kdaj zgodilo, da boste to znanje še »krvavo« potrebovali. V službi ali v zasebnem življenju ...

Jezikovni in kulturni center AMBRA



Ker je jezik naš poklic!

- Turški predavatelji, native speakerji za turščino
- Angleški predavatelji in izvorni angleški jezik
- Prevodi v turščino
- Poletne jezikovne šole v Turčiji
- Ugodni plačilni pogoji za vse starostne skupine
- Skupinski popust za tečaje
- Tečajniki Ambre so udeleženci mednarodnih tekmovanj in natečajev v turščini



GOSPOSVETSKA 4, SI – 1000 LJUBLJANA

+386 1 232 81 05 jkcambra@gmail.com - www.ambra.si

Osoje.

Z vlakom na Osojsko jezero

»Pozdravljam te, oj temni,
 stoletni samostan!
 Pozdravljam te, zelena
 jezerska tiha plan!
 Prelepi skriti biser koroške ti
 zemlje,
 bo li miru kraj tebe tu našlo
 mi srce?«

ANTON AŠKERC: *Mutec osojski*

Osojsko jezero (Ossiacher See) je drugo največje jezero v Celovški kotlini (za Vrbskim jezerom) in je približno 3,3-krat večje od Bohinjskega jezera. Leži med Osojščico ali Gorelico (Gerlitz, 1911 m) na severu in Osojskimi Turami (Ossiacher Tauern) na jugu. Jezero je dolgo 10,8 kilometra, široko 700 do 1500 metrov, njegova največja globina pa je 47 metrov. Voda v Osojskem jezeru se poleti segreje na 22 do 23 stopinj Celzija, zato je jezero v sezoni primerno za kopanje in je tudi pomembno središče vodnih športov. Slovenska govorica se je v okolici Osojskega jezera ohranila do prve svetovne vojne, danes pa poteka severna meja uradnega dvojezičnega ozemlja južno nad jezerom po grebenu Osojskih Tur. Turistično središče so Osoje (Ossiach) na jugovzhodni obali jezera. Na Osojah sta ohranjena benediktinski samostan (sedaj preurejen v hotel), ki je nastal že pred letom 1028, in pripadajoča samostanska (danes farna) cerkev Marijinega vnebovzvetja. Več informacij je v publikaciji v slovenščini, ki je dostopna na spletni strani <http://members.aon.at/pfarre->



Železniško in ladijsko postajališče Sedlo (Sattendorf).

[ossiach/pdf/Samostanska_slo.pdf](http://www.ossiach/pdf/Samostanska_slo.pdf). V samostanski cerkvi poleti prirejajo odmevne koncerte Koroškega poletja (Carinthischer Sommer). Boleslav II. Drzni je bil poljski kralj med letoma 1058 in 1079. Ker je pred oltarjem katedrale do smrti zabodel krakovskega nadškofa Stanislava, ki ga je smatral za zarotnika, je bil izobčen in je moral pobegniti. Legenda pravi, da je za pokoro za svoje grehe kot »Mutec osojski« v samosta-

nu opravljal najnižja hlapčevska dela in šele pred smrtjo razkril svoje pravo poreklo. Boleslavov nagrobnik na severnem zunanem zidu cerkve na Osojah je tam od leta 1835 in je zelo obiskan. Za obisk Osojskega jezera z vlakom kupimo povratno vozovnico do Beljaka (Villach), do koder s hitrimi in udobnimi vlaki Inter City in Euro City iz Ljubljane prispemo v slabih dveh urah. Nato v Beljaku kupimo vozovnico za lokalni vlak



Pogled iz kabine žičnice na Osojsko jezero, Osojske Ture in na Dravo.

do železniške postaje Osoje-Poden (Ossiach-Bodensdorf, peta postaja iz Beljaka, 17 minut vožnje), za vrnitev pa vozovnico od Annenheima do Beljaka (druga postaja, osem minut vožnje). Popust v Avstriji uveljavimo s kartico ÖBB VORTEILScard, zgibanko pa dobimo tudi v potniških informativnih centrih v Sloveniji. Od železniške postaje Osoje-Poden do istoimenskega ladijskega postajališča ob Osojskem jezeru je slabih deset minut hoje, od tam do Osoj pa turistična ladja pripluje v desetih minutah. Ob vrnitvi v Beljak zelo razgledna ladijska vožnja od Osoj do Annenheima traja 45 minut. Od obale jezera do železniške postaje Annenheim je samo nekaj korakov hoje, do spodnje postaje gondolske žičnice na razgledni Vrh Prižnice (Kanzelhöhe, 1524 m) pa dobrih pet minut hoje. Z Vrha Prižnice na vrh Osojščice (Gerlitz, 1911 m), ki je pozimi tudi smučarsko središče, vozi sedežnica. Na strani <http://www.gerlitz.net/> najdete poletne in zimske turistične informacije o Osojščici, spletna kamera pa vam bo pokazala tudi, kakšen je razgled z vrha.

Žičnice v poletni sezoni obratujejo od sredine junija do konca septembra, turistične ladje pa vozijo po Osojskem jezeru med 13. majem in 7. oktobrom. Vozni red ladij je na spletni strani <http://www.schiffahrt.at/ossiachersee/html/fahrplan.html>. Za orientacijo na izletu bo zadoščala že vsaka avtokarta Slovenije v merilu 1 : 270.000, dvojezična karta Koroške pa je na <http://www.nsk.at/viewkarta.html>. Prijetno potovanje!

Završniško jezero.

Izlet z vlakom

Skozi dolino Završnice in čez planine pod Stolom

Železniška postaja Žirovnica je zelo primerna za to, da se z nje »zavahitimo« naravnost v gore. Prav na vrh Stola, kamor se vzpenjamo vsaj štiri ure, nam morda sicer ni treba, na planine pod njim pa se že potrudimo. Mimogrede, pa čeprav po cesti, se sprehodimo še po dolini Završnice in zatem v nadse prijetnem sprehajalnem vzdušju nadaljujemo čez tri planine do Valvasorjevega doma. Razgledov in zanimivosti ob poti ne manjka, apetit pa narašča s prehojeno razdaljo, tako da se v domu okusno okrepčamo. Če se stvari uredijo drugače in imamo v Žirovnici med čakanjem na vlak še dovolj časovnega razkošja, pa sklepno kulinarično proslavo izleta uprizorimo kar v dolini.

Z ž. p. Žirovnica gremo desno, po cesti do podvoza in skozenj do razcepa, na katerem zavijemo levo. Ko mimo trgovine pridemo do železniške proge, pred njo zavijemo desno na pot, gremo do prve hiše, nato desno na cesto ter desno po njej do mostička. Za hišo 32 a zavijemo levo navzgor do pročelja zgradbe, kjer skozi predor v grebenu iz Završniškega jezera priteka voda za hidrocentralo. Po stopnicah se vzpnemo do steze in se po njej udobno sprehodimo okoli hriba do akumulacijskega jezera v dolini Završnice.

Završniško jezero je nastalo pred 93 leti, ko so rečico Završnico

zajezili za hidroelektrarno. Njena posebnost je, da je voda speljana skozi predor pod grebenom, ki ga prečkamo po pešpoti, in se nato steka po ceveh v elektrarno v dolini Save.

Po jezu stopimo do ceste in zavijemo desno. Najprej hodimo po asfaltni cesti in nato nadaljujemo po gozdni cesti po dolini Završnice do Tinčkove kočice oziroma skupine koč pri Jagrskih bajtah. Iz Žirovnice **2 uri do 2 uri in 15 minut** hojimo. Pri Jagrskih bajtah pod Zelenico je **plemenilna postaja Anton Janša**, kjer je v poletnem času plemenišče rodovniških matic kranjske sivke, avtohtone slovenske čebele. Pri Jagrskih bajtah zavijemo s ceste levo na označeno pot, ki drži proti Valvasorjevemu domu. Ko se po vzponu pot prevesi navzdol, smo pozorni na odcep steze desno, sicer nas gozdna vlaka »potegne« preveč navzdol. Po stezi se nato sprehodimo nad Doslovško pla-

nino, gremo čez Sevško-Zabreško planino in Žirovniško planino do Valvasorjevega doma. Od Jagrskih bajt **1 ura in 45 minut do 2 uri** hojimo.

Sevško-Zabreška planina je ena večjih planin pod Stolom, s katere je veličasten razgled na Gorenjsko in na Julijske Alpe. Ime planina zahteva kratko pojasnilo, saj planine niso gore, so pa v gorah. Planina namreč pomeni plan svet brez gozda v gorah, kjer se na pašnikih pase živina ali drobnica in kjer po navadi stojijo gospodarske stavbe, torej hlev in bivališče za sirarje in pastirja. Na planinah v Karavankah se v primerjavi s planinami v Julijskih Alpah ni pasla mlečna živina, temveč predvsem mlada živina, in niso izdelovali sira.

Valvasorjev dom je redno odprt čez poletje in do konca septembra, zatem pa od petka popoldne do nedelje zvečer. V njem je vedno

Potek poti: ž. p. Žirovnica 550 m–Završniško jezero–dolina Završnice–pri Jagrskih bajtah 1075 m–Doslovška planina 1200 m–Sevško-Zabreška planina 1225 m–Žirovniška planina 1200 m–Valvasorjev dom 1161 m–Završniško jezero– ž. p. Žirovnica

Trajanje: 5 ur do 5 ur 30 minut

Dolžina: 18 km

Skupni vzpon: 800 m

Proti lakoti in žeji: Poleti sta v koči plemenilne postaje Anton Janša pod Zelenico naprodaj med in prva pivska pomoč proti žeji, medtem ko se v Valvasorjevem domu ne le odžejamo, temveč tudi najemo. Sklepno proslavo izleta uprizorimo v Žirovnici, kjer gostilna Trebušnik še vedno slovi po zrežkih, ki so večji od krožnika.

na voljo hribovski lakoti primerna izbira jedi, da se tu lahko zadržimo nekoliko časa več, kot predvidevamo.

Ajdna nad Potoki je od Valvasorjevega doma oddaljena 30 do 40 minut hojimo po označeni poti. To je poznoantična višinska naselbina, ki je bila obljudena že v času pred Rimom, posebej pa po razpadu rimskega cesarstva v času preseljevanja narodov. Več o Ajdni izvemo na kraju samem, kjer so informativni panoji in obnovljeni temelji bivališč in cerkve.

Od doma gremo po cesti nekaj metrov navzdol do označenega odcepa, kjer zavijemo desno in se spustimo v dolino Završnice. Na cesti v dolini krenemo levo, stopimo po jezu Završniškega jezera ter se po isti poti, po kateri smo na začetku izleta prišli sem, vrnemo v Žirovnico. Od Valvasorjevega doma do ž. p. Žirovnica hodimo **1 uro in 15 minut do 1 uro in 30 minut**.

Za izlet ob koncu tedna je iz smeri Jesenice primeren vlak z odhodom iz jeseniške železniške postaje ob 7.38 (Nova Gorica 5.28). Z ž. p. Žirovnica proti Jesenicam popoldne vozi več vlakov. Če z Jesenic nadaljujemo v smer Nova Gorica, počakamo na vlak ob 16.36.

Iz ljubljanske smeri se proti Žirovnici odpeljemo ob 6.50 ali 9.45. Vrnemo se z vlakom, ki z ž. p. Žirovnica odpelje proti Ljubljani ob 14.29 ali 17.59.

Gospodarsko poslopje in pastirski stan na Sevško-Zabreški planini.





Hitro po FIP in na pot – Mulhouse (Francija)



Tokratni predlog za izlet je zanimiv iz razlogov, ki se jim bomo posvetili pozneje. Najprej nekaj besed o cilju naše poti. Mesto Mulhouse se nahaja v pokrajini Alzacija na severovzhodu Francije. Torej – Alzacija. Pokrajina Alzacija (franc. – Alsace) kot rečeno leži na severovzhodu Francije, ob meji z Nemčijo in Švico. Obsega površino 8280 kvadratnih kilometrov in je s tem najmanjša francoska regija. Glavno in hkrati največje mesto Alzacije je Strasbourg, ki je tudi sedež evropskih institucij. Pokrajina se prvič omenja v 7. stoletju, ko so na oblast prišli Franki. Ima burno zgodovino, saj so si jo skozi stoletja "podajali" Nemci, Sveto rimsko cesarstvo nemške narodnosti, pa Francozi, pa spet Nemci po vojni s Prusijo, v kateri je Francija doživela vojaški poraz, in spet Francozi po prvi svetovni vojni, ko so Nemci potegnili "ta kratko", nato se je v drugi svetovni vojni vse spet ponovilo ... Skratka, če povem po domače, v Alzaciji nikoli niso imeli dožjega miru niti niso natančno vedeli, komu in kam pripadajo. Seveda je danes vse na svojem mestu, tako da ni bojazni. Iz Ljubljane

gremo v francoski Mulhouse (alzaško – Milhüsa).

Na pot se torej odpravimo z vlakom iz Ljubljane. Pri tem bomo prečkali kar nekaj tujih železniških uprav, zato se najprej napatimo po vozovnice FIP. Potrebujemo kupone za avstrijske ÖBB, nemške DB, švicarske SBB in pa francoske SNCF. Povezav med Ljubljano in Mulhousejem je kar nekaj, omenil bom nekatere, ki so vsaj po moje najbolj primerne. Vlak IC 210 z odhodom iz Ljubljane ob 16.00, prestop v Münchnu Hbf za Mannheim Hbf in tam za Basel SBB, na postaji Basel

SNCF (deset minut hoje iz Basla SBB) pa na vlak za Mulhouse Ville (prihod ob 6.24). Druga možnost je vlak 414 iz Ljubljane (20.35) v Zürich, prestop za Basel SBB, na postaji Basel SNCF pa na vlak za Mulhouse Ville (prihod ob 10.30). Z vlakom 296 (Ljubljana – 23.42) pa imamo kar dve možnosti - prestop v Münchnu za Karlsruhe Hbf in nato za Basel SBB / Basel SNCF in tam za Mulhouse Ville (prihod 12.26), druga možnost pa je prestop za Strasbourg in tam na vlak za Mulhouse Ville (prihod 12.47). Za več informacij pogledajte spletno stran Slovenskih železnic – mednarodni vozni red.

Tako! Pa smo v Mulhouseu. Mesto leži ob izlivu reke Doller v reko Ill in ima okrog 270.000 prebivalcev. Prvič se pojavi v 12. stoletju, z njegovo zgodovino pa je približno tako, kot z zgodovino pokrajine (malo tu, malo tam!). Razvilo se je predvsem po zaslugi tekstilne, pozneje pa še kemične in strojne industrije. Je pobrateno s številnimi mesti v svetu, med zanimivejšimi so izraelski Giv'atayim in malijski Sofara. V mestu kraljuje mogočna katedrala, staro središče mesta je zgrajeno v rensko-renesančnem slogu (mestna hiša leta 1553),

v središču pa najdete tudi simpatične kavarnice v slogu 'Allo, 'Allo! – Café René. V novem delu mesta pa je največja zanimivost predvsem povsem nova trasa tramvaja in temu primerno moderni tramvaji (zgled za našo prestolnico?). Glede prenočišč in podobnih skrbi si ne bomo belili glave – rezervacije uredite po internetu. Osredotočimo se raje na dve znamenitosti, ki nas – poleg drugih ogledov, da ne bo pomote - najbolj zanimajo. To sta Nacionalni avtomobilski muzej in pa Nacionalni železniški muzej, ki je eden največjih v Evropi. V prvem boste lahko uživali v res velikem številu avtomobilskih eksponatov, poudarek pa je predvsem – kako francosko – na prestižni francoski znamki Bugati, seveda pa premorejo tudi Mercedese, Rolls Royse, Alfa Romeo, vse letniške formule 1 (najlepši je vsekar Williams Renault Angleža Damona Hilla, da se razume!), in še in še. Sedaj pa v drugega – našega! Od vhoda do izhoda lokomotive, lokomotive in še enkrat lokomotive – človeku se kar sline cedijo. Parne, dizelske, električne, na, kaj vem, kakšen pogon, toda ne moreš verjeti, kaj vse je nekoč vozilo, če tega ne vidiš na lastne oči. Ne bom vam več delal skomin. Oglejte si jih sami na kraju samem – v Mulhouseu.

Kot zanimivost naj na koncu omenim, da je v Mulhouseu tudi tovarna dizelskih motorjev Wärtsilä, s katero se naše podjetje pogovarja glede motorjev za remotorizacijo DLOK 643. Za fotografije pa se moram zahvaliti Darku Zakrajšku, ki je za vas obiskal oba muzeja in vas s posnetim materialom morda spodbudil, da bi si ju ogledali sami. *Bon voyage!*



Dobrodošli
v prijaznem
okolju!



- **6** števil, **1** naročnina
- **Pomp** - naročnina **4 EUR**
- **Duet Pop** - brez naročnine
- mobilniki na **12 / 24** obrokov

debitel

www.debitel.si | 041 400 100



Prvi model prototipne lokomotive DE-AC 33C Modri tiger z oznako 001 iz Mehana je ljubiteljem modelnih železnic doma in po svetu dokaj dobro poznan. Bil je tudi prvi model, ki je imel serijsko vgrajen dekodec z izvirnim zvokom, posnetim na pravi lokomotivi.

Modri tiger

Nemški proizvajalec tirnih vozil ADtranz in ameriški koncern General Electric sta konec leta 1990 podpisala pogodbo o skupnem razvoju in izdelavi modernih, visoko zmogljivih dizelskih električnih lokomotiv. S skupnim delom je nastal prvi prototip šestosne dizelske električne lokomotive tipa DE-AC 33C serije 250 z dvema strojevodskima kabinama, z imenom Modri tiger, ki je na tire zapeljal leta 1997 in bil testiran pri več železniških družbah po Nemčiji. Na nemških tirih je bila visoko zmogljiva dizelska električna lokomotiva novost, saj so bile do tedaj v uporabi dizelske lokomotive s hidravličnim prenosom moči.

Prvotni naročnik lokomotiv je bila železniška družba KEG (Karsdorfer Eisenbahngesellschaft GmbH), ki pa je pozneje, zaradi zamude pri registraciji, nakup preklicala. Potem ko je leta 2003 ADtranz prevzelo podjetje Bombardier, so vse lokomotive – prototipna in deset serijsko izdelanih – postale last družbe Pooll. Ta jih je izposojala in pozneje razprodala. Februarja lani je zasebnemu operaterju HVLE prodala zadnjo, enajsto lokomotivo.

Razporejene so v štirih zasebnih železniških družbah: MKB (Mindener Kreisbahnen GmbH), OHE (Osthannoversche Eisenbahnen AG) in HVLE (Havelländische Eisenbahn). Družbe si med sabo lokomotive tudi izposojajo. Uporabljajo jih za vleko težkih tovorov do dva tisoč ton.

Vse lokomotive iz družine Modri tiger - 30 lokomotiv za Pakistan, 20 lokomotiv za Malezijo in 11 lokomotiv za uporabo v Nemčiji in po Evropi - so zgrajene v Bombardierjevi tovarni v Kasslu v Nemčiji.

Družina dizelskih električnih lokomotiv Modri tiger se odli-

kuje po visoki vlečni sili, ki ob speljevanju znaša zavidljivih 517 kN, in po zanesljivosti s tehniko izmeničnega toka z zračno hlajenimi IGBT-usmerjevalci toka elektrike za pogon, z upravljanjem prek posamezne osi, integriranim mikroprocesorskim vodenjem in pripadajočimi označbami, z dinamično zavoro s Self-load funkcijo ter računalniško vodenim sistemom zavor, ki delujejo na stisnjeni zrak.



Prva serijska lokomotiva Modri tiger v barvah družbe Pooll v značilnih tigrovih progah.

Dodatno je lokomotiva opremljena z Bombardier Flexifloat vrtljivim (pomičnim) ogrodjem, s katerim pridobi odlično stabilnost, sijajne lastnosti vožnje ter optimalen prenos moči vlaka. Naslednji pomembni lastnosti sta značilni dizajn in modularna gradnja. Dolžina lokomotive prek odbojnikov znaša 23,41 metra. Celoten strojni del, vključno z GE dizel motorjem (12 cilindrov) z močjo 2460 kW, ki je prilagojen standardom UIC glede izpušnih plinov, se nahaja v ozkem prostoru (havbi) in je s tem lahko dostopen s strani pri vzdrževanju. Največja hitrost dizelske električne lokomotive Modri tiger je 120 kilometrov na uro z osno obremenitvijo 21 ton. Prav tako iz drugih uspeš-

nih lokomotiv ameriškega podjetja General Electric izvirajo vse druge komponente, vgrajene v lokomotive Modri tiger.

Lokomotivo lahko priredijo željam kupca, na primer s klimatsko napravo, radijskim daljinskim krmiljenjem, ali pa jo opremijo s takšno opremo, ki je specifična za določeno deželo. Da se prava železnica in železniško modelarstvo prepletata med sabo, pove dejstvo, da se

Pogonski mehanizem s centralno nameščenim motorjem in prenosom na vseh šest osi je moderno zasnovan in odlično izdelan. Na štirih kolesih so vgrajeni torni obročki, ki preprečujejo zdrs koles. Ohišje je izdelano iz plastike, podvozje pa iz kovine, kar lokomotivi poveča kompaktnost ter težo in s tem izboljša stabilnost na tirih. Ima elegantno speljevanje pri najmanjši hitrosti in dolgo ustavljanje, lahko tudi rečemo, da se plazi. Veliko k temu prispeva poleg vztrajnika, vgrajenega na sodobnem petpolnem motorju, tudi v nekaterih modelih v merilu 1 : 87 (H0) serijsko vgrajen digitalni dekodec, ki prepozna vse digitalne sisteme napajanja, ki se uporabljajo v železniškem modelarstvu. Pri modelih z vgrajenimi zvočnimi učinki so zvoki prave lokomotive, ki se vklaplajo na centrali z uporabo funkcijskih tipk 1-14. V klasičnem analognem vodenju je avtomatsko prizveta funkcija pristnega zvoka 12-cilindrskega dizelmotorja in pogonskih elektromotorjev. Zelo vpadljivi in pohvale vredni so tudi belo-rdeči žarometi, za katere so uporabljene svetleče se diode. Pri modelu v merilu 1 : 87 (H0) s serijsko vgrajenim dekoderjem je vpadljiva utripajoča oranžna luč na kabini, ki pri pravi lokomotivi opozarja na radijsko daljinsko krmiljenje.

Kljub majhnemu merilu je pri vseh modelih berljiv tisk, ter drobni dodatni sestavni deli, kot so; stranska napeljava na podvozju, kovinska ograja in držala. Verodostojno pa deluje tudi kabina s strojevodjo in armaturna plošča.

Za konec letošnjega leta je v Mehano napovedan tudi prihod modela lokomotive Modri tiger v petih barvnih različicah v merilu TT(1:100).

Za konec letošnjega leta je v Mehano napovedan tudi prihod modela lokomotive Modri tiger v petih barvnih različicah v merilu TT(1:100).

Postojnska jamska železnica

Skoraj ga ni Slovenca, ki ne bi poznal Postojnske jame, naravne znamenitosti, ki je ime naše dežele ponesla daleč zunaj naših meja. Edinstvena kraška oblika, ki jo v spominu nosijo premnogi obiskovalci z vsega sveta, pa v svoji podzemski notranjosti skriva tudi svojevrstno posebnost iz sveta železnice. Tam je bila pred več kot 130 leti zgrajena prva jamska proga, namenjena prevozu obiskovalcev, ki kot edini primerki turistične železnice pri nas svoje poslanstvo v polni meri izpolnjuje še danes.

Začetki železnice v Postojnski jami segajo v leto 1872. Zasluge za to ima predvsem takratni predsednik jamske komisije Anton Globočnik, ki je tudi sicer veliko prispeval k postojnskem turizmu. Prvotno je bil prevoz obiskovalcev po jami zgolj dodatna ponudba premožnejšim gostom. V ta namen so kupili dva vagončka, ki so ju po tirnicah ročno potiskali jamski vodniki. Proga tirne širine 620 milimetrov je bila dolga dober kilometer in pol in je vodila od Cesar Ferdinandove dvorane do Kalvarije. Zaradi visoke cene pa si je velika večina gostov jamo še vedno ogledala peš.

V začetku dvajsetega stoletja je število obiskovalcev čedalje hitreje naraščalo, zato je jamska uprava začela razmišljati o uvedbi motorne vleke, s čimer bi lahko v jamo pripeljali več obiskovalcev. Tako je bila leta 1922 dostavljena prva rudniška lokomotiva na bencinski pogon, ki je v rednem prometu začela voziti dve leti pozneje. Takrat so uredili začetni del jame tako, da se je železnica lahko začela pri samem vhodu. Motorizacija vleke je prinesla velik uspeh in povečanje obiska, zato so v naslednjih dveh letih razširili vozni park s še dvema bencinskima lokomotivama ter novimi vagončki, zgrajena pa je bila tudi remiza za vzdrževanje in opremo vlakov. Enega izmed omenjenih treh strojev, to je lokomotivo Montania št. 2044, dobavljeno leta 1925, je danes mogoče videti na ploščadi pred jamo, kjer stoji kot muzejski eksponat. Leta 1928 so ob levi strani te ploščadi, za upravno stavbo, v hribini umetno izkopali prostor za novo vstopno postajo, v kateri se turistični obisk jame začne še danes.

Nadaljnji obsežnejši posegi, ki so podobo jamske železnice čedalje bolj približevali današnji, so bili

izvedeni po drugi svetovni vojni. Predvsem zaradi izpušnih plinov bencinskih motorjev, ki so v jami povzročali precejšnji smrad ter škodovali tudi kapniškimi tvorbami, so bili prisiljeni zamenjati tehnologijo vleke. Med letoma 1957 in 1988 je bilo tako kupljenih 18 akumulatorskih lokomotiv podjetja Emam iz Milana. Danes je v rednem prometu šest najnovjših primerkov iz osemdesetih let, če bi katera izmed njih morebiti izpadla, pa v voznem stanju ohranjajo še dva starejša stroja. Vozni park sestavlja še šest vagonških kompozicij s po 15 vagončki, od katerih vsaka pripada določeni lokomotivi, saj vlaki vozijo v stalnih sestavah. Večji redni kontrolni pregledi vozil potekajo vsako leto, in sicer pred velikonočnimi prazniki, saj se takrat začne sezona, ko je naval turistov večji. Hitrosti jamskih vlakov se gibljejo med 10 in 15 kilometri na uro. Zanimivo je njihovo zaviranje, saj ima zavore le lokomotiva, zaradi česar so, posebej ob polni zasedenosti kompozicije, kljub relativno nizki hitrosti zavorne poti precej dolge. Akumulatorji na lokomotivah se polnijo v remizi, ki se nahaja za hotelom, desno od vhoda v jamo. V današnjo obliko je bila posodobljena leta 1970.

Ob čedalje večjem obisku, ki je tudi po drugi svetovni vojni hitro naraščal, zgolj nov sistem vleke ni mogel zadostiti potrebam. Ozko grlo je pomenila infrastruktura z enotirno progo ter neogibnim prepenjanjem lokomotive na začetni in končni postaji. Rešitev je bila v zgraditvi dvotirne krožne proge. Zgradili so jo v dveh fazah. Najprej je bila do leta 1964 zgrajena pentlja pri vhodu v jamo ter drugi tir do končne postaje pod Kalvarijo. Tri leta pozneje je bila dograjena še pentlja na koncu

proge, ki naprej od Kalvarije poteka mimo Koncertne dvorane. Ob njej so zgradili novo postajo, na kateri danes obiskovalci končujejo tisti del ogleda jame, ki ga opravijo peš, medtem ko je izstopna postaja ob prihodu v jamo še vedno Kalvarija. Izvedba dvotirne krožne proge, ki je v celoti dolga 3700 metrov, je v jami zahtevala še precej drugih posegov. Posebej na obeh pentljah si železnica utira pot skozi precej predorov, saj v naravnem delu jame zanjo ni bilo prostora. Na sklepi pentlji naprej od postaje Koncertna dvorana, na mestih, kjer proga poteka po Malih jamah, pa je bilo treba zgraditi nasip in most. Sicer pa so se med gradnjo novih tirov - kolikor je le bilo mogoče - izogibali poškodbam sigastih tvorb. Tudi v ta namen je bilo zgrajenih nekaj predorov. Prav zato pa tudi oba tira dvotirne proge na prenekaterih mestih ne potekata povsem vzporedno, temveč sta vsak po svoje spretno speljana med kapniki. Odkar je proga opremljena z ustrezno signalizacijo, ki precej spominja na režim avtomatskega progovnega bloka, je železnica s šestimi jamskimi vlaki zmožna prepeljati do 14.000 obiskovalcev na dan.

V bližajočih se hladnejših jesenskih mesecih, ko se kopalna sezona počasi bliža h koncu, je lahko obisk jame privlačna zamisel za zanimiv enodnevni izlet. Najprikladnejši način, kako priti v Postojno, je vsekakor z vlakom, saj so železniške povezave do prestolnice Notranjske dobre iz vseh smeri Slovenije. Po izstopu nas od železniške postaje proti jami pot vodi skozi središče Postojne in po manj kot pol ure hoje bomo že lahko »prestopili« na vlak, ki nas bo zapeljal v osrčje našega podzemnega krasa ...



Največji železniški muzej na svetu

Narodni železniški muzej v Yorku

Spodobi se, da ima dežela, kjer sta pred skoraj dvesto leti »jekleni konj« in zanj nepogrešljiva sestra »železna cesta« prirohnela na svet, tudi muzej, ki mu po velikosti ter razkošju razstavljenih primerkov ni para na svetu. Gre za deželo, kjer se je že veliko pred železnico rodila tudi demokracija, pod katere okriljem lahko po mili volji kritizirate in na glas svobodno razmišljate, le čez »njeno veličanstvo« - kraljico nika žal besede! Da, uganili ste, to je Anglija. Tokrat bo beseda tekla o hiši kulture in tehnike, ki domuje v prijetnem, zanimivem in ne preveč velikem mestu York, ustanovljenem še v rimskih časih v vzhodnem predelu osrednje Anglije.

Železniškega muzeja, ki je bil pod okriljem Britanskega narodnega muzeja znanosti in industrije ustanovljen leta 1975, ob prihodu v York ni mogoče zgrešiti. Ne le zato, ker leži le nekaj sto metrov daleč od glavne železniške postaje in je pot do tja odlično označena, ampak

tudi zaradi 60 metrov visokega razglednega kolesa, ki se vrti ob vhodu.

Muzealij, ki so razstavljene v treh velikih halah, naj bi bilo prek 750.000. Prikazana so domala vsa obdobja in pomembnejši predmeti skoraj tristoletnega razvoja železniške tehnike v Angliji, od prvih, še lesenih tirnic in vlakov s konjsko vprego, primitivnih strojev, vagonov in naprav častitljive starosti, pa do najsodobnejših vozil. V muzejsko zbirko sodi tudi prek sto lokomotiv. Drugih tirnih vozil je skoraj še dvesto, čeprav vsa seveda niso na ogled tu, temveč gostujejo v manjših muzejih po Angliji. Zanimivi eksponati so z nazornimi in dinamičnimi prikazi poučni ter resnično prava paša za radovedneže vseh starosti. Celo predstavnice nežnejšega spola, ki se v tovrstnih ambientih sicer že pogovorno bolj dolgočasijo, si z zanimanjem ogledujejo zloženo železniško pločevino in prebirajo table s komentarji, pričevanji »v živo« ter neredko osupljivimi tehničnimi presežniki.

Hitrost

Izum lokomotive in z njo povezane železnice je tako »pretresel« svet, da je življenje od tedaj začelo potekati bistveno drugače. Seglo je v širna prostranstva in steklo hitreje, da, veliko hitreje ... Kot da bi snovalci »imago museae« želeli poudariti prav pojem hitrosti na tirih, se ob vstopu v Great Hall - največji razstaveni prostor, v obiskovalca navidezno poženeta dva »dirkalnika« na tirih. Modra, za parno lokomotivo že kar nenavadno elegantno in aerodinamično oblikovana angleška lepota »Mallard« - najhitrejši parni stroj na tirih in belo-modri zaobljeni kljun Šinkansena, japonskega hitrega vlaka, katerega sodobniki s hitrostjo krepko čez tristo kilometrov na uro drvijo po tirih na čisto drugem koncu zemeljske oble.

Večjo pozornost publike brez dvoma pritegne lokomotiva Mallard. Mogočna pogonska kolesa, velika kot postaven košarkar, so delno skrita pod zaščitno in okrasno pločevino. Kako hitro so se morala

vrteti in je pogonsko drogovje švigalo sem ter tja, ko je lokomotiva 3. julija 1938 dosegla hitrost 202 kilometra na uro? Takrat je namreč za vedno ugnala nemško tekmičico DRG 05 002, ki je leta 1936 med Berlinom in Hamburgom dosegla 200,4 kilometra na uro.

K lokomotivi je pripet tudi dinamometrični voz, s katerim so med vrtoglavo hitro vožnjo opravili vse pomembne meritve ter neizpodbitno dokazali svetovni hitrostni rekord te, 102 toni težke parne lokomotive. Toda ... najbolj zagriženi »ferofani« rekorda ne priznajo, saj naj bi ga »divja gos«, kar »Mallard« dobesedno pomeni, dosegla na progi s padcem pet promilov ... Kakor koli že, je Mallard ostala v prometu vse do leta 1963. Vlekla je ekspresne vlake s potovalno hitrostjo 150 kilometrov na uro in prevozila približno 2,4 milijona kilometra.

Zgodba o Šinkansenu je pravzaprav zgodba o začetkih razvoja generacije japonskih superhitrih vlakov, ki so s svojo točnostjo domala neprekosljivi. Že prvo leto obratovanja so Šinkanseni prepeljali deset milijonov potnikov. Zgodba brez primere, pa ne le o vlakih, temveč predvsem japonskih železničarjih ... Na ogled je tudi mogočna parnjača, ki so jo Britanci zgradili za potrebe kitajskih železnic.

Nekaj pozornosti so muzealci namenili tudi poteku gradnje 50,5 kilometra dolgega podmorskega predora, ki pod Rokavskim prelivom s tiri povezuje angleško in francosko železniško omrežje.

Starost

Najstarejša »jeklena dama« yorškega muzeja je lokomotiva Agenoria iz leta 1829. Poimenovali so jo po bogu poguma in industrije Agenorju. Več kot tri desetletja je

Pogled na del razstavnega prostora v Veliki dvorani.





Kopija slavne lokomotive Rocket ob posebnih priložnostih »oživi« in puhajoč oblake dima in pare veselo zdrdra po zunanjem muzejskem tiru.

ta enajsttonska lokomotiva vlekla rudniške vagonete, napolnjene s premogom iz rudnika v bližini Birminghama.

Bila je vrstnica Stephensonove Rocket in sodi v prvo generacijo parnih lokomotiv. Na prvi pogled ji je zaradi visokega dimnika celo nekoliko podobna. Pričakovali bi, da bi yorški muzej pod svoj krov sprejel tudi lokomotivo Rocket, a ta domuje v londonskem tehniškem muzeju. Yorčani pa imajo natančno izdelano kopijo, ki je s kompozicijo živopisanih starinskih vagonov varno shranjena v muzeju. Ob posebnih priložnostih jo tudi »podkurijo«, da veselo sopiha po bližnjih tirih in razveseljuje potnike, ki se skobacajo na vagon.

Na okretnici se bohoti sodobnejši stroj iz druge polovice 19. stoletja. Na vpadnih tirih pa so v pahljačo razporejene različne dizelske in električne lepoticke iz preteklega stoletja, med katerimi izstopa v rjavo pobarvana kraljevska lokomotiva z mogočnim grbom in krono na čelu. Prav zanimivi so tudi razni vagoni, in kopica likovnih signalov, ki se vzpenja nad razstaviščnim prostorom Great Halla.

Palače na tirih

Druga hala, imenovana The Works, je skoraj v celoti posvečena 140-letni zgodbi o prestižnem vlaku Flying Scotsman - Leteči Škot. Ta legendarni vlak že vse od leta 1862 povezuje London s škotsko prestolnico Edinburghom. Danes je to seveda sodoben vlak, ki sta mu nekdanja slava in blišč žal že nekoliko zbledela. Leteči Škot pa ni zgolj vlak, temveč angleški železniški mit, trdno zasidran v srcih Angležev in Škotov! Obiskovalcem s številnih ekranov spregovorijo stari potniki, ki se spominjajo, kako so nekoč potovali s to »legendo na

tirih«. O nostalgicnih časih parne vleke spregovorijo strojevodje, ki so imenitneža vozili, in prometniki, ki so ga z žvižgom piščalke ter dvigom zelene luči pospremili na dolgo nočno pot proti Škotski. Na ogled so tudi vagoni spalniki, katerih razkošne kabine spominjajo na interiere bahavih grajskih spalnic. To je bil vlak, v katerem so bili še tretjerazredni kupeji veliko luksuznejši od marsikaterih prvorazrednih vlakov po drugih evropskih deželah ...

V tej hali je zadnje varno zatočišče pred uničenjem in pozabo našla tudi pisana zbirka sicer manj pomembnih železniških predmetov, od ur do svetilk, signalnih sredstev ter pohištva. Bolj po naključju sem v njej naletel tudi na kip »očeta« prve lokomotive Trevithicka, ki v levici drži model svoje prve lokomotive. Tu se nahaja tudi delavnica, v kateri obnavljajo vozila in druge eksponate. Med mojim obiskom so imeli na »prafaktorje« razstavljeni lokomotivo vlaka Flying Scotsman. Vsa revizijska dela pa so stari mojstri mehaniki, zaverovani v svoje delo, nemoteno opravljali kar pred očmi obiskovalcev, ki smo jih za nekaj trenutkov radovedno spremljali z balkona nad odlično opremljeno delavnico.

Anglija je sicer znana po izjemnem prestižu aristokratskih stavb in številnih gradov, ki ga je, in ga še narekuje konservativni življenjski slog angleške visoke družbe. Tudi na tirih kraljevska gospoda ni želela zaostajati. V Station Hall - postajni dvorani je na ogled postavljen kraljevi vlak. Po razkošju je še posebej izstopajoč kraljevski vagon. Lahko bi dejal - vagon v svili, zlatu in brokatu, s katerim je ob koncu 19. stoletja po kraljestvu potovala kraljica Viktorija s spremstvom. Vse do leta 1970 pa ga je za protokolarna potovanja upo-

rabljala tudi kraljica Elizabeta II.

V atriju se malčki lahko popeljejo z vrtnim parnim vlakcem, medtem ko jim starši na prostoru za piknike pripravljajo okrepčilo.

Muzej, ki ga na leto obišče več kakor 744 tisoč ljudi, je s svojim šarmom starega železniškega ambianta več kakor primeren tudi za različne kulturne in slavnost-



Leta 2001 je bil National Railway museum York proglašen za Evropski muzej leta.



Angleška parna lokomotiva Mallard je leta 1936 dosegla hitrostni rekord. Po tirih je drvela s hitrostjo 202 kilometra na uro. Največji skeptiki pa presežniku oporekajo, saj je bila proga, na kateri je lokomotiva dosegla to hitrost, v rahlem padcu ...

ne prireditve. Leta 2001 je bilo tej tehniško-kulturni ustanovi podeljeno laskavo priznanje za najboljši evropski muzej leta. Pod okrilje muzeja pa sodita tudi obsežna knjižnica in arhiv. In ... ne morete ga zapustiti, ne da bi se utrujeni od nešteti zanimivosti in prehojenih korakov ne okrepčali v restavraciji ter si v odlično zloženi prodajalni ne privoščili vsaj skromnega spominka ali dobre knjige z domala neizčrpno železniško tematiko iz dežele, v kateri se je železnica ne nazadnje tudi rodila. Vstopnine ni.

Spletna stran: www.nrm.org.uk

Popravek

V junijski številki Nove proge je žal bil na delu tiskarski škrt. V članku Mladena Bogiča *V mislih z Južno železnico* je na 19. strani navedena napačna višina Borovniškega viadukta, ta je bil namreč visok 38 metrov, in ne 28 metrov. Avtorju članka in bralcem pa se opravičujem zaradi pripisa doktorskega naslova na 18. strani.

Marino Fakin



High Speed Europe

Evropsko združenje za velike hitrosti Railteam

Evropski železniški operaterji velikih hitrosti - DB, SNCF, SNCB, NS Hispeed, ÖBB, SBB in Eurostar UK - ter podružnice Thalys, Lyria in Alleeo so v Bruslju organizirali tiskovno konferenco na temo odprtja Evropskega združenja za velike hitrosti Railteam. Namen združenja je potnikom olajšati potovanje po Evropi. Railteam bo imel informacijske točke v petih glavnih mestih (Bruselj, Köln, Lille, Frankfurt, Stuttgart). V prihodnjih mesecih jih bodo odprli še v Londonu, Strasbourgu, Amsterdamu in v Parizu.

Vodilni možje sedmih sodelujočih evropskih železniških operaterjev so 2. julija ustanovili Evropsko združenje za velike hitrosti Railteam. Sodelovati želijo pri oblikovanju kakovostnih železniških prevoznih storitev in ponujati alternativo letalskemu in avtomobilskemu prevozu.

Če bo na primer zamujal vlak, ki bo sodil v omrežje Railteam, bo lahko potnik nadaljeval potovanje z naslednjim vlakom, ne da bi ga moral prej rezervirati. Za lažje rezerviranje mest v vlakih bodo investirali 30 milijonov evrov in omrežno povezali različne rezervacijske sisteme. Spomladi 2009 bodo mednarodni potniki lahko dobili več informacij, katere ugodne vozovnice je mogoče kupiti. Tedaj bo tudi mogoče vozovnico rezervirati in jo kupiti pri katerem koli izmed sodelujočih ponudnikov. Potniki lahko na primer zdaj kupujejo vozovnice za hitre vlake



Z leve proti desni strani: Bert Meerstadt (NS), Renaud Pichon (Alleeo), Paul Blumenthal (CFF - SBB), Guillayme Pepy (SNCF), Marc Descheemaeker (SNCB/NMBS), Erich Sollinger (ÖBB), Dr. Karl Friedrich Rausch (DB), Richard Brown (Eurostar), Christian Rossi (Lyria), Jean-Michel Dancoisne (Thalys).



Omrežje hitrih prog Railteam.

Thalys samo pri tistih železnicah, ki so sklenile prodajno pogodbo

z družbo Thalys. Mimogrede: v Sloveniji prodajmo vozovnice za

vlake Thalys. Sodelujoče železnice se bodo tudi lažje usklajevale pri določanju časov odhodov in prihodov vlakov.

Omrežje vlakov velikih hitrosti s povezavami ICE, TGV, Eurostar, Thalys in TGV Lyria med večjimi mesti stalno raste in povezuje več kakor 5.174 kilometrov železniških prog. V naslednjih letih načrtujejo večje naložbe v infrastrukturo, s čimer se bodo potovalni časi z vlakom bistveno skrajšali. Tako se bo omrežje hitrih prog do leta 2010 razširilo na 7.591 kilometrov in do leta 2020 celo podvojilo. Potovanje z vlaki velikih hitrosti bo tako postalo resna konkurenca letalu in avtomobilu.

Vozni park sodelujočih železnic v Railteamu.



Prihaja do okolja prijazen vlak

Enaintridesetega julija je japonska železniška družba East Japan Railway predstavila prvi do okolja prijazen hibridni vlak. Hibridni vlak, imenovan kiha E200, izmenično pogonjena dizelski motor in električna baterija. Slednja se polni z energijo, ki nastaja pri zaviranju v ovinkih in pri prihodu na železniško postajo. Poleg tega, da je hibridna tehnologija prijazna do okolja in da z njeno uporabo zmanjšujemo izpuste toplogrednih plinov, omogoča tudi prihranke pri izdatkih za energijo. Tako naj bi hibridni vlak porabil dvajset odstotkov manj goriva, odlikovalo pa naj bi ga tudi tišje obratovanje.

Železnice odločno proti velikim tovornjakom

V Strasbourgu so člani Evropskega parlamenta obravnavali tri poročila o velikih tovornjakih v Evropi. Prometa velikih tovornjakov niso niti podprli, niti mu niso nasprotovali. Ob glasovanju v zvezi s poročilom Inés Ayala Sender o logistiki v tovrnem prometu v Evropi so se dogovorili za

kompromis. Tovornjaki bodo lahko vozili le po cestah, ki jih bo določila komisija, pri čemer bo treba upoštevati posebne dejavnike, kot so infrastruktura in varnostni kriteriji. Člani EP niso podprli dodatka k poročilu Etelke Barsi - Pataky v zvezi s srednjeročnim pregledom Bele knjige 2001; dodatek namreč podpira uvedbo velikih tovornjakov tudi v mednarodnem prometu. Žal pa člani EP tudi niso podprli odstavka v poročilu Michaela Cramerja v zvezi z uresničitvijo prvega železniškega paketa, ki govori o tem, da ultra dolgi tovornjaki poslabšujejo konkurenčni položaj železnic.

Tretji železniški paket

Institucije Evropske unije so se po več kakor treh letih končno dogovorile o besedilih tretjega železniškega paketa. Besedila bosta v naslednjih tednih formalno potrdila parlament EU in svet. CER je zadovoljen z rezultati pogajanj. Veljavnost Uredbe o pravicah potnikov so razširili tudi na storitve na notranjem trgu. O liberalizaciji storitev potniškega prometa je odprtih le še nekaj točk.

Rezultat razprav o direktivi o spričevalih za strojevodje je tudi v skladu s stališčem CER.

Sodelovanje Nemških in Ruskih železnic

Nemške (DB) in Ruske železnice (RŽD) so podpisale pogodbo o sodelovanju v transportu in logistiki. Ustanovile bodo skupno podjetje za logistiko, ki se bo osredotočilo na prevoz kontejnerjev iz Evrope v Rusijo in države CIS. Nemške železnice nameravajo v prihodnosti ustanoviti skupno podjetje tudi s Kitajskimi železnicami za prevoz iz Evrope v Kitajsko.

Več prevozov blaga na Nizozemskem

Publikacija Železnice v številkah 2007, ki jo je izdal Rail Cargo Information Netherlands, navaja, da se je železniški tovorni promet lani bolj povečal, kakor so pričakovali. Prepeljanih je bilo 41,5 milijarde ton, kar je osem odstotkov več kakor leta 2005. Povečanje gre pripisati večjemu zanimanju proizvajalcev in ponudnikov logističnih storitev za železniške prevoze. Železnice ponujajo dobro alternativo predvsem za sred-

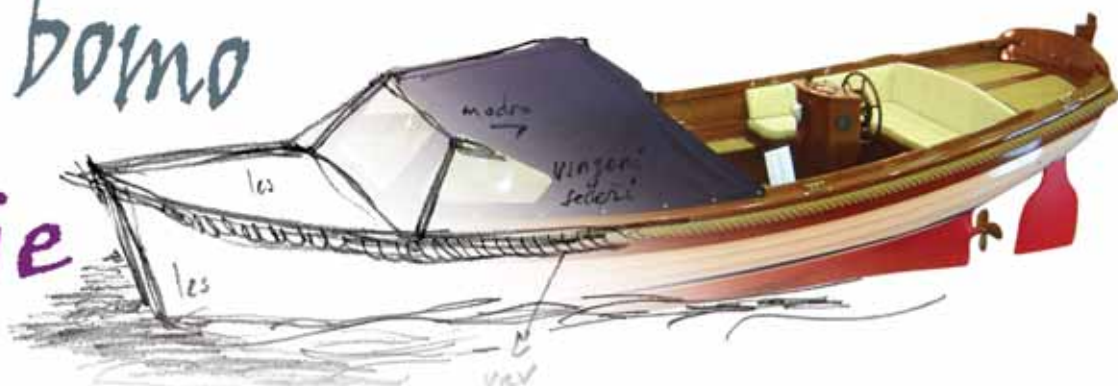
nje in dolge razdalje v Evropi. Poleg tega ima cestni promet težave s pomanjkanjem vozil in voznikov. To je tudi eden od razlogov za večje zanimanje za rečni in železniški promet. Drugi razlog je lahko tudi liberalizacija trga železniškega tovornega prometa, ki daje uporabnikom večjo izbiro. Publikacija je dosegljiva na: <http://www.railcargo.nl/index.cfm/menuid/6/Product/1828>.

Razvoj Finskih železnic

Promet skupine Finskih železnic (VR) se je med januarjem in aprilom letos v primerjavi z istim obdobjem lani povečal za 8,3 odstotka. Število voženj v potniškem prometu se je povečalo za 5,3 odstotka, predvsem zaradi nove neposredne povezave Helsinki-Lahti, ki so jo odprli lani jeseni. Obseg tovornega prometa se je zmanjšal za 4,6 odstotka, predvsem zaradi zmanjšanja pošiljk surovih hlodov iz Rusije. Število potovanj v potniškem prometu se je povečalo za 1,8 odstotka pri dolgih razdaljah ter za 6,1 odstotka v primestnem prometu, na območju Greater Helsinki.

Znani smo po izdelavi lesenih in poliestrskih vodnih plovil in jaht z dolgo življenjsko dobo. Vsa plovila izdelujemo ročno in uporabljamo samo najboljše materiale. Od začetne ideje za novo jahto ali čoln, prek njegove skrbne sestave, do končne splavitve delamo nenehoma skrbno in predano, pri čemer zagotavljamo tudi usklajenost s standardi CE.

Splovili bomo
VAŠE
Želje



altintas d.o.o.

generalni zastopnik za ALTEK Motor Yachts Producers Cooperation, Istanbul-TURČIJA.
Zvezda 1, 1210 Ljubljana / Slovenija - 00386 41 644855 altintasdo@gmail.com - www.parakimde.com
Slovenija, Italija, Hrvaška, Avstrija, Madžarska, Srbija, Črna gora in Bosna

Gorazd Hartner

Konkurenco lahko na prvem ovinku tudi prehitimo!

Po stažu še niste prav »star« železničar. Kaj vas je pravzaprav pripeljalo?

To je bil preprosto izziv in velika motivacija glede na izjemne razvojne možnosti železnice. Do zdaj sem namreč delal v podjetjih zelo različnih strok – Litostroj, RTV, DZS, Mladinska knjiga -, vselej pa na področjih, ki so se ukvarjala predvsem z razvojem. In tu se je ponudila lepa priložnost, »testirati« sebe,

kako bi lahko po svoje prispeval k razvoju železniškega potniškega prometa. Ko sem postopoma spoznaval železnico, sem ugotovil, da je to zares zahteven, kompleksen gospodarski sistem, ki pa hkrati odpira vrsto razvojnih priložnosti. Železnica je zagotovo eden redkih sistemov v slovenskem in tudi širšem prostoru, ki lahko zagotovi delo zelo različnim strokam. V razmeroma kratkem času bo nedvo-

mno prišla v ospredje poslovnega dogajanja v Republiki Sloveniji.

Vloga železnice v javnem prevozu potnikov?

Železniški promet kot sestavni del funkcije prevoza potnikov je vsekakor najpomembnejši del javnega prevoza. To dokazuje tudi število potnikov pri nas, ki od leta 2000 naprej ponovno narašča. Uporabnikom pa je treba ponuditi več vlakov in v krajših časovnih presledkih na širšem območju izrazito urbanih mest, kakor so Ljubljana, Maribor in Celje, ter poleg tega razpresti okoli njih mrežo v krogu približno tridesetih kilometrov. Ob tem pa bi na teh območjih seveda morali povečati število postajališč. Z novimi potniškimi vlaki, ki jih kupujemo, pa moramo potnikom zagotoviti najsodobnejši način prevoza.

Vaše »videnje« javnega potniškega prometa?

Železnica bi vsekakor morala biti glavni nosilec prevoza potnikov, s tako imenovanim bočnim napažanjem vlakov s strani avtobusov – integralni prevoz pač. Pri tem bi za obe sredstvi transporta seveda veljala enotna vozovnica. V tem trenutku pa na istih relacijah vozimo oboji, kar vsekakor ni dobro. Avtobusi bi morali napolniti vlak, ta pa bi potnike pripeljal v večje središče. Edini takšen primer enotne vozovnice vlak-avtobus trenutno velja na kamniški progi, a stvari ne tečejo dobro. Zato pripravljamo določene spremembe, ki so povezane tudi s spremembo uredbe o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem železniškem prometu. Našemu partnerju, avtobusnemu podjetju KAM-BUS, namreč vse do danes kljub pogodbeni zavezi ni uspelo uskladiti voznega reda svojih avtobusov z voznim redom vla-

kov, s čimer potnikom seveda onemogoča uporabo vlaka. Avtobus bi moral pripeljati potnike na postajo pred odhodom vlaka in odpeljati s postaje po prihodu vlaka. Zdaj pa se pogosto dogaja ravno obratno ... Narobe svet! Z usklajenim voznim redom bi potnikom omogočili prevoz z obema sredstvomoma, s čimer bi tudi močno razbremenili cesto in izvedli racionalizacijo pri uporabi sredstev za subvencioniranje javnega potniškega prometa. Enotne vozovnice bi morale veljati po vsej Sloveniji, s tem bi potnikom zagotovili višji prevozni standard, brez nepotrebnega čakanja in dvakratnega kupovanja vozovnic.

Pa vendar se na relaciji vlak-avtobus marsikaj dogaja.

Tako je. S svojimi avtobusi prevažamo potnike med železniško postajo Litija in Šmartnim, kaže pa se večja potreba tudi v širši okolici. Z državo imamo sklenjeno koncesijsko pogodbo in smo tudi registrirani kot avtobusno podjetje.

Na pobudo Parka Škocjanske jame in Kobilarne Lipica smo v sodelovanju z ŽP-om ponudili potnikom avtobusni prevoz s postaje Divača do Škocjanskih jam oziroma kobilarne in nazaj. Vozni red avtobusov in vlakov je usklajen, pretehtano pa je usklajen tudi s programi obiska jam in kobilarne. Občini Divača in Sežana sta hkrati izrazili željo in potrebo, da bi uvedli avtobusni promet tudi za lokalni prevoz občanov – na primer do zdravstvenega doma, do Upravne enote in podobno, morda pa tudi do Opčin, kjer je tramvaj, ki pelje v Trst. Ta, lahko bi ga imenoval kar »pilotski« projekt, bomo ponudili tudi državi kot resnično učinkovito rešitev javnega prometa na ravni lokalnih skupnosti.

Muzejski vlak spet oživlja, s polno paro.



Res je. Lepo je, da se ne ukvarjamo samo z modernizacijo in z rednim spremljanjem nenehnega tehnološkega razvoja, temveč skrbimo tudi za ohranjanje tehnično-kulturne dediščine Slovenskih železnic. Pri naši ponudbi turističnih vsebin je najpomembnejši prevoz z muzejskimi vlaki. Po koncu praznovanja stoletnice Bohinjske železnice in ob njeni lanski predstavitvi na londonski turistični borzi je muzejski vlak postal prepoznaven turistični produkt v vsem evropskem prostoru. Letos vlada zanj zares veliko zanimanje, turisti in ljubitelji železnice prihajajo iz Velike Britanije, Francije, Italije, Nemčije, Švice, Nizozemske ..., celo iz Japonske. Zgolj primer: letos junija je kar šest vlakov peljalo francoske goste v Goriška Brda! Zanimanje za vlak se kaže tudi v drugih slovenskih regijah, predvsem na štajerskem in tudi na doljenjskem koncu. Kot najemniki vlaka se za svoje poslovne priložnosti pojavljajo tudi podjetja, pa veleposlaništva, in tudi zasebniki, ki na vlaku prirejajo praznovanja rojstnih dni, poroke ...

Žal pa smo pri pregledu že sklenjenih pogodb za prevoze ugotovili, da vseh projektov preprosto ne moremo uresničiti – vzrok temu je namreč vreme in z njim v zvezi požarna varnost. Ja, kajpak, parna lokomotiva. Kadar je razglašena prva stopnja nevarnosti, največkrat je to seveda na Primorskem, moramo parno lokomotivo namreč obvezno zamenjati z dizelsko. Toda včasih je prav težko prepričati, denimo, sivolaslega angleškega gentlemana, ki je bil prepotoval bogve koliko kilometrov, da bi se lahko peljal s hlaponom, da je to isto ... Zato je zelo pomembna pobuda, da bi vsaj eno muzejsko lokomotivo predelali za pogon na tekoče gorivo, s čimer bi bila požarna varnost manj ogrožena. Veliko težavo pomeni tudi pomanjkanje strojevodij, kar pa je glede na časovno oddaljenost pravzaprav razumljivo.

Kako pa je z avtovlakom, ki vozi med Bohinjsko Bistrico, Podbrdom in Mostom na Soči?

Lahko rečem, da se je avtovlak kar lepo prijel. Lani je prepeljal za kar 60 odstotkov več vozil kakor leto

prej, letošnjega junija pa za trinajst odstotkov več kakor isti mesec lani. Pokazala se je potreba po še treh dodatnih vagonih – imamo jih sedem -, kar pa je za zdaj žal samo želja. V sestavi vlaka je tudi vagon za prevoz koles, za katerega vlada veliko zanimanje, kolo pač neizogibno postaja čedalje pomembnejši sestavni del našega življenja. Sicer pa prihaja do pobud, da bi avtovlak »potegnili« vse do Nove Gorice. Podaljšanje trase predlagajo občine, krajevne turistične organizacije, posamezniki ... S strani gospodarstva pa je prišla pobuda za nakup dveh nizkopodnih vagonov – nizkopodnih seveda zaradi omejene višine Bohinjskega predora – za prevoz avtobusov in tovornjakov. Naša velika želja pa je, da bi postala vendarle za oko bolj prijetna tudi zunanja podoba avtovlaka, kar, roko na srce, danes vsekakor ni. Poglejmo Avstrijce, pa predvsem Švicarje ...

Dobro sodelovanje Slovenskih železnic, konkretnije potniškega prometa, z lokalnimi skupnostmi je najbrž več kakor potrebno.

Seveda! Treba je vedeti, da železnica teče skozi skoraj polovico slovenskih občin. In prav občine so tiste, ki izražajo potrebe po javnem železniškem prevozu. Še več, tudi željo po sodelovanju pri razvoju turizma, gospodarstva, na področju sejemskega prireditve in izobraževalnih programov, pomembnih dogodkov v okviru lokalnih skupnosti ... Občine so nemalokrat tudi pobudnik za spremembe voznega reda in uvedbe dodatnih prevozov. Naša ponudba je usmerjena na dve poglavitni ciljni skupini: prva je dijak oziroma študent, in druga delavec, in prav njima je treba kar se da prilagoditi vozni red za prihod in odhod v šolo ali v službo. Zgled takšnega dobrega sodelovanja železnice z občinami se kaže v Mestni občini Celje. Skupaj smo uspešno rešili problem prevoza dijakov. Del celjskih srednjih šol namreč začenja pouk zjutraj ob sedmih, drugi del pa uro pozneje; vozni red vlakov smo zato seveda ustrezno prilagodili, tako da stvar poteka v obojestransko zadovoljstvo. Sicer pa na Celjskem zelo dobro sodelujemo tudi z mnogimi gospo-

darskimi dejavniki, pa ob različnih sejmskih in turističnih prireditvah in podobnim. Rezultat tega je podpis sporazuma o sodelovanju med Slovenskimi železnicami in Mestno občino Celje, ki odpira široke razvojne možnosti obema stranema. Poudariti pa moram tudi zgledno sodelovanje z mnogimi drugimi občinami, kar se je navsezadnje najlepše pokazalo ob slovesnostih in prireditvah v okviru praznovanja 100-letnice Bohinjske železnice.

Uveljavljate novi projekt, tako imenovani ticketing.

Ticketing, to je novi sistem za odpravo potnikov, je takoj za nakupom novih potniških vlakov drugi največji projekt potniškega prometa. Projekt je v testni fazi, zaživel pa naj bi do konca letošnjega leta. Sprevodniki in manjše postaje bodo opremljeni z mobilnimi terminali za prodajo vozovnic. S tem bomo potnikom ponudili prijaznejšo prodajo vozovnic, vozovnico bo mogoče kupiti tudi na vlaku, plačati pa jo bo mogoče tudi s plačilno kartico. Potniški promet pa bo pri tem pridobil pri večji ažurnosti podatkov v finančnem in analitičnem pogledu.

Trženje oglasnih prostorov. Zanimiva tema za tako veliko podjetje.

Brez dvoma so vlak in železniške postaje lahko sijajen medij za dva namena: za predstavitev ponudb potniškega prometa in Slovenskih železnic v celoti, predvsem pa za možnost trženja oglasnih površin za predstavitev podjetij na vlakih in postajah. Oglasne površine ponujamo v aluminijastih okvirih, imamo jih približno 1700, gre pa tudi za možnost zunanje poslikave vlakovnih garnitur, oglaševanje v čakalnicah železniških postaj in v vitrinah, v tiskanih dokumentih, kakršni so vozni redi, brošure, zloženke ... Zagotovo pa bi s profesionalizacijo trženja oglasnih prostorov lahko ustvarili znatna finančna sredstva za potrebe razvojnih projektov potniškega prometa. Seveda pa bi bilo za to treba ustanoviti posebno strokovno službo.

Vlak, presenetljivo, pelje tudi v nakupovalno-plavalno »mesto« BTC.

Zanimivi razvojni projekt prevoza z vlakom z ljubljanske železni-

ške postaje v center BTC je bil zastavljen kot pilotski, kot poskus reševanja prometnih zagat na razmeroma majhnem prostoru z ogromnim številom avtomobilov in z ogromnim številom obiskovalcev. Pomeni pa tudi prvi primer zasebne pobude – prišla je s strani BTC – za železniški prevoz. Hkrati pa je to, lahko bi rekel, nekakšen začetnik »ljubljske mestne železnice«. Pionir, skratka!

Veliko je tudi vlakov, ki vozi-jo nekako zunaj običajnega voznega reda?

Poleg temeljne dejavnosti, ki je seveda reden in nemoten prevoz potnikov, pa obstaja še drugi del, ki nesporno vpliva na dvig poslovnega ugleda potniškega prometa in s tem Slovenskih železnic v celoti. To so vlaki za posebne namene in posebne ponudbe. Že uveljavljene, med ljudmi izredno lepo sprejete ponudbe so kopalni, smučarski in zdraviliški vlaki. Tu so še vlaki za športni turizem, kar pomeni prevoz gledalcev na športne prireditve, pa priložnostni vlaki, kot sta, denimo, Vestnikov vlak ali Vlak zvestobe. In vlaki za obisk pomembnih turističnih dogodkov – Pivo in cvetje, martinovanje, Festival Lent, kurentovanje, praznik česenj v Brdih ..., pa vlaki z vsebinami izobraževalnih programov, predvsem za osnovne šole.

Standardno vprašanje v zadnjem letu dni: ostra sprostitve trga. Bojazen pred neizprosno konkurenco?

Prepričan sem, da se z ustreznim številom vlakovnih garnitur, klasičnih potniških vagonov in z evropsko primerljivim servisom lahko povsem uspešno in enakovredno kosamo s prihajajočo konkurenco. Na Slovenskih železnicah imamo vrsto izjemnih strokovnjakov, katerih znanje je nemara celo obširnejše in boljše od tistega »evropskega«, ki se ga nekateri tako zelo bojijo, in ki lahko odločilno vplivajo na to, da se ohranimo kot vodilni koncesionar v Republiki Sloveniji. S sedanjimi novimi voznimi sredstvi in s predvidenim nakupom dvajsetih vlakovnih garnitur in tridesetih vagonov se lahko merimo s koleri. In ga na prvem ovinku tudi prehitimo ...



1



2



3

150-letnica Južne železnice - mimo protokola



6



4



5

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1. Kaj to maha dirigent? | 5. Ko govorniki govorijo... |
| 2. Orkester lepih nog | 6. Uh, kako ti »fušajok«! |
| 3. Oj, ti poredno sončece! | 7. Če je peron prekratek. |
| 4. »Palmers« 19. stoletja | 8. Vročina in salonarji |



7



8

ŠOLA!



Zanesljiv in za žep neboleč recept!

V šolo se vozim z vlakom!

Idealno za osnovnošolce, dijake, vajence in študente:
mesečna ali letna šolska vozovnica.

Z letno vozovnico dijaki in študentje prihranijo štiri mesečne vozovnice!

Dodatne informacije o nakupu abonentskih vozovnic dobite na večjih železniških postajah, spletni strani www.slo-zeleznice.si in e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si.



Gradnja 6339 metrov dolgega Bohinjskega predora v letih 1901-1904 je bila tako vznemirljiv projekt, da jo je spremljal Alojz Beer, »c. kr. dvorni in mornariški fotograf« iz Celovca. Po dograditvi je na podlagi 30 njegovih fotografij in ilustracij izšel dragoceni tiskani spominski album, katerega več izvodov hranimo v Železniškem muzeju SŽ.

Besedilo: Mladen Bogić, fotografija: Antonio Živkovič