

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



### Aktualno

Sprejet je zakon o varnosti  
v železniškem prometu  
Srečanje Slovenskih in Hrvaških železnic

### Potniški promet

Novi informacijski center v Celju  
Letna skupščina Euraila in  
InterRaila prvič v Sloveniji  
Britanci najeli parni vlak

**Tovorni promet**  
Sejem transporta in  
logistike v Münchnu

**Tujina**  
Prebivalstvene spremembe

**Zgodovina**  
V mislih z Južno železnico

# ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg  
Maribor-Wels  
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih  
terminalov z evropskimi terminali  
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz  
v slovenskem notranjem  
prometu



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



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: 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 prejemaajo brezplačno • fotografij in rokospisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. avgusta.



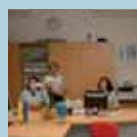
Utrinek s podelitve priznanj za 30 let dela na železnici (1. junij 2007).

Avtor fotografij: Miško Kranjec



## Aktualno

Cilj zakona o varnosti v železniškem prometu je povečati varnost v železniškem prometu in zagotoviti tehnično interoperabilnost oziroma povezljivost, ki je med državami Evropske unije potrebna in nujna zaradi izvajanja čezmejnih storitev pri transportu blaga in potnikov.



## Potniški promet

Na postaji Celje smo odprli novi Informacijski center, z Mestno občino Celje podpisali Sporazum o sodelovanju in predstavili dvigalo za potnike z gibalnimi motnjami.



## Potniški promet

Britanski železniški navdušenci delujejo v številnih železniških skupinah. Pred kratkim so se štiri take skupine združile z namenom organizirati poseben železniški izlet po Srbiji, Bosni in Hercegovini ter Sloveniji s kratkim postankom v Italiji.



## Tovorni promet

Slovenske železnice, Luka Koper in Viator Vektor so na Münchenskem sejmu transporta in logistike prikazali slovensko transportno pot, slovensko logistiko in njene konkurenčne prednosti in svojo logistično ponudbo.



## Intervju

Pogovarjali smo se z direktorjem Eurail Group G.I.E Renéjem de Grootom.



## Tujina

V Evropski uniji gre veliko pozornosti prebivalstvenim spremembam. Nemške železnice so naredile simulacije glede prihodnosti.



## Zgodovina

Mišelni sprehod med značilnostmi in vplivi Južne železnice v Sloveniji ob 150-letnici dokončanja železnice od Dunaja do Jadranskega morja.



## Uvodnik

**Marino Fakin**

odgovorni urednik Nove proge

1

Junij se je na Slovenskih železnicah začel slovesno, nadaljeval pa v izredno delovnem ritmu. Prvega junija je bila v rotundi železniškega muzeja slovesna podelitev priznanj vsem železničarkam in železničarjem, ki so že cela tri desetletja zvesti železnici ali njenim odvisnim družbam. Mladi umetniki, osnovnošolci, pa so nas 4. junija obiskali ob odprtju razstave nagrajenih likovnih in literarnih del mladinskega natečaja na temo železnice in dogodek obogatili s pevskim nastopom. Na letošnji natečaj se je odzvalo 234 osnovnih šol oziroma njihovih podružnic iz vse Slovenije in nam poslalo številne literarne in likovne izdelke.

Generalni direktor mag. Peter Puhan se je s sodelavci srečal na sestanku s hrvaškimi kolegi v Podčetrtku. Slovenske železnice in Hrvaške železnice povezujejo skupni interesi na desetem in petem koridorju. Dobro sodelovanje lahko še okrepimo in izboljšamo konkurenčnost v mednarodnem prometu. S Hrvaškimi železnicami želimo okrepiti poslovno in tehnično sodelovanje, zlasti na področju interoperabilnosti lokomotiv, poenostavitve postopkov na meji in boljše informacijsko-komunikacijske povezave obeh železnic.

Državni zbor je 22. junija sprejel zakon o varnosti o železniškem prometu, s katerim je opredeljen ves evropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, ki obsega glavne proge in železniška vozila, namenjena za mednarodni promet. S sprejetjem zakona sta v slovenski pravni red preneseni direktivi o varnosti v železniškem prometu in tehnični interoperabilnosti oziroma povezljivosti železniških sistemov znotraj držav EU.

V Ljubljani in sploh prvič v Sloveniji je potekala letna skupščina Euraila. Predstavniki evropskih železniških prevoznikov v potniškem prometu in sodelujočih pomorskih družb so potrdili sprejem Slovenskih železnic v elitno ponudbo Eurail Global Pass. Letošnja skupščina pod vodstvom organizacije Eurail Group G.I.E je bila namenjena za mednarodni ponudbi Eurail in InterRail.

Nova pridobitev za potniški promet Slovenskih železnic je Informacijski center na celjski železniški postaji. Ta pomeni velik in pomemben korak k pospešenemu utirjanju Slovenskih železnic v sodobno evropsko informacijsko družbo in njene tokove. Celje je druga največja postaja po odpravljenih potnikih in perspektivno mesto. Osemindvajsetega junija so Slovenske železnice z Mestno občino Celje tudi podpisale sporazum o sodelovanju in na celjski postaji predstavile dvigalo za potnike z gibalnimi motnjami.

V naslednjih dneh – sedemindvajsetega julija – pa je pred nami popolnoma drugačen dogodek – praznovanje stopetdesete obletnice Južne železnice. Izredno zanimiv prispevek dr. Mladena Bogiča nam celovito predstavi vpliv in pomen Južne železnice na razvoj na našem ozemlju.

# Posodobitev proge od Pragerskega do Ormoža

Državni sekretar na Ministrstvu za promet dr. Peter Verlič si je 15. junija ogledal gradbišča na železniški progi Pragersko-Ormož, ki je del petega čezevropskega prometnega koridorja. Gradbena dela za posodobitev železniške proge potekajo na postajah Kidričevo, Ptuj in Moškanjci ter na izogibalščih Cirkovce in Cvetkovci.

Dr. Verlič je izrazil zadovoljstvo z opravljenimi deli, ki potekajo v skladu z načrti. »Država je med nacionalnimi razvojnimi programi veliko pozornost namenila prav železniškemu prometu,« je povedal. »Z deli, ki potekajo, bo zagotovljena osna obremenitev 22,5 tone, vlaki pa bodo lahko vozili s hitrostmi do 160 kilometrov na uro. Skupno pa bo v posodobitev hrbtenice slovenskega železniškega omrežja namenjenih kar okrog devet milijard evrov.«

Posodobitev železniške proge Pragersko-Ormož obsega rekonstrukcijo štirih postaj (Kidričevo, Ptuj, Moškanjci, Ormož) s podaljšanjem tirov na dolžino 750 metrov, z ustrezno zamenjavo kretnic in zunajnivojskim dostopom na nove potniške perone. Zgrajeni bosta še dve novi izogibalšči – Cirkovce in Cvetkovci. Na njiju se bodo vlaki lahko srečevali, s čimer se bo zmogljivost proge še dodatno povečala.

Projekt vključuje tudi obnovo podpornih zidov na delu železniške proge med Veliko Nedeljo in Ormožem, gradnjo dveh novih dvotirnih mostov (čez potok Pesnico in Lešnico), enega podhoda pred Ormožem ter sanacijo cestnega podvoza v Kidričevem. Na območju gradnje izogibalšča Cirkovce in Cvetkovci pa bo po ureditvi povezovalnih cest uknjenih tudi skupaj pet nivojskih prehodov brez tehničnega zava-



Ogled gradbenih del na postaji Ptuj.



Gradnja podhoda na postaji Ptuj.

rovanja, trije pa bodo dodatno zavarovani z avtomatskimi zapornicami.

Vrednost projekta posodobitve železniške proge Pragersko-Ormož je 36.254.824 evrov z davkom na dodano vrednost. Del sredstev v višini 14.519.456 evrov izvira iz kohezijskih skladov Evropske unije, druga sredstva pa bo prispeval državni proračun.

Dela so se začela v začetku letošnjega leta. Na postaji Kidričevo in Moškanjci se trenutno pripravlja spodnji ustroj in polagajo peronski elementi, potekata gradnja podhoda in sanacija podvoza v Kidričevem. Na postaji Ptuj je zgornji ustroj proge že obnovljen, potekajo še zaključna dela. Na vseh treh postajah polagajo peronske elemente ter predstavljajo signalnovarnostne in

## Proga Pragersko–Ormož v številkah

Enotirna neelektrificirana proga.  
Leži na V. vseevropskem koridorju Benetke–Kijev.

**Dolžina proge:** 40,3 km.

**Kategorija proge:** C3; 20 t/os, 7,2 t/m

**Hitrost:** 100 km/h

**Prepustna moč:** 55 vlakov

**Nivojski prehodi:** 36 (16 je zavarovanih, 20 je označenih z Andrejevim križem).

Proga Pragersko–Ormož–(Čakovec–Kotoriba; HŽ–Madžarska) je bila zgrajena leta 1860.

telekomunikacijske naprave. Na obeh postajališčih, Cirkovce in Cvetkovci, se trenutno pripravlja spodnji ustroj za prehitevalni tir in povezovalne ceste, poteka zaščita plinovoda in prestavitev SVTK vodnikov. Gradnja mostu

čez Pesnico in sanacija zidov se bosta začeli v drugi polovici leta. Leta 2008 so načrtovana dela na postaji Ormož, gradnja mostu čez Lešnico, dokončanje objektov, začeti letos, in sanacija zidov.

# Srečanje vodstev Slovenskih in Hrvaških železnic

Podčetrtek, 5. junija 2007 – »Slovenske in Hrvaške železnice povezujejo skupni interesi na desetem in petem koridorju. Dobro sodelovanje lahko še okrepimo in izboljšamo konkurenčnost v mednarodnem prometu,« je povedal generalni direktor Holdinga Slovenske železnice mag. Peter Puhan na sestanku s hrvaškim kolegom, predsednikom uprave Hrvaških železnic Davorinom Kobakom. Slovenske železnice prepeljejo v prometu s Hrvaško dobra dva milijona ton blaga oziroma opravijo 8,99 odstotka vseh prevozov. Hrvaška je tako na tretjem mestu po obsegu prevozov blaga. V potniškem prometu pa je celo na prvem mestu, kajti iz Slovenije potuje 39,72 odstotka vseh potnikov prav na Hrvaško. »S Hrvaškimi železnicami želimo

okrepiti poslovno in tehnično sodelovanje, zlasti pri interoperabilnosti lokomotiv, poenostavitvi postopkov na meji in boljši informacijsko-komunikacijski povezavi obeh železnic. V skladu z zahtevami Schengenskega režima na meji s Hrvaško bodo te izboljšave omogočile hitrejši in nemoteni pretok blaga in potnikov. Velike priložnosti pa imamo tudi v kombiniranem prometu,« je povedal Puhan. »Naš cilj je skupaj s Slovenskimi železnicami čim bolj izrabiti tržne priložnosti v tovornem prometu, zmanjšati obtek kontejnerjev za en dan na relaciji Koper–Zagreb-Koper ter zmanjšati stroške prevoza. To bo mogoče doseči z uvajanjem interoperabilnih lokomotiv v železniškem prometu med obema državama ali celo dlje. V mednarodnem potni-

škem prometu pa želimo dvigniti raven storitev in ponuditi vlak višje kakovosti na relaciji Ljubljana-Beograd,« je poudaril predsednik uprave Hrvaških železnic Davorin Kobak. »Za potniški promet iz Hrvaške v Zahodno Evropo smo začeli projekt nabave 24 novih vagonov, ki bodo lahko vozili s hitrostjo do 240 kilometrov na uro. Hkrati poenostavljamo administrativne postopke obmejne policije in carine. Tako smo na primer zadrževanje potniških vlakov na mejni postaji Tovarnik zmanjšali s 25 na eno minuto,« je še dodal Kobak. Vodstvi železnice sta soglašala tudi, da je treba prisluhniti interesu lokalnih skupnosti na obeh straneh meje za revitalizacijo prometa na progih Kumrovec–Stranje–Imeno. MF

## Sprejet je zakon o varnosti v železniškem prometu

Državni zbor je 22. junija sprejel zakon o varnosti o železniškem prometu, s katerim je opredeljen ves evropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, ki obsega glavne proge in železniška vozila, namenjena za mednarodni promet. S sprejetjem zakona sta v slovenski pravni red preneseni direktivi o varnosti v železniškem prometu in tehnični interoperabilnosti oziroma povezljivosti železniških sistemov v državah EU.

Namen zakona je povečati varnost v železniškem prometu in zagotoviti tehnično interoperabilnost oziroma povezljivost, ki je med državami Evropske unije potrebna in nujna zaradi izvajanja čezmejnih storitev pri transportu blaga in potnikov.

Zakon je javno agencijo za železniški promet - ki od 5. junija ni več pristojna za naložbe v železniško infrastrukturo, temveč bo to nova železniška direkcija - opredelil kot neodvisni varnostni organ, ki bo skrbel za vse naloge s področja varnosti. Izjema bodo preiskave nesreč, za kar bo skrbel posebni neodvisni preiskovalni organ.

Zakon pa bo tudi podrobno določil postopek za izdajo varnostnih spričeval, ki jih morajo pridobiti vsi železniški operaterji, če želijo izvajati storitve železniškega prometa tudi prek državnih meja na evropskem železniškem omrežju.

# S seje sveta ministrov EU za promet, telekomunikacije in energijo

Zasedanje Sveta ministrov EU za promet, telekomunikacije in energijo je potekalo od 6. do 8. junija v Luksembourgu. Udeležil se ga je tudi državni sekretar ministrstva za promet dr. Peter Verlič.

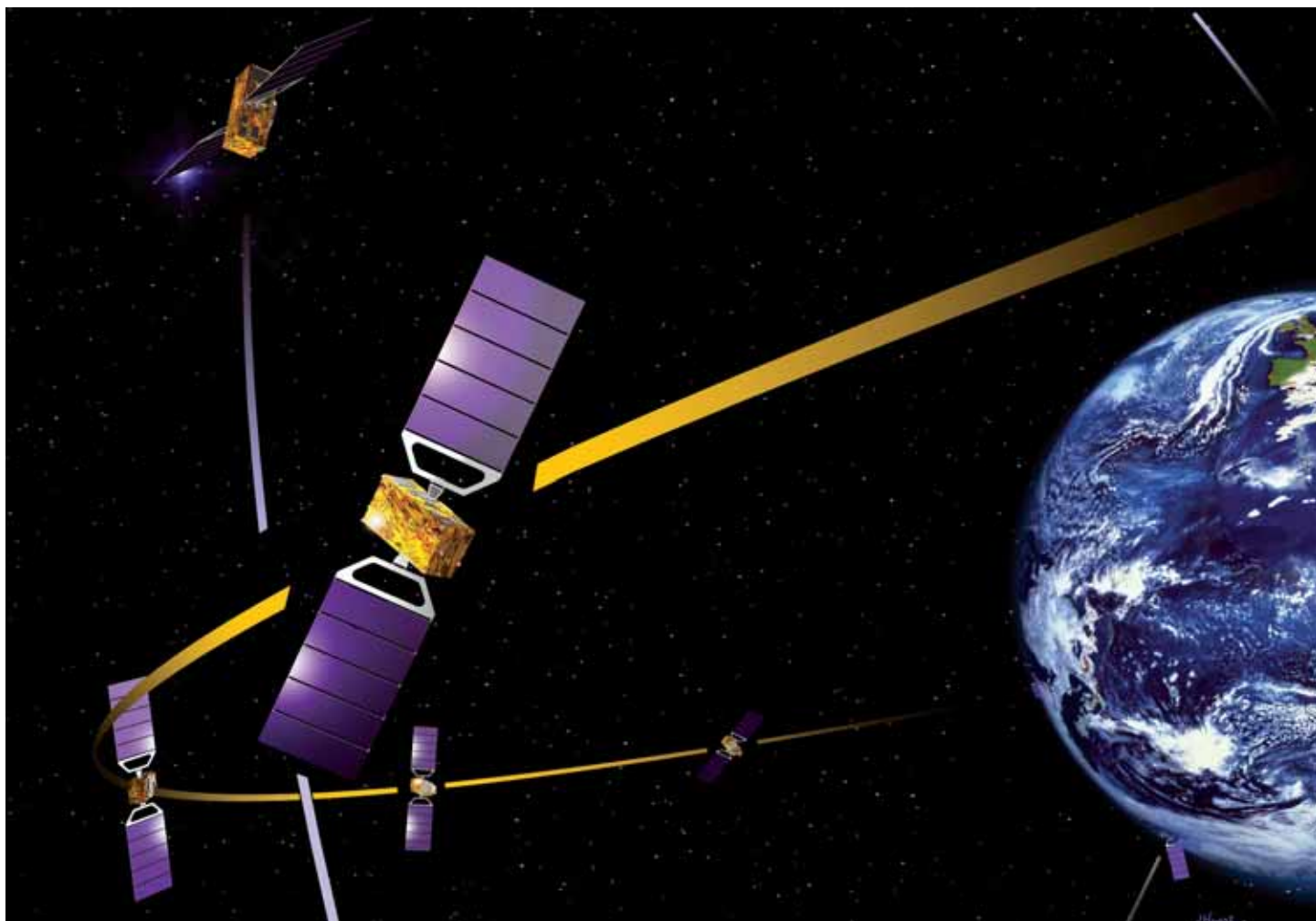
Ministri so največ časa namenili razpravi o prihodnosti **globalnega satelitskega navigacijskega sistema Galileo** in sprejeli resolucijo Sveta, v kateri so se soglasno zavzeli za nadaljevanje programa. Seznanili so

se s prekinitvijo pogajanj z združenim konzorcijem ponudnikov in se izrekli za nadaljevanje programa skozi alternativni scenarij in z večjo finančno udeležbo javnega sektorja. Dokončno odločitev o prihodnosti programa bodo ministri sprejeli jeseni, potem ko bo Evropska komisija do septembra pripravila natančnejše analize glede financiranja, časovne dinamike, redefinicije modela javno-zasebnega part-

nerstva ter organizacijske strukture programa.

V svojem prispevku je državni sekretar poudaril zavezanost Slovenije k nadaljevanju programa Galileo in nujnost pozorne obravnave vseh vprašanj, ki se ponovno odpirajo, na primer vprašanje upravljaljske strukture programa. V zvezi s tem se je zavzel za enakopravno in vsestransko možnost sodelovanja vseh držav članic pri gradnji in pozneje upo-

rabi sistema Galileo in dejal, da bo Slovenija, če bo potrebno, programu Galileo v času predsedovanja namenila vso pozornost. Za uresničitev sklepov Evropskega sveta o **boljši energetski rabi in zmanjšanju emisij toplogrednih plinov** so ministri potrdili sklepe o evropski energetski strategiji za promet. Sklepi bodo rabili kot smernice za **izboljšanje energetske učinkovitosti vseh vrst prometa**.



V zvezi s tretjim paketom **pomorske varnosti** so ministri obravnavali predlog direktive o vzpostavitvi **sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet**, ki med drugim vzpostavlja pravila za sprejem ladij v stiski v pribežališča, opremljenost ribiških plovil, daljših od 15 metrov s samodejnim identifikacijskim sistemom (AIS), določa ukrepe za plovbo v ledu ter izboljšuje sistem nadzora ladij.

Svet je razpravjal tudi o vzpostavitvi **evropskega centra LRIT** (Sistem za spremljanje in obveščanje ladij na dolge razdalje). Države članice so ustanovitev takšnega centra načeloma podprle, dokončno odločitev pa bodo sprejele oktobra, potem ko bo Komisija glede tega zagotovila podrobnejše informacije. Ustanovitev centra je podprla tudi

Slovenija, ob tem pa poudarila, da bo zelo pozorna glede delitve stroškov za ta sistem med državami članicami. Slovenija namreč meni, da s sistemom AIS že zdaj ustrezno zagotavlja varnost in varovanje v svojem morju.

Na **področju železnic** so se ministri seznanili s poročilom o predlogu direktive o interoperabilnosti železniškega sistema Skupnosti, ki vzpostavlja enotni postopek na ravni Skupnosti za vzajemno priznavanje železniškega voznega parka, na področju letalskega prometa pa so sprejeli resolucijo o uradni ustanovitvi skupnega podjetja SESAR, ki je tehnološki del enotnega evropskega neba in ki bo do leta 2020 skušal zagotoviti delovanje nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa.



## Direkcija za železnice

Februarja letos so bile sprejete spremembe in dopolnila zakona o železniškem prometu, s katerim agencija za železniški promet ohranja funkcijo varnostnega organa, funkcijo upravljavca železniške infrastrukture pa prevzamejo Slovenske železnice. Investicije bo prevzela novoustanovljena direkcija za železniški promet v sestavi ministrstva za promet. Sedež direkcije bo v Mariboru. Vse pristojnosti morajo biti nanjo prenesene najpozneje v 90 dneh od dne, ko je zakon začel veljati (7. marca), torej do 5. junija. To velja tudi za uveljavitev vseh zakonskih določil.

Uslužbenci agencije za železniški promet bodo v novo direkcijo prešli prvega avgusta letos. Vlada RS je 7. junija sprejela sklep o spremembah in dopolnitvah sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet RS (AŽP).

Sklep udejanja zadnje spremembe zakona o železniškem prometu, ki prenašajo v nacionalno zakonodajo pravni red EU. Po novem Agencija za železniški promet dodeljuje vlakovne poti, določa uporabnino, dodeljuje, preklicuje ali začasno odvzema licence, nadzoruje veljavnost licenc, odobrenih vlakovnih poti ter izpolnjevanje pogojev v zvezi s tem, pripravlja in sprejema vozni red omrežja, pričemer za usklajeno dodeljevanje vlakovnih poti sodeluje z upravljavci železniških omrežij drugih držav, opravlja naloge varnostnega organa, pripravlja delovna gradiva za podzakonske predpise na podlagi zakona o varnosti v železniškem prometu, izvaja ukrepe v zvezi z uporabo TSI (tehnične specifikacije interoperabilnosti) in izvaja druge naloge, določene s predpisi.

Povzeto po Večeru

## 150 let Južne železnice je pred vrati

Konec julija bo minilo 150 let od dograditve Južne železnice, ki je povezala Dunaj in Trst, oziroma njenega zadnjega odseka - med Ljubljano in Trstom.

**V petek, 27. julija**, prav na 150. rojstni dan Južne železnice, bomo častljivo obletnico proslavili s slovesno vožnjo med Ljubljano in Sežano. Pod sloganom 150. simfonija se bo dogajanje začelo v popoldanskih urah s priložnostno slovesnostjo v Ljubljani. Preplet besede, glasbe in plesa bo spremljal odhod vlaka ICS z vabljenimi gosti proti Sežani. Vlak, ki bo simbolno popotoval skozi čas - iz daljne preteklosti parnih lokomotiv k sodobnim Slovenskim

železnicam - se bo ustavil tudi v Divači. Tam bo prav tako potekala priložnostna slovesnost, gostje pa bodo s sodobnega vlaka ICS prestopili na muzejski vlak. Ta bo udeležence slavnostne vožnje popeljal do Sežane. Na sežanski postaji bo potekala osrednja slovesnost s pestrim glasbenim in plesnim programom, v katerem bodo nastopili znani slovenski umetniki besede in giba. Podrobnosti naj za zdaj ostanejo še skrivnost, obljubimo pa lahko, da bo program res privlačen. Zato vse bralke in bralce vabimo na obisk vsaj enega od prizorišč, kjer se bo zgodovina simbolno povezala s prihodnostjo.

### Program prireditev 27. julija 2007

- 15:00 – 15:30 Priložnostna slovesnost v Ljubljani
- 16:50 – 17:20 Priložnostna slovesnost v Divači
- 18:00 – 19:00 Osrednja slovesnost v Sežani

## Potovanje v Slovenijo

V šesti številki revije **Eisenbahn Kurier** (6/2007), najuglednejši evropski železniški reviji, je izšel prispevek *Eine Reise nach Slowenien* (Potovanje v Slovenijo). Članek na treh straneh obširno poroča o prevozu dveh lokomotiv vrste 541 iz Nemčije v svojo novo domovino Slovenijo.

Avtor prispevka, dr. Karl Gerhard Baur, ni samo velik poznavalec in ljubitelj železnic, temveč tudi pisec knjig o vseh generacijah železniških vozil v Evropi. V njegovi osmi knjigi, ki izide še letos, bo opisoval tudi naše lokomotive vrste 541. Te so skupaj z avstrijskimi vrste 1216 trenutno najsodobnejše trosistemske lokomotive. Primerne so za projekt interoperabilnosti med sosednjimi državami tako za vožnjo težkih tovornih vlakov kot za prevoz hitrih potniških vlakov.

Gospod Baur v svojem potopisu opisuje zanimivosti s 441 kilometrov dolge poti od postaje München-Allach do Ljubljane. Očaran je bil nad številni mostovi, predori in rekami ob progi, posebej pa nad čudovito slovensko pokrajino. V Sloveniji je bil prvič, zato se je z navdušenjem odločil, da nadaljuje svoje potovanje do luke Koper.

Pridružujem se mnenju avtorja potopisa, da je nabava dvajsetih najmodernejših, najatraktivnejših in ne nazadnje najlepših evropskih lokomotiv vrste 541 pomembna promocija Slovenije, Slovenske železnice pa postavlja enakovredno ob bok drugim sosednjim železniškim družbam.

Jože Brežan

# Novi informacijski center na postaji Celje

Osemindvajsetega junija so Slovenske železnice na železniški postaji Celje odprle nov **Informacijski center**. Obenem so z mestno občino Celje podpisale **Sporazum o sodelovanju** in na postaji Celje predstavile **dvigalo za potnike z gibalnimi motnjami**.

»Informacijski center na celjski železniški postaji pomeni velik in pomemben korak k pospešenemu utirjanju Slovenskih železnic v sodobno evropsko informacijsko družbo in njene tokove. Danes informacija ne pomeni več le posredovanje podatkov o voznih redih, številkah tirov in podobnem, temveč išče pravočasne odgovore na vsa kompleksna vprašanja, želje in potrebe potnikov – to pa seveda pomeni svetovanje o najugodnejših povezavah, iskanje optimalnih možnosti potovanja in o najrazličnejših popustih. Z novim Informacijskim centrom Slovenske železnice nadaljujejo posodabljanje sistema zbiranja in posredovanja informacij, ki jih potrebuje potnik. Obveščanje poteka



Notranjost Informacijskega centra.



Podpis sporazuma o sodelovanju. Podžupan Mestne občine Celje Marko Zidanšek in pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic Igor Hauptman.

osebno, po telefonu, telefaksu, elektronski pošti, na spletnih straneh in s tiskanim gradivom. Novi Informacijski center bo poleg prodaje storitev železniškega potniškega prometa ponujal tudi železniške storitve turističnega značaja oziroma posebne ponudbe, oblikovane po meri uporabnikov – šolske skupine, skupinski prevozi, različni izleti, posebni in muzejski vlak,« je povedal pomočnik generalnega direktorja Igor Hauptman.

Dosedanje plodno sodelovanje med Slovenskimi železnicami in Mestno občino Celje se je okrepilo s podpisom sporazuma o sodelovanju. Področja, katerim bosta stranki namenili največji poudarek, so:

- sodelovanje v javnem potniškem prometu,
- sooblikovanje integralnih turističnih produktov,
- pokrivanje pomembnejših kulturnih in zgodovinskih dogodkov,
- sodelovanje pri izvedbi športnih dogodkov – razvoj športnega turizma in
- sodelovanje pri uveljavljanju mesta Celja kot pomembnega organizatorja sejamskih prireditev v srednjeevropskem prostoru.

Slovenske železnice namenjajo veliko pozornost tudi potnikom s posebnimi potrebami. Na postaji Celje so predstavile posebno **dvigalo za potnike z gibalnimi motnjami**. »S takšnimi dvigali želimo pri Slovenskih železnicah postopno opremiti vse večje postaje po Sloveniji,« je povedal Igor Hauptman.

## Postaja Celje v številkah

Železniško progo Gradec–Celje so slovesno odprli na binkoštno nedeljo, 2. junija 1846, progo Celje–Velenje pa leta 1891. S postaje Celje se na pot z vlakom odpravi 935.000 potnikov na leto oziroma 6,1 odstotka vseh potnikov na Slovenskih železnicah. Postaja Celje je druga največja železniška postaja po številu odpravljenih potnikov, sledijo ji postaje Maribor, Litija in Kranj.

Ob delavnikih vstopi in izstopi na postaji Celje v povprečju 7.560 potnikov na dan, največ jih je ob petkih; ob nedeljah pa vstopi in izstopi 1.346 potnikov.

Po podatkih Statističnega Urada Republike Slovenije se je v prvih petih mesecih leta 2007 skupno število turistov povečalo za 10 odstotkov, število prenočitev pa za 8 odstotkov glede na isto obdobje lani. K rasti števila tujih turistov so največ prispevali turisti iz Italije (21 odstotkov), Avstrije (16 odstotkov) in Hrvaške (11 odstotkov).

Glede na razvoj Celja, ponudbo univerzitetnih programov, turizma in športnih prireditev je na postaji Celje predvidena nekoliko večja rast števila potnikov od načrtovane povprečne letne rasti (2,2 odstotka do leta 2012).



# Letna skupščina Euraila in InterRaila prvič v Sloveniji

Na letni skupščini Eurail Group G.I.E, ki je letos potekala prvič v Sloveniji, od 19. do 21. junija v Ljubljani, se je zbralo petdeset predstavnikov evropskih železniških prevoznikov. Skupščino je vodila železniška neprofitna organizacija Eurail Group G.I.E iz Utrechta na Nizozemskem, ki upravlja medna-

rodni železniški ponudbi InterRail in Eurail za potovanje po evropskih državah. Eurail že od leta 1959 ustvarja ponudbo potovanj z vlaki in ladjami v Evropi, predvsem za potnike zunaj Evrope. Generalni direktor Slovenskih železnic mag. Peter Puhan je v uvodnem nagovoru pozdravil

sodelujoče in jim zaželel veliko uspeha na zasedanju skupščine. "Rezultati in gibanja združenja Eurail za leto 2006 nas navdajajo z optimizmom in potrjujejo naše cilje. V prihodnje pričakujemo, da bo še več turistov obiskalo Slovenijo z vlakom in zlasti z vozovnicami Eurail in InterRail,"

je povedal Puhan. "Letošnja skupščina ponudbe Eurail sovpada s posebnim letom za Slovenske železnice – namreč s 150-letnico nekdanje Južne železnice, ko je leta 1857 pripeljal prvi vlak z Dunaja preko Ljubljane v Trst," je še povedal Puhan.

Predstavniki evropskih železnic in sodelujočih pomorskih družb so soglasno potrdili sprejem Slovenskih železnic v elitno ponudbo Eurail Global Pass.



Generalni direktor Slovenskih železnic mag. Peter Puhan je pozdravil predstavnike evropskih železnic.

## Eurail

Ponudba Eurail je namenjena prebivalcem Severne in Južne Amerike, Azije, Avstralije in Afrike. To so predvsem odrasli in družine. Večinoma potujejo v prvem razredu ali s spalniki. Delež potnikov iz Severne Amerike (ZDA in Kanada) je 52 odstotkov, iz Azije (predvsem z Japonske in iz Koreje) pa dobrih 25 odstotkov. Letos pričakujemo 15-odstotno rast potovanj Eurail, za prihodnja leta pa je napovedano občutno povečanje potnikov iz Indije in s Kitajske.

## InterRail

Zamisel o ponudbi InterRail je nastala v 70. letih prejšnjega stoletja z namenom olajšati izkušnjo potovanja z vlakom po Evropi. Ponudba InterRail je namenjena za potnike iz evropskih držav. Železniška podjetja so letos sklenila centralizirati upravljanje ponudbe v okviru združenja Eurail Group G.I.E. Uporabniki vozovnic InterRail so predvsem mladi (80 odstotkov). Ponudba InterRail je v zadnjih letih na trgu nekoliko nazadovala, zato je letos bila predstavljena posodobljena ponudba. Od aprila letos je vozovnice InterRail mogoče kupiti tudi na spletni strani [www.interrailnet.com](http://www.interrailnet.com).

## TGV s 320 km/h proti Nemčiji

Desetega junija je med Parizom in mesti na vzhodu Francije začel redno voziti francoski super hitri vlak TGV. Štiri milijarde evrov vredno progo, na kateri je TGV aprila, ko je drvel 574,8 kilometra na uro, postavil hitrostni rekord na tirih, so za redni promet slovesno odprli v soboto z vožnjo med francosko prestolnico in mestom Strasbourg.

TGV povezuje Pariz z mesti Strasbourg, Nancy, Metz in Reims. Z odprtjem proge se je čas potovanja med prestolnico in Strasbourgom s štirih ur skrajšal na slabi dve uri in pol. Prav

tako bo proga povezala nemško in francosko mrežo hitrih vlakov. Potniški TGV bo na poti proti nemški meji drvel s hitrostjo 320 kilometrov na uro, sicer pa bodo po novi vzhodni progi vozili tudi nemški hitri vlaki ICE.

Gradnja proge je stala štiri milijarde evrov in je za pet let zaposlila okoli 10.000 ljudi. Proga je izdelana iz 78.000 ton jekla, kar je dovolj za gradnjo osmih uredbilnih novih poslovnih parkov.

Francoski železniški operater SNCF je že prodal več kot 600.000 vozovnic za potovanje po novi progi, do leta 2010 pa pričakuje, da bo po njej prepeljal več kot 11 milijonov ljudi na leto.

TGV, ponos francoskih inženirjev, ki je ob nemških ICE in japonskih Šinkansenih eden najhitrejših vlakov na svetu, je bil lani star 25 let. Zunaj Francije zagotavlja hitre povezave med Londonom in Brusljem ter nekoliko počasnejše vožnje med Francijo ter Švico in Italijo. Povzeto po Delu

# Z vlakom v Beograd odslej ceneje

Beograd, mesto na sotočju Save in Donave, je gotovo mogoče najbolj brezskrbno obiskati z vlakom. Železniški potniki imajo vsak dan na razpolago 5 odhodov v vsako smer (iz Ljubljane 3 dnevne, eno večerno in eno nočno povezavo). Da bi obisk Beograda omogočili tudi tistim, ki jim v žepu cinglja bolj malo evrov, si pa morda zato lažje načrtujejo potovanja na daljši rok, smo v sodelovanju s Hrvaškimi železnicami in Železnicami Srbije uvedli posebno ponudbo Beograd Spezial. Po tej ponudbi bo stala vozovnica za potovanje v 2. razredu na relaciji Ljubljana-Beograd (v eno smer) le 25 evrov. Že v Sloveniji

je mogoče kupiti tudi vozovnico za vrnitev iz Beograda po enaki ceni. Število teh vozovnic je omejeno (6 vozovnic/vlak), mogoče pa jih je kupiti za vlake 415/414, 211/210 in 411/410. Vozovnice Beograd Spezial veljajo samo za dan in vlak, za katerega so izdane, prodajajo se prek rezervacijskega sistema EPA/SUPRA in jih je mogoče kupiti do največ 3 mesece vnaprej.

Opisana ponudba je za zdaj dogovorjena za obdobje od 1. julija do 8. decembra 2007. Če si torej lahko vnaprej določite dan potovanja, se na železniški blagajni vsekakor izplača povprašati po vozovnici Beograd Spezial.

## Vozni red vlakov Ljubljana-Beograd

ODHOD					
	MV 241/413	MV 297/419	MV 415	IC 211	MV 411
Ljubljana	02.00	6.15	8.35	14.08	21.05
Beograd	12.16	15.33	17.26	22.50	6.22

VRNITEV					
	IC 210	MV 414	MV 418/296	MV 412/240	MV 410
Beograd	6.25	10.50	13.30	15.45	22.20
Ljubljana	15.39	20.31	23.28	02.12	8.32

Na rumeno označenih vlakih velja ponudba Beograd Spezial.

# Počitniško potepanje po Avstriji

Slovenske železnice so v sodelovanju z Avstrijskimi železnicami za mlade iz Slovenije tudi za letošnje poletje pripravile posebej ugodno ponudbo. Gre za vozovnico ÖBB Sommerticket, za katero bodo mladi, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 20 let, odšteli le 19 evrov, nekoliko starejše oziroma tiste do 26. leta starosti, pa bo vozovnica stala 49 evrov. Z omenjeno vozovnico bodo lahko mladi v poletnem času od 30. junija do 8. septembra 2007 potovali po Avstriji po dolgem in počez.

Pred nakupom bo potnik moral predložiti potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika bo imelo pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku. Vozovnica ÖBB Sommerticket velja za potovanja po progah Avstrijskih železnic v 2. razredu z vsemi vrstami vlakov, razen s posebnimi. Ob sobotah, nedeljah in praznikih bo mogoče potovati brez omejitev, od ponedeljka



do petka pa od 8. ure naprej (ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje). Za potovanje od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj bodo mladi hkrati ob nakupu vozovnice ÖBB Sommerticket lahko kupili še vozovnico s 50 odstotkov popusta.

Vozovnico ÖBB Sommerticket bo mogoče kupiti na potniških blagajnah PIC in Info Centrov na postajah Ljubljana, Maribor, Celje in Koper. Za nakup vozovnice mladi potrebujejo mladinsko kartico EURO<26 (partnerske kartice SŽ-EURO<26 ali klasične kartice EURO<26).

Če torej ne veste, kaj bi ob koncu šolskega leta podarili za dober uspeh ali pa morda koga želeli presenetiti za rojstni dan v poletnem času, je nakup omenjene vozovnice gotovo ena od boljših zamisli. Ne le, da bo izdatek minimalen – s takim darilom boste obenem odprli tudi okno v svet. To pa je največ, kar velja ...

# Z vetrom v laseh

Če niste ljubitelj celodnevne poležavanja na plaži, potem je potep s kolesom za vas idealen način preživljanja dopustniškega časa. Na Slovenskih železnicah vam, tako kot vsako leto doslej, tudi letos ponujamo možnost, da se s svojim »prijateljem« na dveh kolesih odpravite raziskovat kraje ... S tem mislimo, da se vam nikakor ni treba ustaviti in obstati v krajih, do katerih je po mednarodnih dogovorih omogočen prevoz koles iz Slovenije. Ko ste enkrat na Hrvaškem, v Avstriji ali kje drugje, lahko spotoma odkrivате vlake, s katerimi je po notranjih določilih posamezne železniške uprave mogoč prevoz koles.

## Hrvaška ([www.hznet.hr](http://www.hznet.hr))

Kolo lahko vzamete s sabo na vlak v Pulj, ki bo v tej poletni sezoni vozil vsak dan od 23. junija do 26. avgusta. Odhod iz Ljubljane ob 7.10, prihod v Pulj je predviden ob 11.16, vrnitev iz Pulja je ob 18.02, prihod v Ljubljano ob 22.19.

Prevoz koles z vlakom v Opatijo Matulji ali na Reko (in naprej s trajektom na otoke) je v poletnem času mogoč od 3. junija do 26. avgusta, in sicer kolo lahko vzamete na vlak 483, ki odpelje iz Ljubljane ob 14.55, prispe v Opatijo ob 17.13, ter na Reko ob 17.24. Vrnitev s kolesom je možna z vlakom 480, ki z Reke odpelje ob 20.45, iz Opatije ob 20.56 in prispe v Ljubljano ob 23.22.

Za enosmerni prevoz kolesa iz postaje SŽ do postaj HŽ boste plačali enotno ceno pet evrov (za prevoz nazaj v Slovenijo boste na Hrvaškem prav tako plačali pet evrov). Ob tem še posebej opozarjamo, da morate biti pri prehodu slovensko-hrvaške meje zaradi carinskega postopka obvezno ob svojem kolesu, drugače lahko carina kolo brez značnega lastnika odstrani z vlaka.

## Avstrija ([www.oebb.at](http://www.oebb.at))

Pri potovanjih v Avstrijo lahko kolo vzamete na vlake, ki peljejo v

Beljak, Celovec, Gradec, Dunaj ali v Salzburg.

Z vlakom IC 310, ki odpelje iz Ljubljane ob 8.05 in prispe v Beljak ob 10.00 je prevoz koles mogoč od 27. aprila do 22. septembra.

Z Jesenic se ob spremljavi kolesa lahko odpeljete z vlakom 4966 ob 6.37 in prispete v Beljak ob 7.24 – vlak ne vozi ob nedeljah in praznikih v Avstriji. Če želite iz Beljaka pot nadaljevati v Celovec, potem ujemite vlak 1563 ob 7.50 in ste v Celovcu ob 8.18, tisti, ki si želite v Salzburg, pa počakajte vlak IC 693, ki odpelje ob 8.11 in prispe v Salzburg ob 10.55.

Iz Salzburga se lahko vračate z vlakom EC 111 ob 9.04, prihod v Beljak ob 11.47, prestopite v Beljaku na vlak IC 211 ob 12.04, ter prispete na Jesenice ob 12.41 in v Ljubljano ob 13.53. Na relaciji Beljak–Jesenice lahko kolo prevajate tudi z vlakom 4961, odhod zjutraj iz Beljaka ob 5.18, prihod na Jesenice ob 6.01 – vlak ne vozi ob nedeljah in praznikih v Avstriji. V Gradec ali na Dunaj je s kolesom najbolj enostavno potovati z vlakom Emona, ki ima v svoji sestavi poseben vagon za prevoz koles. Vlak vsak dan odpelje iz Ljubljane ob 16.00, iz Celja ob 17.19 in iz Maribora ob 18.19, v Gradec prispete ob 19.23, na Dunaj pa ob 22.02. Z Dunaja se z Emono lahko vračate vsako jutro ob 7.57, iz Gradca ob 10.36, doma v Mariboru ste ob 11.39, v Ljubljani pa ob 14.10.

Iz Maribora pa se lahko, z enim prestopom v Špiljah, s kolesom do Gradca odpeljete tudi z lokalnimi vlaki zjutraj ob 6.31 – vlak 3900 ne vozi ob nedeljah in praznikih v Avstriji, prestopite na vlak 4014 ob 6.57 in ste v Gradcu ob 7.51. Iz Gradca nazaj lahko greste na pot zjutraj že ob 5.56 in ste v Špiljah ob 6.55 – vlak 4053, v Špiljah prestopite na vlak 3901 ob 7.05 in ste v Mariboru ob 7.28 (vlak 3901 ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih v Avstriji).

Če ne verjamete v pregovor, da

»kdor zgodaj vstane, si zgodaj dan zafrkne«, potem kolesarji iz Maribora lahko potujete v Celovec s prestopom v Pliberku zjutraj že ob 5.20 – vlak 4000 ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih. V Pliberku oziroma Celovec lahko potujete tudi s popoldanskim lokalnim vlakom, vračate se lahko prav tako z lokalnimi vlaki zjutraj in popoldan.

Za enosmerni prevoz kolesa s postaj SŽ do katere koli postaje ÖBB velja enotna cena pet evrov, za prevoz nazaj v Slovenijo boste pa plačali 12 evrov. Če imate vozovnico Regio AS, stane povratni prevoz kolesa pet evrov.

## Madžarska ([www.mav.hu](http://www.mav.hu))

Prevoz koles na Madžarsko je mogoč z vlakom Citadella, ki odpelje iz Ljubljane ob 7.40, iz Celja ob 9.05 ter prispe na postajo Budapest Deli ob 16.23. Vrnitev s postaje Budapest Deli je ob 12.50, prihod v Celje ob 20.05 in v Ljubljano ob 21.31. Prevoz koles na relaciji Ljubljana–Budimpešta je mogoč od 30. aprila do 30. septembra, prevoz v obratni smeri pa od 29. aprila do 29. septembra.

Za enosmerni prevoz kolesa s postaje SŽ do postaj Madžarskih železnic boste plačali enotno ceno pet evrov, za prevoz nazaj v Slovenijo boste na Madžarskem prav tako plačali pet evrov.

## Italija ([www.trenitalia.it](http://www.trenitalia.it))

Neposredni prevoz koles z vlakom med Slovenijo in Italijo ni mogoč. Mogoč je le v okviru notranjega potniškega prometa, torej z vlaki do Sežane ali Nove Gorice in nazaj. Čez mejo se je nato treba odpeljati kar s kolesom! V notranjem prometu Italijanskih železnic je mogoč prevoz koles z večino vlakov in ti so v vozniških redih posebej označeni.

Tako torej. Zdaj vam ne preostane drugega, kot da napolnite zračnice z zrakom, nahrbtnik s hrano in pijačo, sebe pa z dobro voljo, in se podate na pot.

## Festival Sziget

Če smo v prejšnji številki pisali o novosadskem festivalu EXIT, pa vas tokrat vabimo, da se z vlakom odpravite v Budimpešto na Festival Sziget, (od 8. do 15. avgusta). Festival bo potekal na enem od budimpeških otokov. Na spletni strani [www.sziget.hu](http://www.sziget.hu) boste našli vse podrobne informacije o odrih, nastopajočih (za utrip srca: The Chemical Brothers, Pink, Madness, Sinead O' Conner, Cesaria Evora ...), nakupu vstopnic... Na spletni strani [www.szigethostel.com](http://www.szigethostel.com) pa si boste lahko uredili nastanitev med bivanjem v Budimpešti.

V Budimpešto lahko potujete z vlakom IC Citadella, ki preko mejnega prehoda Hodoš vozi vsak dan. Odhod vlaka iz Ljubljane je ob 7.40, prihod na postajo Budapest Deli ob 16.23. Vrnitev s postaje Budapest Deli je ob 12.50, prihod v Ljubljano ob 21.31.

Za potovanje z vlakom IC Citadella smo v sodelovanju z madžarskimi železnicami vpeljali ponudbo Budapest Spezial. Povratna vozovnica 2. razreda za relacijo Ljubljana–Budimpešta stane le 39 evrov. Otroci plačajo polovico cene oziroma 19,50 evra. Mogoče je seveda kupiti vozovnico tudi za potovanje v eno smer – v tem primeru stane vozovnica za odraslo osebo 29 evrov, za otroka pa 14,50 evra.

Čez Zagreb se lahko v Budimpešto vsak dan odpravite še z nočnim EN vlakom Venezia, v poletnem času pa tja vozi tudi IC Goldoni.

Vlak EN Venezia odpelje iz Ljubljane ob 2.00, in pripelje na postajo Budapest Keleti ob 10.53. Vrnitev s postaje Budapest Keleti je ob 17.20, prihod v Ljubljano ob 2.12.

Vlak IC Goldoni odpelje iz Ljubljane ob 13.25, in pripelje na postajo Budapest Keleti ob 21.33 – vlak v smeri Ljubljana–Budimpešta vozi od 24. junija do 1. septembra. Vrnitev s postaje Budapest Keleti je ob 8.05, prihod v Ljubljano ob 16.06 – vlak iz smeri Budimpešta–Ljubljana pa vozi od 25. junija do 2. septembra.

Povratna vozovnica za 2. razred z vlakom EN Venezia ali IC Goldoni stane 53,80 evra. Skupine 6 oseb in več plačajo za povratno vozovnico 2. razreda le 44,20 evra na osebo.

Dobro zabavo!



# Britanci najeli parni vlak

V Veliki Britaniji je veliko »železniških navdušencev«, ki se za hobi zanimajo za različne vidike železnice. Britanski železniški navdušenci delujejo v številnih železniških skupinah. Pred kratkim so se štiri take skupine združile, da bi organizirale poseben železniški izlet po Srbiji, Bosni in Hercegovini ter Sloveniji s kratkim postankom v Italiji. Večino časa so potovali s posebej najetimi parnimi vlaki. Slovenske železnice so se lani jeseni prepričljivo predstavile na Svetovni turistični borzi (World Travel Market) v Londonu. Razstavnici prostor, ki ga je organizirala Slovenska turistična organizacija, je bil v obliki starega muzejskega vlaka. Ta je vzbudil precej zanimanja in spodbudil številne turiste, da pridejo letos v Slovenijo na vožnjo z muzejskim parnim vlakom. Potovanje, ki se je odvijalo konec maja in v začetku junija so organizirali The Locomotive Club of Great Britain, Enthusiast Holidays, Industrial Railway

Society in Warwickshire Railway Society. Končalo se je z vožnjami posebnih vlakov na parno vleklo v Sloveniji in Italiji prvega in drugega junija. Potovanje je bilo z muzejskim vlakom Slovenskih železnic, katerega je vlekla odlično ohranjena muzejska lokomotiva št. 25.026. Lokomotiva vrste '25' 2-8-0 je bila zgrajena v Floridsdorfu leta 1920, pogosto pa se nahaja na čelu muzejskega vlaka, ki vozi turiste na Bohinjski progi.

V Veliki Britaniji vlada goreče zanimanje za Slovenske železnice. S parnimi vlaki Slovenskih železnic je bilo v zadnjih letih organiziranih veliko posebnih voženj po Sloveniji. Prvega junija so britanski navdušenci obiskali Železniški muzej Slovenskih železnic v Ljubljani in se nato odpravili s posebej najetim parnim vlakom od Jesenic mimo Bleda, po znani in izredno slikoviti Bohinjski progi, ki je praznovala 100-letnico leta 2006, do Nove Gorice. Na tej progi vozijo

turistični parni vlaki v poletnih mesecih. Vendar, prvega junija je vlak izjemoma nadaljeval pot do Sežane skozi slikovito pokrajino pri Braniku. Parni vlaki namreč ne vozijo prav pogosto na tej progi.

Najbolj razburljiv dan potovanja je bil drugi junij. Obiskovalci so zgodnje jutro preživeli v železniškem muzeju na postaji Trieste Campo de Marzo. Izjemna je bila jutranja vožnja za lokomotivo št. 25.026 od italijanskih obmejnih Opčin po pred kratkim samo za tovorni promet odprti progi Repentabor-Kreplje-Nova Gorica. Proga je bila strateško pomembna do konca prve svetovne vojne, ko so jo prenehali uporabljati, toda zadnja leta so jo ponovno odprli za prireditve ob 100-letnici Bohinjske železnice od Avstrije do Trsta. Na progi je malo prometa, zato je nenavadno videti parni vlak ob slovensko-italijanski meji. Proga se zelo strmo vzpenja od Opčin do Repentaborja, parna loko-

motiva tu doživi pravi preizkus. Št. 25.026 se je pri vzponu zelo dobro obnesla, več minut jo je bilo slišati vleči z vso močjo, preden se je prikazala na vrhu.

Po nekajurnem postanku v Novi Gorici se je 25.026 obrnila in v toplem sončnem vremenu popeljala britanske turiste nazaj po progi skozi Branik do Sežane. Tu se je potovanje končalo in vlak

Dave Collier živi v Angliji. Pred kratkim je zgradil novo hišo na Bledu, blizu postaje Bled Jezero, kjer preživi večino časa, ko obišče Slovenijo. Je goreč železniški navdušenelec in že več kakor štirideset let fotografira parne vlake. Njegove fotografije redno objavljajo britanske železniške revije. Fotografiral je glavne proge, na katerih vozijo parni vlaki, povsod po Evropi, na Kitajskem, v Veliki Britaniji in Sloveniji.



Parni vlak na Repentaborju.

se je naslednji dan prazen vrnil na Jesenice.

Potovanje se je izredno uspešno končalo. Botrovalo je tudi prihodu parnega vlaka na progo, kjer ga ni moč pogosto videti. Veliko domačinov se je z zanimanjem obračalo, da bi si ogledali vlak, in lepo je bilo videti tolikšno zanimanje za Slovenske železnice. Posebni vlak je odobrovoljil tako domačine kot čezmorske obiskovalce.

Letošnje leto je zaznamovalo veliko zanimanje za muzejske parne vlake, ki vozijo v Sloveniji. Poleg posebej najetega potovanja z vlakom za britanske

železniške navdušence in rednih turističnih vlakov na Bohinjski progi, ki vozijo za Club Si in ABC Rent-a-car, je junija večje število posebnih turističnih vlakov od Bleda do Mosta na Soči vozilo francoske turiste. Veliko zaslugo imajo pri tem Železniški muzej Slovenskih železnic in Društvo za bohinjsko-goriško progo, ki ljubeče skrbijo za lokomotive in vagona ter zagotavljajo sijanje vodnike na vlaku v tradicionalnih železniških uniformah.

Prihodnost je videti obetavna in parni vlak resnično veliko naredi za turizem v Sloveniji in zlasti na Slovenskih železnicah.



Britanci v Novi Gorici.



## Ohrid z vlakom Olympus

**Ohrid** je gotovo najlepše makedonsko mesto in biser Balkana. S svojo tradicionalno arhitekturo je na Unescovem seznamu kulturne in naravne dediščine. Ponaša se z imenitno zgodovino. Mesto je zaradi jezera in ugodnega podnebja tudi priljubljeno letovišče.

**Ohridsko jezero** je predvsem naravna znamenitost. Njegovo starost ocenjujejo na milijone let. Dokazov za starost jezera je veliko, nekatere v jezeru živeče vrste vodnih rastlin in živali živijo samo v tem jezeru in na njegovih nabrežjih, saj so se milijone let razvijale ločeno od preostalega sveta.

### Program izleta

(11. do 15. september 2007)

**1. dan:** Zbor udeležencev ob 20.30 pred Info centrom na postaji Ljubljana. Vožnja z vlakom Olympus (odhod 21.05) preko Zagreba, Beograda in Niša do Skopja.

**2. dan:** Prihod v Skopje okrog 15.30, nato vodeni avtobusni ogled mesta: trdnjava Kale, cerkev Sv. Spasa, Mustafa Pašina džamija, reka Vardar in stari del mesta. Nadaljevanje poti z avtobusom preko Tetova, Gostivarja in Kičeva proti Ohridu. Po prihodu v hotel Makpetrol (približno 5 kilometrov od Struge) sprejem z dobrodoščilo, po večerji živa glasba.

**3. dan:** Po zajtrku prosto dopoldne, sledi vožnja do Struge in kratek ogled starega letoviškega mesteca ob izlivu Črnega Drima, v vasi Kališta pa še znamenite jamske cerkvice sv. Družine. Nadaljevanje poti proti Ohridu, sledi ogled mestnih kulturnozgodovinskih znamenitosti: cerkev Sv. Sofije, Sv. Jovan Kaneo, Sv. Kliment, Klimentova univerza, Samuelova trdnjava ... Po ogledu prosto za individualne

sprehode in nakupe, zvečer vrnitev v hotel, večerja z glasbo.

**4. dan:** Po zajtrku odhod avtobusa proti Ohridu, kjer se bomo vkrcali na ladjo, s katero se bomo popeljali na Sv. Naum. Ogled starodavnega samostana na meji z Albanijo, nato kosilo – piknik v bližnjem parku ob izviru Črnega Drima. Vrnitev z ladjico v Ohrid, prosto za sprehode ter vrnitev v hotel. Svečana večerja z glasbo, zabava.

**5. dan:** Ob 8. uri odhod iz hotela in avtobusni transfer do Skopja. Ob 12. uri odhod z vlakom Olympus proti Ljubljani. Prihod v Ljubljano ob 8.32 v nedeljo, 16. septembra.

### Cena izleta

- za železničarje (brezplačen FIP): 189,90 evra
- za družinske člane: 208,40 evra
- za neželezničarje: 266,90 evra

**V ceno so všteti:** 3 polpenziji v hotelu s štiriimi zvezdicami, kosilo pri Sv. Naumu, vožnja z ladjico, ogledi po programu, avtobusni transfer, vodenje, zabavni program, organizacija izleta.

Doplačilo za ležalnik ( Bc) v eno smer: 10 evrov.

**Plačilo:** na dva obroka (prvi obrok ob prijavi, drugi najpozneje 24. avgusta 2007). Najmanjše število prijav: 43 (v nasprotnem primeru se izlet odpove oziroma se zviša cena aranžmaja).

### Prijave in informacije

Info center Ljubljana

Tel. 01/29 13 391

E-pošta: potnik.info@slo-zeleznice.si

Rok prijave: 20. julij 2007

Breže –  
mestno obzidje in  
Petrova gora



# Z vlakom na Breže (Friesach)

Breže (Friesach) so najstarejše (mesto že od leta 1215) in najbolj ohranjeno koroško mesto. Ležijo na severnem Koroškem nad sotočjem Motnice (Metnitz Bach) in Jelše (Olsa) ob železniški progi Celovec–Dunaj. Ime naselja Breže izhaja iz slovenske besede »breg«. Dvor Breže je prvič omenjen v listini, s katero je kralj Ludvik Nemški leta 860 ta del Karantanije podaril solnograški (Salzburg) nadškofiji. Breže in okolico turistom predstavljajo kot »Emino deželo« (Hemma Land) po slovenski kneginji sv. Emi Krški, ki je živela približno med letoma 995 in 1045. Skupaj z možem Viljemom je kot »grofica Breže-Seliška« vladala na dvoru nasproti Brež ter v bližnjem gradu v vasi Selče (Zeltschach). Imela pa sta tudi druga prostrana posestva na Koroškem, Kranjskem, Štajerskem in v Furlaniji. Po tragični smrti njenega moža in dveh sinov je na bližnji Krki (Gurk) zgradila stolnico in samostan benediktink. V samostan je vstopila tudi sama ter v njem kot nuna umrla. Pokopana je v kriпти pod stolnico. V zadnjem času so zopet obudili romanje na

njen grob. V Sloveniji se »kranjsko« romanje prične pri cerkvi sv. Ane na Ljubelju, »koroško« romanje pa v Črni. Peti dan romanja se konča na Brežah, šesti dan pa pri Eminem grobu v stolnici na Krki. Več o romanju je na spletni strani <http://www.hemmapilgerweg.com/>. Slovenska govornica se je v »Emini deželi« ohranila do 15. stoletja, v odmaknjenih naseljih nad dolino Motnice pa še dlje. Breže so svoj največji razcvet dosegle pod nadškofom Eberhardom II. (1200–1246), ko so postale najpomembnejše mesto na Koroškem in za Salzburgom drugo najpomembnejše mesto v solnograški nadškofiji, kovali pa so tudi svoj lasten srebrn denar – breški pfenig. V Napoleonovih časih leta 1803 so Breže nazadnje pripadle Habsburžanom. Breže se še danes ponašajo s povsem ohranjenim delom obzidja iz 14. stoletja, ki je dolgo 820 in visoko 11 metrov. Pod obzidjem je ohranjen tudi obrambni jarek, napolnjen z vodo, ki je širok 15 in globok 9 metrov. Od nekdanjih 14-ih obrambnih stolpov so ohranjeni še trije na



Župnijska cerkev sv. Jerneja in Petrova gora na Brežah.

zahodu. Nad starim mestnim jedrom in župnijsko cerkvijo sv. Jerneja (Bartolomeja) iz 12. stol. se dviga Petrova gora (Petersberg), na kateri stojijo cerkva sv. Petra iz 13. stol. (prvič omenjena že leta 927), 28 metrov visok grajski stolp in ostanki gradu Lavant – nekdanjega škofovskega sedeža.

Vrhunecturističnesezonena Brežah je vsako leto julija in avgusta, ko prirejajo Gledališki festival na prostem (Open-Air Theatre Festival), prikažejo pa tudi srednjeveško življenje v mestu (Spectaculum). Umetnostni zakladi mesta Breže so v slovenščini predstavljeni na spletni strani <http://www.friesach.at/>. Tam najdemo tudi koledar prireditvev in druge turistične informacije. Železniška postaja na Brežah, kjer ustavljajo hitri in udobni Inter City in Euro City vlaki, je oddaljena samo deset minut hoje od mestnega središča. Tako lahko v enem dnevu z EC vlaki iz Slovenije poleg Brež obiščemo še štajersko prestolnico Gradec (Graz), če potujemo v smeri Ljubljana–Beljak

(Villach, prestop)–Breže (Friesach, prekinitev potovanja)–Most na Muri (Bruck an den Mur, prestop)–Gradec (Graz, prekinitev potovanja)–Šentilj–Maribor–Ljubljana. Potujemo lahko seveda tudi v nasprotni smeri. Vozovnico kupimo kar pri mednarodnih železniških potniških blagajnah v Sloveniji. Če nameravamo obiskati samo Breže, kupimo povratno vozovnico do Celovca in med prestopom ali pa na vlaku podaljšamo potovanje do Brež. Za boljšo orientacijo na izletu je uporaben šolski »Ročni zemljevid« Slovenije iz leta 2006, ki ga je izdala DZS in prikazuje Koroško do Brež, navedena pa so tudi slovenska imena krajev. Včasih pa v večjih knjigarnah v Sloveniji najdemo tudi dvojezično turistično karto Koroške, ki jo je izdala Mohorjeva družba iz Celovca. Gradec je v slovenščini predstavljen na spletni strani <http://www.vrgraz.at/si/>, kjer se je mogoče po mestu tudi »virtualno« sprehoditi.

Prijetno potovanje!



Renesančni vodnjak na glavnem mestnem trgu na Brežah.

# Sejem transporta in logistike v Münchnu

Na sejmju logistike, transporta in telekomunikacij v Münchnu so se od 12. do 15. junija predstavili tudi Slovenske železnice, Luka Koper in Viator Vektor. Na sejmju površine skoraj 80.000 kvadratnih metrim razstavnih prostorov je sodelovalo rekordnih 1550 razstavljalcev iz 58 držav. Predstavili so zadnja tehnološka dognanja, izdelke, ponudbo logističnih storitev in vizijo razvoja transporta, logistike, telematike, e-trgovine in upravljanja toka blaga.

Sejem transport logistic, ki ga organizirajo vsaki dve leti, je specializirana prireditev, na kateri sodelujejo podjetja, strokovnjaki in vplivneži iz transporta, logistike, industrije, trgovine, predstavniki logističnih, transportnih in trgovskih združenj, ponudniki logističnih in transportnih storitev, oblikovalci najpomembnejših logističnih usmeritev, skratka, vsi tisti, ki v logistiki in transportu v Evropi in svetu kaj pomenijo.

Slovenske železnice, Luka Koper in Viator Vektor so na münchenskem sejmju prikazali slovensko transportno pot, slovensko logistiko in njene konkurenčne prednosti in svojo logistično ponudbo.

»V Sloveniji smo pred velikim naložbenim ciklusom v železniško infrastrukturo, v katero namerava država vložiti devet milijard evrov, s čimer se bo izboljšala ponudba logističnih storitev. Slovenske železnice ne želijo biti le prvi železniški prevoznik, temveč tudi prvi logist. Da to dosežemo, je treba

obvladovati kompletne logistične tokove. Pri tem se bomo še tesneje povezali z Luko Koper, ki je naš največji poslovni partner, saj gre kar 40 odstotkov tovora iz koprskega pristanišča prek Slovenskih železnic,« je na sejmju v Münchnu poudaril generalni direktor Slovenskih železnic Peter Puhan.

»Na Slovenskih železnicah načrtujejo nakup 12 interoperabilnih lokomotiv, ki ga je nadzorni svet že odobril, za potrebe potniškega prometa pa 14 tričlenskih električnih garnitur, šest dizelskih in 15 vagonov. Razpis za nakup potniških garnitur in vagonov bo objavljen morda že letos, kar je odvis-



V tovornem prometu bodo Slovenske železnice, med drugim, poskusile povečati število mednarodnih vlakov. Napovedal je tudi več vlaganj v vozni park, ki jih je bilo v preteklosti premalo. »Brez investiranja je težko biti konkurenčen. Če se ozremo okoli sebe, bomo videli, da vsi naši sosede veliko vlagajo v železniški promet. Poleg tega naša konkurenca niso samo državne železnice, temveč čedalje bolj tudi zasebna podjetja v tovornem železniškem prometu in seveda cestni in letalski prevozniki,« je povedal Puhan.

no od potrditve na nadzornem svetu in v vladi, dobava pa bi bila v letih 2009-2012. Poleg tega poteka še en zanimiv projekt, ki bo končan novembra, s katerim bodo odpravili ročno prodajo vozovnic in vpeljali elektronsko prodajo,« je še povedal Puhan.

Robert Časar, predsednik uprave Luke Koper, je povedal, da bo Luka Koper do konca leta presešla 15 milijonov ton pretovora, kar ima za velik uspeh. Rast pretovora bo predvsem pri avtomobilih, generalnem tovoru, sadju in seveda pri zabojnikih.

**Direktor Eurail Group G.I.E**

# René de Groot

**Gospod de Groot, zadnji trije dnevi so bili verjetno zelo naporni. Letos je bila letna skupščina za ponudbi Eurail in InterRail prvič v Sloveniji in Ljubljani. Kdo se je udeležil skupščine?**

Na skupščino je prišlo 50 predstavnikov evropskih železnic za mednarodni potniški promet. Letno skupščino imamo enkrat na leto, junija, in vsakič v drugem evropskem mestu, tako da ima vsaka država možnost gostiti člane. Člani prihajajo iz 34 evropskih držav, od Turčije do Skandinavije.

Eurail je bil ustanovljen leta 1959, torej pred skoraj petdesetimi leti. Oblikovalo ga je osem največjih evropskih železniških podjetij, z namenom promovirati potovanja tujcev po Evropi z omrežnimi vozovnicami. Z leti se je Eurailu pridružilo čedalje več članov, tako da ko so se vzhodne države odprle, so tudi postale članice, prav tako tudi skandinavske države. Trenutno so članice ponudbe Eurail vse evropske železnice, razen Ruskih železnic, s katerimi se tudi dogovarjamo za sodelovanje.

**Kaj je pravzaprav Eurail, je to podjetje ali združenje? Kaj Eurail počne?**

Dobro vprašanje! Eurail je G.I.E, neprofitno podjetje s sedežem v Utrechtu na Nizozemskem, registrirano je v Luksemburgu in je uradno luksemburško nevtoralno podjetje, ki deluje v korist železnic. G.I.E. je kratica iz francoščine *Groupement d'intérêt économique* in pomeni zavod oziroma neprofitno organizacijo. Da, ustvarjamo prihodke v korist železnic, vendar nismo zavezani odvajanju lokalnih davkov v Utrechtu, kajti članice same plačujejo davke neposredno iz naslova ustvarjenih in prejetih prihodkov. Trenutno ustvarimo približno 200 milijonov evrov bruto prihodka in imamo približno pol milijona potnikov na leto, gre torej za velik posel. Eurail upravlja dve storitvi, omrežne

vozovnice Eurail in InterRail; slednje od aprila letos, kar pomeni velik izziv.

**Katere cilje ste si zastavili za skupščino?**

Predstavniki osmih največjih članic, ki sestavljajo upravni odbor, se srečajo dvakrat na leto na sestanku upravnega odbora. Sklepe upravnega odbora moramo nato sporočiti in posredovati članicam na skupščini. V dveh dneh seznanimo članice o finančnih rezultatih, opravljenih tržnih dejavnostih, rezultatih in napredku znotraj in zunaj Euraila, toda tudi o prihodnjem razvoju, strategiji in podobnih zadevah. Pri Eurailu sem skoraj tri leta. Med vzroki, da so me sprejeli, sem namreč iz letalsko-prevozne in turistične panoge, je bila želja železnice, da vzpostavijo bolj komercialno usmeritev skupine Eurail. Zadnja leta je bilo veliko sprememb, na primer, prej je Eurail deloval kot administrativna pisarna, v bistvu je upravljal ponudbo za železnice in vsi so bili zadovoljni. Časi se hitreje spreminjajo. Obstaja konkurenca in železnice, in seveda tudi mi, žal ne reagiramo dovolj hitro na spremembe na trgu. Trg se zelo hitro spreminja, imate nizkocenovne letalske prevoznike in alianse, ljudje lahko potujejo za 9 evrov po Evropi. Na spreminjajočem se trgu je cena ključni imenovalc in dejansko so ljudje zelo pozorni nanjo. Zato morate resnično spremeniti odnos do trga, sicer vas bo konkurenca popolnoma odstranila z njega.

**Kje se nabirali delovne izkušnje?**

Delal sem povsod, toda po izobrazbi sem diplomirani novinar, doštudiral sem na Nizozemskem, kot študent sem celo nekaj časa delal kot fotograf, tudi na porokah. Nameraval sem postati novinar. Toda Nizozemska je majhna dežela in pri nas veliko dežuje, zato sem si rekel, da zagotovo obstajajo lepše dežele na svetu, in se odločil, da bom šel živeti drugam. Da bi



zaslužil, sem že med študijem pisal kot svobodni novinar in delal za študentsko potovalno agencijo ter postal njen vodja.

Nato sem odšel v Avstralijo in Novo Zelandijo, kjer sem ostal deset let. Prva zaposlitev je bila vodja študentske potovalne agencije. Ničesar se v bistvu ni spremenilo, ampak v novi deželi je to kar v redu. Nato sem začel delati za podjetje, ki se je specializiralo za pustolovska in smučarska potovanja. Podjetje je zelo veliko v ZDA in Kanadi, odgovoren sem bil za južnotihomorski in severnoameriški trg ter za Vzhodno Afriko, tako sem neprestano potoval, sklepal posle in pripravljaval promocijska gradiva, v bistvu sem skrbel za splošno upravljanje in trženje. Na ta način sem se srečal z agencijami in se pogajal z njimi. Agencije delajo za provizijo, ključno je bilo najti in kupiti produkt, pripraviti prospekt o produktu in ga prodati.

Z družino smo se po desetih letih vrnili na Nizozemsko. Dobil sem mesto menedžerja pri agenciji Thomas Cook, torej spet v zvezi s potovanji. Ko ste enkrat v tej panogi, se ji je težko izogniti. Pozneje sem delal za podjetje Carlson Wagonlit Travel, drugo največjo agencijo za poslovna potovanja v Ameriki, prva je American Express, tretja pa BTI. Poslovna potovanja dejansko niso toliko znana, niti se štejejo kot

navadna potovanja, vendar je prihodek lahko šestkrat višji kot pri navadni potovalni agenciji. Za velika podjetja, recimo Danone, Phillips, Ericson, in celo McDonalds, smo izpeljali razpis in pridobili ponudbe za nastanitev njihovega osebja povsod po Evropi. To delo sem opravljal približno petnajst let.

Nato sem delal za internetno podjetje v New Yorku, ker sem želel pridobiti več izkušenj pri poslovanju na svetovnem spletu. Na vrhuncu internetnih dni je bilo kar zanimivo videti, koliko lahko dosežete. Veliko sem se naučil, zlasti glede prodaje na internetu in internetnih orodij, toda po dveh letih sem se odločil, da grem nazaj. Prišel sem v stik z agencijo, ki je iskala menedžerja za vodnje neprofitne organizacije, kar je seveda bila Eurail. Vprašal sem se, kaj je to? Kajti Eurail ne pozna prav veliko ljudi. Sestal sem se z upravnim odborom v Parizu in prišli smo do soglasja. Na tem mestu sem že tri leta in sem resnično zadovoljen. Mislim, da se železnice spopadajo s težkimi izzivi, določiti morajo svoje mesto na trgu potovanj, opredeliti, kdo so njihove stranke in katere naj bi to bile, kako preoblikovati poslovni model, ki naj bo komercialno bolj zanimiv, pa tudi ugotoviti, kako glede na konkurenco znižati cene, kar pa zanje ni lahko.



### Kaj menite o potovanju z vlakom?

Veliko sem potoval z letali in jih ne prenesem več. Zato povsod, kamor koli se namenim, skušam potovati z vlakom, bodisi na sestanek v Parizu, Nemčijo ali v Slovenijo. Zakaj? Vlak je vedno oziroma v večini primerov, točen. Na vlaku lahko delate in se spočijete. Čas na vlaku je veliko bolj koristno uporabljen, pa tudi udobnost potovanja je večja kakor na letalu.

### Nam lahko razložite, kaj so prednosti članstva manjših železnic, kot na primer Slovenskih železnic, v ponudbah Eurail in InterRail?

Jedro našega posla pri Eurailu je ustvarjanje prihodka zunaj Evrope. Spodbujamo Neevropejce, da pridejo v Evropo. In sicer Američane, Japonce, Korejce in Avstralce. Povečuje pa se tudi število potnikov iz Indije, Malezije, s Tajske in kmalu bo največji trg Kitajska. Vsi ti ljudje želijo potovati v Evropo, tradicionalno v Švico, Francijo, Španijo, toda povečuje se tudi zanimanje za manjše države. Ugotavljajo, da je potovanje z vlakom po Evropi idealno.

Eurail trži tudi posamezne države v okviru prodajnega programa, ki obsega globalno mrežno vozovnico za potovanje mesec dni brez omejitev po vsej Evropi, regionalne mrežne vozovnice, ki veljajo za kombinacijo dveh držav in nacionalne mrežne vozovnice, kar je tudi slovenska vozovnica. Danes smo tako sprejeli Slovenijo v ponudbo Eurail Global Pass. Od januarja 2008 bo ponudba veljala tudi za območje Slovenije. Ste več kot dobrodošli, sem dejal Milošu Rovšniku, za sabo imate celotno trženje, promocijo in pojavljanje v turističnih publikacijah naših agencij po vsem svetu. Imamo šest večjih agencij, ena od teh je naše lastno spletno podjetje Eurail.com. Uradno je bilo ustanovljeno pred letom in pol, posel pa raste s 30-odstotno stopnjo in se povečuje. Torej, če me vprašate, kako ljudje kupujejo vozovnice, je to praktično po internetu, vsi iščejo in primerjajo ponudbe.

### Kdo so vaše stranke in kaj si želijo?

Veliko tržnih raziskav opravimo v ZDA, na Japonskem in v Koreji.

Ljudje sprašujemo veliko različnih stvari, ugotovitve raziskave nato vključimo v produkt. Preoblikujemo ga in po potrebi tudi spremenimo ime produkta.

Trenutno obstaja bela lisa na zemljevidu vozovnice Eurail Global Pass. Zlasti Američani, ki so obiskali skoraj vso Zahodno Evropo, želijo iti v Baltske države, Rusijo in druge bolj eksotične kraje. Torej avtomatično potujejo preko Slovenije in Hrvaške. V Slovenijo prihaja čedalje več potnikov in želimo, da pridejo z Eurailom.

Imamo širok spekter strank. Tu so mladi, ki potujejo z nahrbtniki, stari so od 16 do 25 let, pa tudi poslovni potniki, ki uporabijo Eurail vozovnico in potujejo z vlakom ugodno in poceni po Evropi, raje kot da bi zbirali vozovnice nizkocenovnih letalskih prevoznikov, in seveda družine z otroki ali skupine, ki skupaj potujejo. Za vsako skupino strank smo pripravili različne produkte. Stalno prilagajamo in preverjamo ponudbo, da bi ugotovili, ali je cena v redu in ali ljudje potrebujejo produkt.

### Kaj se dogaja na mednarodnem potovalnem trgu in na železniškem potniškem trgu?

Opazil sem dve večji tendenci. V Evropi so države, recimo Švica, Nemčija in Francija, končno prišle skupaj in združujejo svoje vire za železnico visoke hitrosti ter tako konkurirajo nizkocenovnim letalskim prevoznikom. Če pogledamo tipičnega Američana, ta kupi po internetu letalsko vozovnico za Evropo, ko pride sem, se odloči, kako naprej. Zaveda se, da lahko ves čas kupuje poceni vozovnice letalskih prevoznikov. Toda te vozovnice prinašajo tudi težave, najprej se morate odpraviti ven iz mesta, ne gre za običajno letališče, morate čakati, ne morete vzeti prtljage, vedno so zamude, in podobno. Nepredvidljivo je. Potnik želi varno priti na svoj cilj. Američani so imeli navado potovati mesec dni, porabiti vse počitnice in se vrniti domov, zdaj pa prihajajo enkrat do dvakrat na leto in želijo hitro pripotovati tja, kamor so namenjeni. Pridejo na primer v Budimpešto in to nato povežejo z izletom na Dunaj ali pridejo v Barcelono in gredo še na izlet v Rim. Pri tem ne želijo porabiti pre-

več časa na potovanju. To spreminja pristop do posla. S hitrimi vlaki po Evropi se udobnost in učinkovitost potovanja izboljšujeta. Kajti imate dve vrsti potnikov, tiste, ki želijo potovati s hitrimi vlaki, po navadi so to poslovni ljudje, in druge potnike, ki potujejo tudi z lokalnimi vlaki, želijo srečevati ljudi in raziskovati dežele.

Prej so samo Američani potovali individualno, sedaj pa vidite Japonce, ki sicer vedno potujejo v skupini, da čedalje bolj prihajajo individualno. Korejci so podobni Američanom, vedno potujejo s partnerjem ali prijatelji, nikoli v skupini. Kitajci vedno potujejo v skupini. Zato morate na vsakem trgu imeti pravi produkt. Kitajci ne želijo nobenih tveganj, obiskujejo samo varne države. Korejci imajo radi nove dežele, kot na primer Slovenijo, radi raziskujejo in si ogledajo vse dežele. Eurail je zelo znana znamka v Koreji. Na Japonskem moramo opraviti veliko več promocije. V deželi, kjer obstaja železniški sistem, ljudje vedo, da je potovanje z vlakom najbolj hitro, varno in enostavno, kot na primer na Japonskem, v Koreji in Kanadi, ki imajo dobro infrastrukturo. V Ameriki je železniška infrastruktura slaba, zato morate veliko več vložiti v prodajo in prepričati Američane, da pridejo v Evropo in tu potujejo z vlakom, kajti najprej želijo najeti avto in tako potovati naokrog po Evropi.

### Kakšen pomen ima interneta prodaja pri Eurailu?

Pred tremi leti smo se odločili, da se predstavimo v internetu, in ustanovili smo Eurail.com. V enem letu se je pokazalo, da je bilo po internetu opravljenih 19 odstotkov prometa. Trenutno ciljamo na 30 odstotkov. Prejšnji teden smo osvežili podobo in strukturo celotne spletne strani. Opazili smo neverjetno povečanje obiskov spletne strani, ki je prej bila informativna, zdaj pa je komercialna stran, kjer lahko ljudje kupijo vozovnice. InterRail pa je popolnoma druga zgodba, vozovnice so namenjene Evropejcem in tudi stranke so drugačne.

### Ali nameravate uvesti nove produkte oziroma vozovnice?

Na naslednji letni skupščini oziroma z veljavnostjo od leta 2009 želimo uvesti, tako kot je v nava-

di pri potovanjih, menujske cene (Menu Pricing). Potnik bo lahko izbral vozovnico za dve državi skupaj in nato tej dodal še vozovnice za druge države kot lego kocke. Vsaka država ima svojo ceno. Želimo doseči bolj fleksibilno potovanje, katerega potniki sami ustvarijo à la carte. S tem bomo dosegli, da bo produkt bolj sodoben.

Izziv, s katerim se srečujemo, je, da moramo delati z obstoječimi produkti železnic, spremembe na železnici pa zahtevajo kar nekaj časa. Na eni strani imamo omejitve, na drugi strani pa spreminjajoči se trg. Spreminjajo se cene in trg zahteva več fleksibilnosti. Strankam tudi ni treba sprejeti vsega, kar jim mi ponujamo. Stranke želijo same izbirati. Menim, da če se bomo odločili za večzbirnost, bomo zelo uspešni. Toda to je seveda izziv, ugotoviti morate, kdaj stranke potujejo, koliko časa porabijo v vsaki državi in podobno.

### Kaj menite o upadu prodaje vozovnic Inter Rail in odločitvi železnic za upravljanje ponudbe v okviru Euraila?

Menim, da je bil upad prodaje vozovnic Inter Rail posledica kombinacije več dejavnikov. Zlasti pa povečana konkurenca in, odkrito povedano, pomanjkanje zanimanja samih železnic za ponudbo, ki obstaja od leta 1972 in je bila vrsto let zelo uspešna za potovanje po Evropi. Železnice niso bile dovolj osredotočene na trg in so produkt nekoliko spustile iz rok. Če to storite in ne namenjate pozornosti konkurenčnemu trgu, na koncu ponudba samodejno zamre. Menim, da je bila odločitev železnic odlična in da je pravilna tudi njihova ugotovitev, da imajo še vedno prodajno zanimivo storitev. Treba jo je bilo oživiti, kar je storilo specializirano podjetje za prodajo železniških produktov na čezmorskih trgih.

V osnovi sta Eurail in InterRail podobni ponudbi, toda stranke so različne. Hkrati smo preoblikovali podobo InterRaila in uvedli spletno prodajo.

### Zahvaljujem se vam za dragocene besede, komentarje in zlasti za vaš čas.

Hvala vam.



Starejši na vlaku. © DB AG/Renner

# Prebivalstvene spremembe

V Evropski uniji gre veliko pozornosti prebivalstvenim spremembam. Nemške železnice so naredile simulacije glede prihodnosti. Povprečna starost zaposlenih pri njih bo kmalu 49 let. Starejši potniki so najpomembnejša tržna niša, kar zahteva veliko sprememb. Članica uprave Nemških železnic (Deutsche Bahn – DB) Margret Suckale je na nedavnem kongresu v Berlinu predstavila poglede DB na prihodnost.

Železnice so se rodile skupaj z industrijsko dobo. »Bliža se hitra cesta, nje se ljub'ca veselim, iz Ljubljane v tuja mesta ...« nam v ušesih še zmeraj zvenijo Prešernovi stih, pripovedujoč nam o tistih daljnih časih. In takrat so nastale proge, rasle so postajice, vsepovsod enake; enaka je bila arhitektura stavb, njihove funkcije, enake so bile oznake, enako celo cvetje, ki jih je krasilo! En sam velik, stano viten, trdno povezan in za dolgo postavljen sistem so bile železnice. In takšne so preživele do konca moderne ali industrijske dobe, v kateri so bile spremembe, tako se nam danes zdi, počasne.

## Prožni kapitalizem zahteva prožna podjetja

Danes, sredi »prožnega kapitalizma« kot pravi ameriški profesor Richard Senett, pa so spremembe hitre in toliko jih je, da jih ne dohajamo. Tudi veliki sistemi so prisiljeni postati prožnejši, prepoznati svoje razvojne možnosti, se hitreje spreminjati. Treba je preseči razmišljanje, da bomo lahko živeli samo, ali predvsem od tega, kar smo ustvarili v preteklosti. Ekonomisti celo opozarjajo, da se prav lahko zgodi, da se nekdanja zgodba o uspehu

– in takšno zgodbo so železnice v industrijski dobi nedvomno doživele! – spremeni v svoje nasprotje. Ali drugače povedano; če vztrajamo pri starem, preizkušenem to morda za današnje dni ni več niti dobro, niti dovolj, če želimo preživeti in biti konkurenčni. Znova in znova se moramo spraševati, se preverjati, si postavljati nove cilje, se ozirati okrog sebe. Smo se morda že vprašali o prebivalstvenih spremembah, o tem, kaj te pomenijo tudi za železnice in njihovo gospodarjenje?

## Manj otrok, manj dejavnega prebivalstva, manj prebivalcev, veliko starejših

Evropski politiki se čedalje bolj posvečajo prebivalstvenim spremembam; manj otrok se rodi, starejši postajajo najštevilčnejša skupina. V naslednjih dvanajstih letih se bo zmanjšal obseg dejavnega prebivalstva, saj bo prihajala v pokoj generacija baby boom. Skupno število prebivalcev se manjša, veliko je preseljevanja. To so prebivalstvene spremembe, ki zaposlujejo politike. Kje se poznajo? Opazne so povsod: v izobraževalnih, zdravstvenih kulturnih ustanovah, v proizvodnih podjetjih, trgovinskih podjetjih, še posebno pa v velikih sistemih, kot so Slovenske železnice. Spremenjena prebivalstvena slika Evrope je lahko težava, lahko je izziv, lahko pa je ... priložnost. Priložnost za odkrivanje nove tržne niše, priložnost za gospodarski razvoj, za odpiranje novih delovnih mest.

## Povprečna starost zaposlenih je že danes skoraj 44 let

Poglejmo si, kako se prebivalstvene spremembe kažejo na Slovenskih

železnicah? Če spremembe izrazimo v številkah, lahko ugotovimo, da je povprečna starost zaposlenih v našem podjetju 43,9 leta in se bo v prihodnjih letih še dvigovala. Smo že pomislili, kakšno vrsto težav in prednosti nam staranje zaposlenih prinaša? Podobno je tudi na Nemških železnicah, saj je bila pri njih lani povprečna starost zaposlenih 43,6 leta (do leta 2015 se bo struktura zaposlenih na Nemških železnicah po starosti močno spremenila in takrat bo povprečna starost 49,1 leta, kot je povedala članica uprave Nemških železnic Margret Suckale, na evropskem kongresu, ki je nedavno potekal v Berlinu na temo: *Prebivalstvene spremembe kot priložnost; gospodarski potenciali starejših* (angl. Demographic Change as Opportunity: The Economic Potential of the Elderly).

## Po železnici se bodo vozili predvsem starejši

»Podjetja, ki želijo biti konkurenčna,« je poudarila Margret Suckale, »se na prebivalstvene spremembe pripravljajo z vrsto raziskav, simulacij in z izobraževanjem.« Temu ustrezno načrtujejo svojo poslovno politiko, ki je usmerjena hkrati na trg in v podjetje samo. V primeru železnic so velik del trga ljudje, potniki, in tega se na Nemških železnicah še posebej zavedajo. Danes je namreč veliko potnikov šolarjev, ki se vozijo v šolo v bližnja mesta. Ob njih so pomembna skupina tudi zaposleni odrasli, ki živijo na deželi, ker so jim stanovanja v mestu predraga, in se tako vsak dan vozijo na delo. Tudi starejših je veliko, že danes jih je. Pa bo v prihodnje tudi tako?

»Ne,« odgovarja Margret Suckale. »Ne, ker bo manj otrok in mladih, torej tudi manj šolarjev, in ker se bo delo v pisarni preselilo na dom in bodo naši odrasli potniki ostali doma za računalnikom v svojih virtualnih pisarnah.« Kdo se bo tedaj sploh prevažal po železnici? Starejši! Tako smo na konferenci v Berlinu slišali, da so že danes pomembna ciljna skupina Nemških železnic prav starejši ljudje. V želji, da bi se jim čim bolj približali, so v DB ugotavljali njihove navade in potrebe, premike, tako dnevne kot občasne. In kaj so ugotovili? Ugotovili so, da starejši tudi v prihodnje ne bodo potovali le z avtomobilom. Pri potovanju z vlakom pa že danes pričakujejo udobje, varnost, zanesljivost in si želijo pomoči ter jasnih informacij. Ker so ugotovili, da se starejši ljudje z vlakom vozijo predvsem zunaj prometnih konic – zato so zanje zelo zanimivi potniki! – jim na Nemških železnicah vozovnice ponujajo po pol nižji ceni, v katero je hkrati všteta tudi vozovnica za mestni promet. Prav tako imajo pri njih starejši še druge ugodnosti, kot je na primer ta, da vnuki s starimi starši potujejo brezplačno.

V želji, da bi potniki, ki potujejo z vlakom, in še posebej starejši potniki, dobili čim boljše in čim hitrejša potovalne informacije, so na DB zaposlene usposobili za podajanje natančnih informacij, ki so v pomoč potnikom. To smo v Berlinu tudi sami doživeli, saj smo na železniški postaji srečali uniformirane informatorje, ki so krožili med nami potniki, ki smo se z naporom prebijali skozi vozni red, in so nam sami od sebe ponudili informacije; vse od tiskanih vozni



Osebjje DB pomaga potniki pri nakupu vozovnice na avtomatu na postaji München Hbf. © DB AG/Fishman

redov, do navedbe smeri potovanja, povezav z različnimi kraji. Seveda so nam povedali tudi, za kateri tir je treba iti, itd.

### Z vlakom do sprehajalnih poti in turističnih zanimivosti

Ob tem lahko tudi sami razmišljamo, kako bi se lahko bolje približali potrebam potnikov. Tudi mi bi lahko, vsaj poskusno, usposobili nekaj starejših, takšnih, ki se dobro sporazumevajo, morda sprva celo prostovoljcev, za posredovanje informacij. Prav tako bi lahko zunaj prometnih konic vozil kakšen vlak več, in to tudi na tistih progah, na katerih bodisi sedaj ne vozi več ali pa vozi zelo poredko. Nemške železnice so na primer posebne in bolj pogoste povezave naredile do tistih mest in krajev, kjer so turistične znamenitosti, sprehajalne poti, izletniške točke, toplince in podobno. Starejši potniki so pogosti obiskovalci turističnih znamenitosti. Čedalje bolj jih privlačijo tematski, izobraževalni in kulturni turizem. Morda bi se kazalo povezati s Slovensko univerzo za tretje življenjsko obdobje, z njo doseči dogovor, vzpostaviti skupaj s to ustanovo nekatere skupne programe, kot so to storile že nekatere druge javne ustanove, denimo Narodni muzej Slovenije. Skupaj vzgajajo starejše obiskovalce muzejev in starejše prostovoljce za pomožna opravila v muzeju.

### Vsak dan dvajset milijonov starejših potnikov

DB so se že približale starejšim potnikom. Zavedajo se, da so starejši njihove dragocene in zveste stranke že sedaj in bodo v prihodnje še bolj – do leta 2030 namreč v Nemških železnicah pričakujejo, da bo po železnici

potovalo vsak dan dvajset milijonov starejših. Ti bodo potovali bodisi dnevno, bodisi tedensko. Ugotavljajo, da bodo starejši potovali iz kraja v kraj na obisk k otrokom in vnukom, prijateljem, da bodo z vlakom potovali na krajše izlete, turistično torej in tudi na delo.

### Starejši zaposleni so pomemben kapital podjetja

In če na Nemških železnicah na eni strani posebno pozornost namenjajo starejšim kot svojim stalnim in pomembnim strankam že sedaj, s tem načrtujejo tudi svojo prihodnost, jo na drugi strani namenjajo tudi svojim starejšim zaposlenim delavcem. Tako se Nemške železnice zavzemajo za to, da motivirajo svoje delavce, da bi delali dlje in ne bi odhajali prezgodaj v pokoj, saj se zavedajo prednosti starejših delavcev, s katerimi se bodo ti najbolj približali tudi starejšim potnikom. Te so po njihovih raziskavah predvsem naslednje: v poprečju starejši imajo znanje, ki temelji na dolgotrajnih delovnih izkušnjah, znajo bolje predvidevati težave in rešitve, so bolj zanesljivi in natančni, veliko jim je do kakovostno opravljenega dela, so bolj pripadni podjetju, so manj časa odsotni zaradi bolniškega staleža ali dopustov, so bolj prožni glede delovnega časa, imajo širšo socialno mrežo, s katero rešujejo težave, prenašajo znanje in izkušnje na mlajše generacije, če jim to omogočimo, imajo kolektivni spomin, ki je tudi pomemben kapital podjetja. Tako pomemben, da nastaja celo nov poklic: računalničarji, ki izdelujejo modele, v katere zapišejo pretekle izkušnje in znanje starejših zaposlenih zato, da bi se to znanje ohranilo. Znano je namreč, da NASA ne bi več mogla poslati svojih raziskovalcev na mesec, ker

tistih, ki so tam že bili, ni več. Z njimi pa je odšlo tudi njihovo znanje. To se ne sme več dogajati, so prepričani v DB.

Na Nemških železnicah še posebej skrbijo za psihofizično stanje svojih zaposlenih in za ustrezne delovne razmere, saj ugotavljajo, da je potrebno vlagati v zaposlene in skrbeti tako za njihovo zdravje kot za njihovo nenehno izobraževanje in razvoj.

Članica uprave Nemških železnic je še posebej poudarila, da njihove železnice skrbijo za povezanost in sodelovanje vseh generacij, saj ugotavljajo, da so za ustvarjalno delo najboljši mešani timi mlajših in starejših delavcev. Vsaka generacija ima svoje prednosti, njih je treba prepoznati in jih preplesti.

### Spoznati bomo morali svojo »novo« tržno nišo

In če je bilo sporočilo konference v Berlinu, da potrebujemo nov pogled na starost in starejše tudi v gospodarskih procesih, da potrebujemo nove rešitve pri razvoju izdelkov in storitev po meri starejših potrošnikov, da potrebujemo pomemben aktivni prispevek starejših pri ekonomskem in družbenem razvoju, je tudi za nas Slovenske železnice, kjer je povprečna starost delavcev skoraj 44 let (!), pomembno, da se soočamo s prebivalstvenimi spremembami. V podjetju to pomeni imeti ustrezno kadrovsko politiko in izobraževanje za zaposlene. Zunaj podjetja, če naj bo konkurenčno, pa to pomeni spoznati in razumeti novo nišo - starejše. Če povzamemo: ti si želijo natančnosti, obveščenosti, varnosti, udobja, razumevanja, pomoči - da ne bo treba skakati meter v globino, da bi s kovčkom ali kolesom pristali sami samcati na oddaljenem peronu.

## Nov predor skrajšal čas potovanja vlakov čez Alpe

V Švici so 15. junija ob navzovčnosti približno 1000 povabljenec in opazovalcev slovesno odprli najdaljši kopenski predor na svetu, imenovan Lötschberg, ki je namenjen železniškemu prometu. Skoraj 35 kilometrov dolg predor so gradili osem let, gradnja pa je stala okrog 2,6 milijarde evrov.

Nov predor bo občutno skrajšal čas potovanja vlakov čez Alpe. Čas potovanja vlakov med Nemčijo in Italijo se bo s sedanjih treh ur skrajšal na manj kot dve uri. Proga bo primerna za hitre vlake iz Nemčije, Francije in Italije. Tovorni vlaki bodo po njem lahko vozili s hitrostjo 160 kilometrov na uro, potniški pa kar z 250 kilometri na uro.

Predor je slovesno odprl tovorni vlak iz Italije, s katerim se je pripeljal tudi švicarski minister za promet Moritz Leuenberger. Trenutno je izvajalcem projekta uspelo dokončati le vzhodno cev predora. Dokler ne bodo dogradili tudi zahodne, bodo skozi Lötschberg vozili le tovorni vlaki. Predor naj bi za potniške vlake odprli 9. decembra.

Doslej je naziv najdaljšega kopenskega predora pripadal japonskemu predoru Hakkoda Tunnel, ki je dolg 26,5 kilometra. Sicer pa je Lötschberg med vsemi predori tretji najdaljši na svetu, od njega sta daljša Seikan Tunnel na Japonskem in Channel Tunnel med Francijo in Veliko Britanijo, ki sta skopana pod vodo.

Sicer pa je Lötschberg skopan vzporedno s še nedokončanim predorom Gotthard Tunnel, ki bo leta 2017, ko naj bi bil končan, s 57 kilometri dolžine najdaljši predor na svetu. Švicarji sicer ob tovrstnih projektih najbolj upajo, da se bo tovorni promet s švicarskih avtocest preusmeril na tire.

# V mislih z Južno železnico

27. julija letos mineva 150 let, odkar je cesar Franc Jožef s svojo navzočnostjo povzdignil slovesnost ob dokončanju železnice od Dunaja do Jadranskega morja, ko je bil dograjen še njen zadnji, 145 kilometrov dolgi odsek od Ljubljane do Trsta. Tudi tu so se graditelji srečali s številnimi, na videz nepremostljivimi težavami. Zgolj za prečenje Ljubljanskega barja so morali nasuti 690.000 m<sup>3</sup> materiala, se z ljubljanskih 300 metrov nad morjem vzpeti na 603 metre nadmorske višine pri Postojni, tam zgraditi številne zaščitne zidove proti burji in snežnim zemetom, zagotoviti dovolj vode za napajanje lokomotiv na malone brezvodnem Krasu, in nazadnje še v Trstu za postajo iztrgati del zemljišča morju, tako da so nasuli 554.000 m<sup>3</sup> materiala. Kaj je pravzaprav pomenila ta proga za nas? Ali, bolje, kaj nam je pomenila Južna železnica, ki se je potem razširila daleč v globino ozemlja – naj spomnimo, da je postopoma z glavnimi vejami segla od Pragerskega do Budimpešte, pa od Zidanega Mosta do Zagreba in Siska, nato od Maribora po Dravi navzgor vse do Tirolske, kjer je preko Brennerja povezala Nemčijo z Italijo. (Za primerjavo: na svojem vrhuncu je Južna železnica imela 3133 kilometrov prog, medtem ko jih imajo danes Slovenske železnice 1229.) Na kratko: prinesla je življenje. Sicer je bila glavna smer zgrajena predvsem z namenom, da poveže prestolnico z najvažnejšim pristaniščem monarhije, vendar je neizogibno prinesla s seboj gospodarski razcvet v vse kraje, ki se jih je dotaknila. Gotovo je treba šteti za srečo, če se nahajaš ravno na poteku prvorazredne dvotirne proge, kar je železnica Dunaj – Trst vsekakor bila. To je bilo očitno tudi sodobnikom, saj so otvoritveni vlak odseka Celje – Ljubljana 16. septembra 1849 sprejeli ne le topovski streli in splošno rajanje na ljubljanski

postaji, temveč tudi zelo zgovorni napisi na zidu Terpinčeve papirnice v Vevčah: KUPČIJA – OBERTNOST – KMETIJSTVO. Ljudje so duha časa pravilno razumeli! (Vsekakor pravilneje kot geografijo, saj je bilo pozneje v časopisih brati, da je z vlakom z Dunaja prispela visoka gospoda, pravilno pa bi bilo, da je z vlakom prispela visoka gospoda z Dunaja, saj je na gorskem Semmeringu še zmeraj zijala vrzel, preko katere je bilo treba s kočijami, in ki so jo zaprli šele čez pet let.)

Pogled na zemljevid Slovenije je zgovoren: vidimo, da najvažnejše proge slej ko prej izvirajo iz Južne železnice. Če primerjamo progovne kilometre, vidimo, da je bilo od 1430 kilometrov prog, ki so bile pri nas kdaj koli v javnem prometu, kar 678 kilometrov v lasti ali obratovanju Južne železnice, torej dobrih 47 odstotkov. Če primerjamo današnje stanje, se izkaže, da od 1229 kilometrov prog celih 646 kilometrov, torej 53 odstotkov, izvira iz Južne železnice. Karel Ghega, duševni oče osnovne proge Južne železnice na Slovenskem (in graditelj proge preko Semmeringa), je vedel, kako se gradi železnice!

Možgani Južne železnice so že mogoče bili na Dunaju, njen pleks solaris, živčni in žilni splet, pa je bil v današnji Sloveniji, v Mariboru. Tam sta se križali smer sever – jug (Dunaj – Trst) in smer vzhod – zahod (Budimpešta – Pragersko – Maribor – Dravograd – Tirolska), tam je bila glavna delavnica Južne železnice, ustanovljena že leta 1863 in tako visoko kvalificirana, da sicer niso izdelovali novih lokomotiv, zato pa nič manj pomembne nove kotle zanje. (Naša najstarejša lokomotiva v muzejski zbirki, št. 718 Južne železnice, izdelana leta 1861, je leta 1898 dobila nadomestni kotel, izdelan v kotlarni Južne železnice v Mariboru pod tovarniško številko 147.) Več o tem pozneje.

Seveda je železnica tudi spodbudno vplivala na prebujajočo se industrijo, naj spomnimo zgolj na železarno v Štorah, pa na premogovnike v Hrastniku, Trbovljah in Zagorju, ki so šele z železnico lahko zaživel.

## Železnica kot kulturno dobro

Treba je omeniti še posebno dimenzijo Južne železnice, ki sega onkraj utilitarističnega na področje lepega: visoke gradnje. Genialno nadarjeni Benečan

Ghega, ki si je že s 16 leti na univerzi v Padovi pridobil diplomu inženirja in arhitekta in je le eno leto pozneje prav tam doktoriral iz matematike, je gojil ljubezen do arhitekture vse življenje. Tako je v svojem času odločilno vplival na obliko vseh visokih gradenj na Južni železnici, čeprav je poveril detajliranje in končno izvedbo svojemu prijatelju, arhitektu Moritzu Löhru. Na območju današnje Slovenije so nastale nekatere najlepše zgradbe na vsej Južni železnici – z izjemo Semmeringa. To so vsekakor 650



Spomeniško zaščiteni kretniški stolp v Celju. (foto: Bogić)



Spomeniško zaščitena kretniška postojanka v Zidanem Mostu. (foto: Bogič)

metrov dolgi Pesniški viadukt, 190 metrov dolgi leseni most tipa Howe čez Dravo v Mariboru, lepi kamniti most čez Savinjo v Zidanem Mostu, ki je bil zahtevno zgrajen v loku, še en most tipa Howe čez Savo pri Litiji, imenitno postajno poslopje 1. razreda v Ljubljani, in najmogočnejši objekt na vsej trasi med Dunajem in Trstom, 561 metrov dolgi, 28 metrov visoki dvonadstropni Borovniški viadukt. Večine naštetih objektov na žalost ni več, z današnje perspektive pa jih uvrščamo med kulturno dobro najvišjega nivoja. Nadomestile so jih moderne gradnje ali pa so, kot Borovniški viadukt, bile uničene v vojni in zaradi drugih škodljivih vplivov. Ohranjena sta le most v Zidanem Mostu, ki še zmeraj služi svojemu namenu, in postajno poslopje v Ljubljani. Le-to je bilo v letih 1995-96 popolnoma obnovljeno in statično sanirano. Pri tem je bila ohranjena le spomeniško zaščitena zunanja lupina, v notranjosti je nastalo novo, močno ogrodje iz železobetona, ki je oklenilo tudi posamezna nadstropja. Nekateri elementi so bili ohranjeni tudi v notranjosti, tako stebri in stropni oboki v sprejemni dvorani. Novo

je bilo izvedeno v harmoniji s starim, tako da je leta 1996 častljivo poslopje zažarelo v stari lepoti in slavi. Celo stolpič z uro, glavni razpoznavni znak postaje, ki ga je 1895 porušil potres, je bil okroglo stoletje pozneje ponovno zgrajen.

Novi poudarki v železniški arhitekturi Južne železnice so se pojavili kmalu po prelomu stoletja, ko so začele rasti kretniške postajalnice. Tako so nastali lepi tipizirani kretniški stolpi in manjše, pritlične kretniške postojanke. Kretniški stolp v Celju se je posrečilo v zadnjem trenutku rešiti pred rušenjem in spomeniško zaščititi. Leta 1996, ob 150-letnici železnice na Slovenskem, je bil temeljito obnovljen. Danes zanj skrbi društvo ljubiteljev železnic v Celju. Hkrati je bila spomeniško zaščitena tudi manjša, dobro ohranjena kretniška postojanka v Zidanem Mostu. Od tipičnih malih progovnih čuvajnic iz prvega obdobja Južne železnice je obnovljena in rešena pred propadom žal le ena, in to v Borovnici, po zaslugi prizadevnih krajanov. Stoji na stari trasi proge, ki je vodila iz ljubljanske smeri na viadukt. Njena stilizirana podoba je bila skupaj s krilatim kolesom

uporabljena kot motiv za »grb« Železniškega muzeja Slovenskih železnic.

Vsaj deloma torej smemo biti zadovoljni z zaščito železniške arhitekturne dediščine pri nas, še posebej, če upoštevamo tudi delavsko kolonijo glavne delavnice Južne železnice v Mariboru (in seveda – izven področja Južne železnice – spomeniško varovano osrednje območje nekdanje kurilnice avstrijskih državnih železnic v Ljubljani, zdaj CD-Šiška in sedež Železniškega muzeja, sprožene pa so bile tudi iniciative za zaščito več drugih železniških objektov).

## Glavna delavnica Južne železnice

V prvi polovici 19. stoletja je bil Maribor le majhno, nepomembno trgovsko in obrtniško mesto s širokim kmetijskim zaledjem. Ko pa je postalo železniško vozlišče, se je začelo razcvetati in je sčasoma postalo glavno industrijsko mesto Slovenije. Zgolj v času od šestdesetih let do prve svetovne vojne se je število prebivalcev več kot podvojilo. Glavna delavnica Južne železnice se je raztezala že v začetku kar na 84.470 m<sup>2</sup> in

je v šestdesetih in sedemdesetih letih še naprej rasla, zgradili so še skladišče lesa, žago in poslopje za stroje<sup>1</sup>. V delavnicah je bilo prostora za 250 vagonov in 46 lokomotiv – 15 odstotkov celotnega voznega parka Južne železnice.

Tudi po letu 1918 se je v novi južnoslovanski državi delavnica še naprej razvijala, kljub novim, omejujočim razmeram. So pa v njeno gravitacijsko področje prišla vozila iz drugih delov nove države. Med 2. svetovno vojno je bila hudo prizadeta, pa potem ponovno obnovljena in v šestdesetih letih modernizirana. Začeli so celo izdelovati nove potniške vagoni. Proizvodnjo so dodatno razširili še na toplotno tehniko. Danes izdeluje železniška vozila za Siemens, sestavljala je tudi naše nove motornike vrste 312 Desiro.

Skupaj z razvojem delavniških zmogljivosti je raslo tudi število delavcev. V začetku je bilo je nekaj sto zaposlenih, leta 1880 pa jih je na primer bilo že 1070. Zanje je bilo treba ustrezno poskrbeti in tako je v neposredni bližini delavnic, ob Koroškem kolodvoru, nastala vzorna delavska kolonija. V Mariboru takrat ni bilo dovolj ustrezno kvalificiranih delavcev, zato so jih privabili iz vseh koncev monarhije. Ker je v mestu manjkalo stanovanj, jih je dala zgraditi Južna železnica. Že leta 1863, ko je delavnica začela obratovati, je bilo v koloniji že 12 tipskih hišic, dve enonadstropni in ostale pritlične, obdane s pripadajočimi vrtovi. Hišice so v vsaki etaži imele po štiri stanovanja z vzornim komfortom – za takratni čas. Leta 1868 je bila zgrajena še »nova kolonija«, z 28 enonadstropnimi hišicami. Tudi šolo so zgradili, pa otroški vrtec, in nazadnje »Konzum« - trgovino z živili, ki je začela poslovati 1874.

Poslopja so bila last Južne železnice, zato jih je tudi vzdrževala njena delavnica. Vsaki dve leti so jih na primer preplekali. Prebivalcem niso dovolili nobenih sprememb, niti v stanovanjih niti v vrtovih.

Pravico do stanovanja so užili

<sup>1</sup>Vsi historični podatki prevzeti iz študije Toneta Petka: Kratek etnološki oris železničarske kolonije Studenci v Mariboru. – Kronika, letnik 31, št. 2-3, 1983, str. 197-202

vali samo zaposleni v železniški delavnici. Če je kdo odpovedal službo ali se upokojil, se je moral v treh mesecih izseliti. Ker so bili vsi prebivalci vezani na delo v železniški delavnici in ker je v naselju obstajala vsa potrebna infrastruktura, se je med njimi razvil močan občutek pripadnosti, ki je šele po drugi svetovni vojni polagoma zamrl.

Te posebne okoliščine so privedle do tega, da je bila železniška delavska kolonija v Mariboru spoznana za kulturno dediščino in leta 1982 spomeniško zaščitena.

## O državnem in zasebnem

Na tem svetu pa res ni nič novega: progo proti Trstu so na Dunaju začeli graditi kot projekt zasebnega kapitala; do mesteca Gloggnitz pod gorami jo je financiral dunajski bankir Georg Sina, potem pa so se odločili, da jo bodo nadaljevali v državni režiji. Strateško in narodnogospodarsko nadvse važne železnice seveda ne smejo biti izpostavljene zasebnim interesom! Toda glej, komaj je bila Južna državna železnica dokončana, eno leto po odprtju leta 1857, je bila že spet privatizirana, ker je država prav zaradi gradnje železnic prišla v takšno finančno stisko, da ni mogla naprej. Nastala je družba z udeležbo mednarodnega kapitala, katere naziv se je sčasoma izkristaliziral kot Južna železnica. Takšna in podobna je bila usoda vseh državnih železnic v stari Avstriji! Toda sčasoma se je pokazalo, da male zasebne železnice, ki so posledično nastale, niso bile sposobne življenja, zato jim je morala priskočiti na pomoč država, tipično tako, da je zajamčila obresti na vloženi kapital ne glede na donosnost. Nesmiselno bi bilo, da bi jih država stalno finančno podpirala; potem je bilo že bolje, da jih je prevzela v last. Ta usoda je kot prvo doletela komaj leta 1873 dograjeno Rudolfovo železnico (Ljubljana – Jesenice – Trbiž – Beljak – Donava) ki je bila 1880 sekvestrirana in 1884 podržavljena.

Istega leta so bile ustanovljene Cesarsko kraljeve avstrijske državne železnice (kkStB), ki so sčasoma pogoltnile vse manjše železniške družbe. Le Južna železnica in še neka podobno velika zasebna železnica na severu monarhije sta vztrajali do časa po prvi svetovni vojni. Ker je bila Južna železnica razkosana med nove države – naslednice, je nazadnje morala popustiti in se je z letom 1924 razformirala. V novi državi, Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev, so bile vse proge, sicer zelo različnega izvora (Južna železnica, kkStB, MAV, SDŽ ...), združene v Državne železnice SHS-CXC. S preimenovanjem države so leta 1929 le-te postale Jugoslovanske državne železnice. Takšne so s prekinitvijo za čas 2. svetovne vojne ostale do zgodnjih petdesetih let, ko je bilo uvedeno delavsko samoupravljanje. Preoblikovane so bile v podjetje, se preimenovala v Jugoslovanske železnice in bile »izročene v upravljanje zaposlenim«. Če so bile JŽ še pod kontrolo države, pa so se železnice v Sloveniji po osamosvojitvi leta 1991 preoblikovale v delniško družbo (večina delnic v lasti države), ki je bila oktobra 2003 ponovno preoblikovana, v holding. Razvoj še zdaleč ni končan, še naprej se iščejo najprimernejše organizacijske oblike, ki bi železnici omogočile učinkovito funkcioniranje.

Opazovalec ne more drugače, kot da na to večno borbo gleda z lahno ironično distanco: od zasebnega k državnemu, od državnega k zasebnemu, pa spet od začetka ... Odločilnih prednosti ta razvoj menda ni prinesel, toda v človeški naravi je, da vedno vidimo prednosti kje drugje, le tam ne, kjer ravno smo. Kako je že zapisal pesnik? »Človek greši, dokler stremi ...«

## Lokomotiva

Na tem mestu se ne kaže spuščati v zgodovino lokomotiv Južne železnice – dovolj je na voljo ustrezne literature. Vendar pa se moramo od štirih njenih lokomotiv, ki jih hranimo v muzeju,

namreč od številke 718 iz leta 1861, pa 162-001 iz leta 1880, 406 iz leta 1896 in 03-002 iz leta 1914, zadnje posebej spoštljivo dotakniti. Le-ta zavzema v slovenski železniški zgodovini prav posebno mesto. Gre za slavno serijo 109, ki jo je Južna železnica razvila posebej za svoje proge na Slovenskem, v nasprotju z drugimi staroavstrijskimi lokomotivami, ki so bile razširjene bolj ali manj po vsem avstrijskem delu monarhije. Seveda so prišle tudi k nam, se udomačile, zvesto služile in se tudi prilagodile krajevnim razmeram. Niso pa bile značilne posebej za nas in torej brez izrazite slovenske note. Čisto nekaj drugega je serija 109! Potem ko njene predhodnice serije 32f

vala navdušujoče: sodobniki so občudovali njene enostavne in elegantne oblike, njeno ponosno vzravnano držo, njeno »utilitarnostno strogost«. S svojim visokim kotlom (središčnica 3 metre nad tirom) in 100 tonami teže je bila videti nadvse mogočna.

Važnejša kot lepota je kajpak moč. Med konstruktorji je bilo že dolgo znano, da lokomotive ni mogoče do konca preračunati, zelo veliko je odvisno od instinkta, od konstruktorjeve »srečne roke«. Ni mogoče vedeti, kaj je nastalo, dokler se stroj ne preizkusi. Torej je prvih šest lokomotiv serije 109 šlo na testiranje! Stroji so bili konstruirani za moč približno 1000 KM. Ko pa je potem 109.05 s 320 ton težkim vlakom



Najstarejša lokomotiva v zbirki našega muzeja, št. 718 Južne železnice, ki ima nadomestni kotel, izdelan v Mariboru. (foto: Sašo Kovačič)

niso bile več dorasle čedalje težjim brzovlakom med Ljubljano in Trstom, so na Dunaju sedli in konstruirali. Združili so se najvidnejši strokovnjaki nove generacije: oče in sin Prossy in Hans Steffan. Le-ti so Rousseaujev vzklji parafrazirali v »Nazaj k enostavnosti!« V primerjavi z vodilnim avstrijskim konstruktorjem Karlom Gölsdorffom, katerega konstrukcije so spominjale na močno povečane urne mehanizme, neizmerno prefinjene, toda zaradi tega naporene v obratovanju in drage pri vzdrževanju, so lokomotivo za Kras konstruirali enostavno, z idejo, da z manjšimi stroški za vzdrževanje kompenzirajo nekaj večje stroške za premog in vodo. In leta 1910 je nastala lokomotiva, da ji ni bilo para. Že na zunaj je učinko-

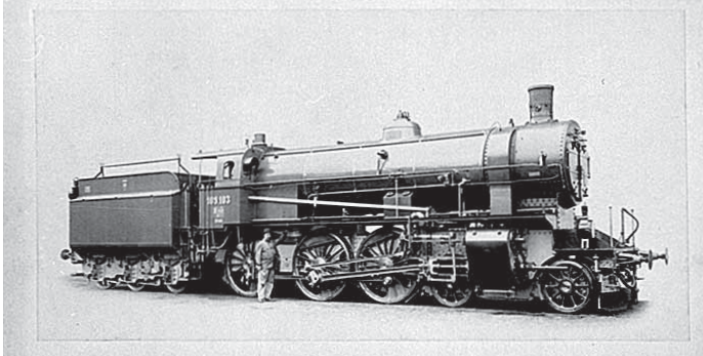
grmela navkreber od Nabrežine proti Pivki, je razvila moč dobrih 1500 KM – torej več kot 1,5-kratnik! Nekaj nezaslišanega! Ta rezultat je izračunal dr. Rudolf Sanzin, profesor na dunajski tehniški visoki šoli, ki je sodeloval pri testnih vožnjah in je izsledke (prvič v zgodovini lokomotiv) matematično ovrednotil.

Pa to še ni bilo dovolj! Ker ima proga preko Krasa številne ostre krivine in strme klance, je bila največja hitrost novih lokomotiv nekoliko konzervativno omejena na 90 km/h (nekaj jih je bilo pozneje registriranih za 100 km/h). Vendar so hoteli vedeti, kako hitro lahko v resnici teče. Izbrali so raven odsek proge in popustili vajeti:

»Teci, 109, teci!«

In je tekla! Dosegla je skoraj 130

MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK GÉPGYÁRA BUDAPESTEN.



Najslavnejša lokomotiva Južne železnice, Kraševka serije 109; pozneje so bile pri nas označene kot serija 03. (arhiv: Slezak)

km/h. V premislek: leta 1910, dve leti pred potopom Titanika, tako rekoč v srednjem veku, je 100 ton težka pošast drvela s 130 kilometri na uro. Ničesar ni bilo, kar bi ji bilo enako. Še danes, v tretjem tisočletju, je na avtocestah omejitev 130 km/h. Kdor se spozabi, ga prometni policisti neusmiljeno udarijo po žepu. Ta čudoviti stroj pa je takšno neznansko hitrost dosegel že v sivi davnini ...

Ker se je nova lokomotiva tako imenitno izkazala, se je razširila tudi na druge proge Južne železnice. Nekaj so jih izdelali celo v Budimpešti, za najimenitnejše brzovlake na progi Južne železnice ob Blatnem jezeru. (Vsega skupaj je bilo izdelanih 57 lokomotiv.) Po propadu Avstro-Ogrske je v novi južnoslovanski državi ostalo 13 strojev te serije, ki sta se jim pozneje pridružila še dva madžarske izdelave. Lokomotive so ostale zveste svojim prvotnim program. Nič čudnega torej, da je bila ena izmed njih, 109.38 (leta 1933 preštevilčena v 03-002) že 1968 odbrana kot prva lokomotiva za bodoči slovenski železniški muzej. Sodi v absolutno najvišjo kategorijo naših muzejsko zaščitenih vozil in je bila od leta 1987 do 1996 v voznem stanju za potrebe muzejskega vlaka. Danes obstajata še dve lokomotivi tega tipa, obe v voznem stanju: avstrijska 109.13 in madžarska 109.109. Bil je čas, ko so bila vsa tri historična vozila hkrati operativna. Tri sestre so se dvakrat sešle: prvič leta 1992 v avstrijskem Strasshofu

in zadnjič leta 1996 v Celju, na proslavi 150-letnice železnic na Slovenskem.

### Senčne strani

Poleg poživljajočega vpliva na kraje, ki se jih je dotaknila, je imela Južna železnica tudi senčne strani. Zasebna družba je s »primerno« tarifno politiko poizkušala izločiti konkurenčne železnice, da bi tudi iz oddaljenih dežel pridobila tovor za Trst. Tako je ponudila oddaljenim proizvajalcem tako nizke tarife, da so pri nas za krajše razdalje morali plačevati več kot oddaljeni protežiranci za celo progo. Zgolj en primer: vagonška pošiljka 10 ton rezanega lesa je od Ljubljane do Trsta stala 48 goldinarjev, od Zagreba do Trsta, torej dvakrat tako daleč, pa le 47 goldinarjev in 90 krajcarjev. Prebivalci Krškega, na primer, ki gotovo niso bili ne vem kako premožni, so se morali sprijazniti s ceno 60 goldinarjev

za enako pošiljko v Trst, v Trstu še bližji Sevnici pa so morali plačati kar 70 goldinarjev<sup>2</sup>. Docela nesmiselno se je torej splačalo tovor najprej usmeriti v Zagreb in ga tam preusmeriti po isti progi nazaj v Trst. Takšne deprivilegirani domače gospodarstvo trajno ni moglo prenesti. Zasebna, v skladu s podeljenim privilegijem tarifno in prometno politično suverena Južna železnica je bila nedostopna za sugestije vlade in ni štela za potrebno, da bi se ozirala na potrebe lokalnega prebivalstva. Marsikdo je zaradi tega gospodarsko propadel. Seveda so se protesti zoper takšno diskriminatorno politiko kar vrstili, tudi z zelo visokih mest, pa ni nič pomagalo. Samovolja Južne železnice je slednjič pripeljala do tega, da je bila 1906 uresničena »druga zveza s Trstom«, Bohinjska železnica, ki jo je zgradila država. Tarife kkStB so bile bistveno ugodnejše kot tarife Južne železnice. Anekdotično bodi pri tem omenjeno, da je Južna železnica menda boljše skrbelo za svoje uslužbence kot Državne železnice. Po ustnem izročilu so namreč železničarji iz ljubljanskega Južnega (danes glavnega) kolodvora dražili kolege kkStB iz današnjega šišenskega kolodvora: »Vi imate krono na kapi, mi pa – v žepu!«

### Pogled naprej

Slovenija posrečeno leži na križišču mednarodnih prometnih smeri. Dva najvažnejših panev-

ropskih koridorjev se križata tu: peti koridor, ki naj železnice na ceste Iberskega polotoka preko južne Francije, severne Italije, Slovenije in Madžarske poveže z Ukrajino, in deseti, ki prometno ožilje Srednje Evrope preko Slovenije, Hrvaške in Srbije vodi proti Turčiji. Oba sta pomembna za Evropo, ki ju tudi podpira in sofinancira. Pogled na zemljevid pove, da se oba v veliki meri držita trase nekdanje Južne železnice.

Peti koridor sledi Južni železnici že od vstopa na italijanski meji pa vse do Ormoža, kjer jo zapusti in se za zadnjih 72 kilometrov usmeri proti severu, ko v Hodošu doseže Madžarsko.

Deseti (železniški) koridor od Jesenic do Ljubljane poteka 71 kilometrov po nekdanji Rudolfovi železnici, potem pa nadaljnjih 115 kilometrov po Južni železnici vse do hrvaške meje pri Dobovi, njegova druga veja pa spet poteka po Južni železnici od Zidanega Mosta do Šentilja.

Nehote moramo občudovati daljnovidnost graditeljev Južne železnice: po 150 letih je trasa, ki so jo izbrali, še vedno glavni železniški nosilec in prometnem sistemu Slovenije, ni je mogoče odmisлити. Sistem stoji in pade z njo! Tudi bodoče hitre proge po zgledu francoskega TGV bodo, kot vse kaže, v glavnem sledile Južni železnici.

Kaj nam torej dandanes Južna železnica, slavna in hkrati razvпита, pomeni? Kako nam govori? Zanimivo je, da v Avstriji o »svoji« Südbahn in celo v Italiji o Ferrovio Meridionale gojijo močne nostalgicne občutke. Morda njeno karizmo najbolje ponazarjajo naslednji verzi, ki jih je avtor tega zapisa našel v knjigi o bušidu, samurajskem zakoniku. Tako bušido kot Južna železnica sta že davno minila, pa sta vendar omniprezentna, skrivnostno vsepovsod navzoča:

*Popotnik vdihne vonj sladak – ne ve, kam usmeril bi korak, postane, sprejme razoglav opojni zračni blagoslov.*



Mala južnoželezniška čuvajnica na opuščeni trasi proge tik pred nekdanjim Borovniškim viaduktom. (foto: Bogič)

<sup>2</sup>Podatki iz knjige Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem, Slovenska matica, Ljubljana, 1968, str. 145-149, 253-255, 265-277

Borislava Angelovski

# Če si iskren, potem zares ni težko

## Železnica – vaša družinska tradicija?

Ne, prav nobene. Leta 1980, ko sem bila v četrtem letniku tedanje Visoke ekonomsko-komercialne šole v Mariboru, so se na šoli oglasili predstavniki vodstva Sekcije za promet Maribor in povedali, da potrebujejo strokovnjake in da ponujajo tudi štipendijo. Sprejela

sem ponudbo in pozneje tudi službo. Začela sem seveda kot pripravnica, potem pa prišla na delovno mesto tehnologa v tedanjem ŽTO Maribor. Pozneje sem postala referentka za prodajo, nato vodja prodaje, vmes pa vodja ekonomike. Leta 2004 sem postala vodja Sekcije za tovorni promet Maribor, kar sem še danes.

## Organizacijska struktura Sekcije za tovorni promet Maribor?

Ob sekciji, katere vodja sem, sta še dve delovni enoti, Tezno in Murska Sobota, vsaka s svojim vodjem. Pri delu mi pomaga tudi vodja transportne operative. Naše delo je predvsem timsko, vodji imata obilo strokovnega znanja in delovnih izkušenj, in z njuno

pomočjo mi uspeva dobro voditi sekcijo. Zaupamo si vse težave, in za vsakega poiščemo več mogočih rešitev, med katerimi potem izberemo optimalno. Ker je naše območje trenutno eno samo veliko gradbišče, je zelo pomembno, da se na vsako težavo ali zaplet odzovemo sproti in čim hitreje, da smo, skratka, prožni in da v trenutku prinesemo pravo odločitev. Socialne partnerje – sindikate seveda sproti obveščamo o razlogih, zakaj je bila, denimo, potrebna neka nujna prerazporeditev delavcev; če je treba, se sestanemo tudi po večkrat in ponudimo racionalne rešitve. Lahko rečem, da do zdaj s tem ni bilo nikakršnih težav.

## Delo poteka normalno?

Veseli nas, da se povečuje obseg dela v oprtnem prometu – to so spremljani avtomobili z vozniki. Pri tem smo tudi prilagodili tehnologijo nakladanja, uspel pa nam je tudi projekt, ki ga lahko imenujem kar pionirski. To je ogrevalna naprava za ogrevanje vagonov, kjer se vozijo vozniki avtomobilov. Fantje iz Elektroenergetike so bili pri izvedbi zelo zavzeti, razložili smo jim naše potrebe, in takoj so se lotili dela. Bilo je več inačic oziroma ponudb, na koncu so izbrali italijanski model. Vso stvar smo v okviru partnerstva izpeljali skupaj s podjetjem Adria Kombi, oni kot organizator prevoza in mi kot prevoznik. Projekt se je pokazal kot optimalen in je celo postal vzorec, po katerem naj bi ogrevali vagona na vseh železniških postajah; to bo prišlo na vrsto postopoma v prihodnjih letih. Sicer pa je moj trenutni cilj, da še zadnji dve postaji iz naše sekcije, to sta Čakovec in Špilje, povežemo v železniški informacijski sistem,





s čimer bodo ustvarjene razmere za »brezpapirno« poslovanje, sčasoma tudi z elektronskimi prevoznimi listi. Vse druge postaje z našega območja pa so že vključene v ta sistem.

### **S kakšnimi delovnimi razmerami se srečujejo vaši zaposleni?**

V zadnjih štirih letih smo uredili razmere za delo, gre predvsem za premikaške skupine Tezno, Pragersko in Murska Sobota – od bivalnih prostorov, prh, do klimatskih naprav ... Ko sem bila pred štirimi leti prvič na Teznu in sem videla, v kakšnih razmerah fantje delajo, bi to lahko imenovala edino velikanska sramota. Treba je bilo nemudoma ukrepati. Seveda brez podpore in posluha vodstva tovornega prometa ne bi šlo. Ampak pri tem sem porabila kar veliko energije ...

### **Kadrovska zasedenost v sekciji?**

Trenutno imamo 278 zaposlenih. Kolektiv je razmeroma »star«, in tu bi morala biti kadrovska politika načrtovana bolj smotrno. Že v preteklosti je prihajalo do velikih napak: treba je vedeti, da ne gre samo za izvršilne kadre, tu so še administrativni, in predvsem strokovni. Sicer pa po kadrovski plati po najboljših močeh sledimo sprotnim potrebam. Tako znotraj podjetja racionaliziramo delovne procese, na primer občasno zmanjšamo delovne skupine in podobno, vendar seveda vse v skladu s predpisi, da v nobenem trenutku nista ogroženi prometna varnost in zanesljivost. Res pa je, da delavec trenutno ni dovolj. Tudi v »dopustniških« mesecih juliju in avgustu moramo tehnologijo pač prilagoditi razmeram. Potrebe za izvršilne službe črpa mo iz vrst premikačev, tako da delavec dobi tudi možnost napredovanja; opravi, denimo, izpite za vlakovodjo, da mu ni usojeno vse življenje biti premikač.

### **Kako pa sicer poteka dodatno izobraževanje oziroma izpopolnjevanje delavcev?**

Možnosti za dodatno izobraževanje ob delu je vse premalo, deni-

mo različnih seminarjev, tečajev, predvsem za tehnične strokovnjake. Zavedati se moramo, da gre tehnologija v Evropi nezadržno naprej in da te v trenutku lahko povozi čas. Vsaka država natanko ve, kakšno železnico si želi, toda pri tem je treba pravilno zastaviti in predvsem načrtovati. Vse te (pre)hitre spremembe v podjetju pomenijo za ljudi velik stres, neke vrste stres pa tudi za podjetje. Železnica je velikanski sistem in ne gre, da se ukvarjamo sami s sabo, temveč da se obrnemo k trgu. Zdaj smo ponovno enovito podjetje, kar je zelo pozitivno, ampak na to se bomo morali spet navaditi. Naša storitev mora biti kakovostna in hkrati primerna za trženje. Ob novem Zakonu o železniškem prometu smo veseli, da lastnik - država končno ve, da železnica potrebuje proge z veliko prepustnostjo, da bomo končno lahko nemoteno peljali vlake. Enovitost vidim v tem, da bi se znotraj podjetja lahko bolje pripravili na kakovosten nastop na trgu. Kot enoviti se lahko brez dvoma hitreje in prožneje prilagajamo bliskovitim spremembam na trgu. Menim pa, da v tem trenutku na to še nismo dovolj pripravljeni, denimo, že samo tovornih vagonov imamo premalo. Predvsem pa bi morali pametno poslovno predvidevati, spremljati prometne tokove, tudi v tujini, in temu prilagajati vse spremljajoče parametre: vrsto vagonov, potrebne kadre ...

### **278 zaposlenih ni malo. Je težko usklajevati toliko različnih hotenj, značajev, mnenj ...?**

Hm, je težko. Toda če imaš do ljudi pravi pristop, in predvsem če si iskren, potem ... potem ni težko. Če nastane problem, grem med ljudi. Ob morebitnih ukrepih, ki so, kot vemo, včasih tudi manj prijetni, razloge za to ljudem predstavimo in pojasnimo, pogovorimo se. Z vsem seveda seznanimo tudi socialne partnerje.

### **Kako poteka sodelovanje oziroma koordinacija z drugimi dejavniki v železniškem prometu?**

Izvrstno! Enkrat na mesec se

sestanemo vodje vseh sekcij na Štajerskem. Takrat vsak od nas pojasni svoje težave in potrebe, kaj je v redu in, predvsem, kaj ni. Potem pa vsak po svoji moči opravi svoj del naloge, integralno delo, bi lahko rekli. Konkretno: danes je vlak iz Kopra, naložen z glinico, namenjeno tovarni Tulum v Kidričevem, vsakokrat zamujal. Zdaj pa smo se združili, vsakdo je odigral svojo vlogo na svojem področju in – stvar teče. Treba je vedeti, da na železnici en sam dejavnik pomeni toliko kot nič. Drug od drugega smo dobesedno življenjsko odvisni.

### **So se partnerski dogovori s podjetji razživel?**

Lep primer je Petrol v Račah. Nekatera podjetja po svojih industrijskih tirih vozijo s svojimi lokomotivami. Petrol pač ne, sprejeli so našo storitev, ker so ugotovili, da je preprosto dobra. Takšno partnerstvo prevoza po industrijskih tirih je idealen način transporta: prevoz tir – tir, tako rekoč dostava na dom. S takšnim partnerstvom se da napraviti marsikaj, ampak, seveda, vselej sta za to potrebna dva.

### **So pooblastila vodje sekcije dovolj široka?**

Menim, da ne. Glede na znanje in pomen delovanja bi morala biti večja. Kot vodje sekcij smo, hierarhično gledano, tretja raven vodenja, in skupaj z večjimi oziroma širšimi pooblastili bi prevzeli nase tudi veliko večjo odgovornost. Človek, ki je na svoja ramena pripravljen sprejeti veliko odgovornost, pa je brez dvoma zanesljiv in vreden zaupanja, in delodajalec bi imel lahko od nas mnogo več koristi. Pri tem gre tudi za motiviranje, saj je večje pooblastilo dostikrat lahko tudi velika motivacija – vselej pač ne gre samo za denar.

### **Morebitne težave pri vsakdanjem delu?**

Pričakovali bi več posluha za tovarni promet. Vsak uporabnik namreč sklene z nami pogodbo za svoj vagon, in ko vagona ni prvič, in drugič, in tretjič ... »Izgubljenega« uporabnika pridobiti nazaj pa je zelo težko, če

ne nemogoče. Kakor koli smo že veseli, da gradimo, pa se utegne zgoditi, da zaradi zapor tirov in počasnih voženj, kar bo trajalo vsaj še tri leta, začnemo počasi izgubljati tovor.

### **Sprostitev trga (ali strah pred njo) je pogosta tema pogovorov.**

Res je. Sprostitev trga je seveda past, s katero se bomo morali soočiti. S kakovostjo moraš preprosto biti boljši od konkurence! Tu moramo poprijeti skupaj kot utečen sistem, vsi se bomo morali pripraviti. Ob dobri pripravi ne bi smelo biti prehudih težav. Recept za to pa ni nov: racionalizirati delovne procese, paziti na stroške in brezpogojno vzdrževati kakovost.

### **Kako se znajde ženska na vodstvenem položaju v pretežno »moški« naravi dela?**

O, kar gre, čeprav bi v kakšnem trenutku moškemu morda bilo lažje. Ampak če je človek dosledno zvest svojim načelom, če sledi ciljem delodajalcev, če ima ustrezen pristop do dela z ljudmi ... Seveda je pri tem treba zelo dobro poznati tudi vse delovne procese. Različno znanje mi nemalokrat pride prav, saj na Višji prometni šoli poučujem tudi dva predmeta, poslovno sporazumevanje in vodenje, ter trženje železniških storitev. Vsekakor pa en sam človek nikoli nima dovolj znanja – strogo prisegam na timsko delo, za mnenje je vsakokrat treba povprašati strokovnjaka, človeka, ki mu zaupaš.

### **Ob službi in poučevanju vam najbrž ne ostane kaj prida prostega časa?**

Pa se najde. Kakih izrazitih konjektiv nimam, zato pa prav rada pešačim. Vsaj dvakrat na teden do Trikotne jase, priljubljene izletniške točke sredi Pohorja. Sicer pa veliko berem – retorika, komunikacije, psihologija podjetja ... No, to je bolj strokovno. Poleti na plaži pa je na vrsti seveda rahlo »pogrošna« literatura, na primer zadnje književne uspešnice tiste sezone, kar je krasno za sprostitve možgančkov.

Pogled z vrha Grmade proti  
 Medvodam in daljavam  
 Škofjeloškega hribovja

## Na izlet z vlakom

# Iz Mednega čez Grmado, Šmarno goro in Rašico v Črnuče

Izlet čez primestno ljubljansko hribovje je navdihujoč, saj na njem povežemo več priljubljenih izletniških točk Ljubljančanov in se dodobra ragedamo po ljubljanski kotlini in okolici. Edina pomanjkljivost – ali prednost, kajti ob koncu tedna zna biti Šmarna gora dobesedbo posejana z izletniki – je, da v Mednem ustavijo le redki vlaki, medtem ko vlaki na kamniški progi sploh vozijo le med tednom in zato ni druge, kot da se na izlet odpravimo med tednom. Poletna meseca z dopusti in počitnicami, ki so pred nami, bosta menda ravno prav zato, da si na ne povsem običajen način privoščimo zelo hribovsko pohodniški izlet v neposredni okolici Ljubljane.

Z ž. p. Medno gremo po cesti čez proggo, takoj nato na ovinku pa naravnost na asfaltirano pot k visečemu mostu čez Savo in čezenj. Zatem na cesti zavijemo levo, na prvem razcepu pa naravnost in desno med hišama št. 47 in 45. Cesti sledimo proti Grmadi, pod njo prečkamo drugo cesto in zavijemo desno mimo informacijske table Gozdne učne poti po šmarnogorski Grmadi. Prvi odcep levo drži pod Turnc, kjer se začenja zavarovana plezalna pot na Grmado, mi pa na naslednjem označenem odcepu zavijemo levo in gremo po označeni poti navkreber. Vrh strmega klanca pridemo do razcepa, kjer zavijemo levo in se po Mazijevi stezi udobno – na razcepu višje v pobočju gremo desno – vzpnemo na greben

Grmade, po katerem nadaljujemo desno in na vrh. Iz Mednega okoli **1 ura** hoje.

Po grebenu sestopimo do prevala med Grmado in Šmarno goro, kjer pridemo na pot iz Tacna in Šmartnega ter gremo levo po njej na vrh Šmarne gore. Z Grmade **30 minut** ali nekaj manj hoje.

Po severni strani obzidja, odkoder je lep pogled na Kamniške Alpe, gremo okoli cerkve in do ovinka pri igrišču, kjer gremo naravnost in po strmi grebenski stezi sestopimo do znamenja. Pri njem pridemo na stezo, kjer gremo desno in se spuščimo na prečno stezo, ki drži skoraj po ravnemu po pobočju. Kmalu zatem smo pozorni na puščico na drevesu, ki kaže levo, in nato na slabše vidno stezico, ki se odcepi levo navzdol. Po njej se spustimo v ravninski gozd na severni strani Šmarne gore ter gremo skozenj po stezi do zamočvirjenega predela, kjer prečkamo brv, zavijemo desno (naravnost bi prišli v Skaručno) in se pridemo do avtoceste. Ob

ogradi gremo desno do nadvoza, čez katerega in naprej po cesti pridemo do odcepa za ribogojnico. Po njem stopimo ob ograji do mosta in pred njim levo, še naprej ob ograji, mimo stavb ribogojnice in žage navzgor do konca ceste. Kmalu zatem kašipot usmeri desno; po manj uhojeni, venar dobro označeni poti se vzpnemo do gozdne ceste in gremo levo. V blagem vzponu in nato precej po ravnem pridemo do gozdne ceste iz Sela in gremo po njej desno, kmalu zatem pa levo do planinskega doma in razglednega stolpa tik nad njim. Dom je pozimi odprt vsak dan, razen ponedeljka od 9.00 do 17.00, ob koncu tedna in za praznike pa od 8.00 do 18.00. S Šmarne gore približno **2 uri do 2 uri in 30 minut** hoje.

V Rašico sestopimo po strmi poti čez Reber, ki se začenja nasproti doma, v mokrem pa gremo raje po cesti. Ko pridemo v vas, gremo po cesti navzdol do cerkve in gostilne, pod katero puščica in markacija

**Potek poti:** ž. p. Medno–Grmada 676 m–Šmarna gora 669 m–Povodje–Rašica 641 m–ž. p. Črnuče  
**Trajanje:** 5 ur do 5 ur in 30 minut  
**Dolžina:** 17 km

**Skupni vzpon:** 950 m

**Proti lakoti in žejji:** gostilna na Šmarni gori, planinski dom na Rašici  
**Zanimivosti ob poti:** Gozdna učna pot po šmarnogorski Grmadi, cerkev na Šmarni gori, razgled za razglednega stolpa vrh Rašice (Vrh Staneta Kosca), močvirna dolina Črnjušnice

Rašica je dolg gozdnat greben nad istoimensko vasjo, skozi katero gremo pred sestopom v Črnuče.



Poti kurirjev in vezistov usmerita na cesto. Po njej gremo navzdol in kmalu stopimo na makadamsko cesto, po kateri se čez travnike spustimo do doline pod križiščem daljnovodov. Tu zavijemo levo in se po dolini sprehodimo v Črnuče. Ko pridemo do glavne ceste, zavijemo desno in zatem z nje levo dol na ž. p. Črnuče. Z Rašice **1 ura in 30 minut** hoje.

**Skupaj 5 ur do 5 ur in 30 minut** hoje.

Izlet izpeljemo z vlakom le ob delavnikih: edini vlak iz ljubljanske smeri odpelje z ž. p. Ljubljana ob 6.15, v Mednem izstopimo ob 6.27. Za vrnitev na ž. p. Črnuče počakamo na enega od vlakov, ki proti Ljubljani odpeljejo 8 minut pred vsako polno uro.

Iz smeri Jesenic sta primerna vlaka ob 6.08 in 6.28, ki v Mednem ustavita ob 7.13 in 7.33. Ko se iz Črnuč pripeljemo v Ljubljano, tam počakamo na enega od popoldanskih vlakov, ki proti Jesenicam vozijo skoraj vsako uro.

Izlet lahko izpeljemo tudi tako, da se od koder koli pripeljemo v Ljubljano z vlakom in gremo z železniške postaje nekaj minut daleč do končne postaje avtobusa št. 15 na Bavarskem dvoru. Izstopimo na postaji v Mednem in se ob cesti vrnemo do kapelice nasproti gasilskega doma, kjer se odcepi cesta do ž. p. Medno, odkoder nadaljujemo po opisani poti.

Iz Črnuč se v Ljubljano odpeljemo z avtobusom št. 6 in izstopimo na Bavarskem dvoru.

**AKCIJA!**



## ***V Benetke za neverjetnih 50 evrov!***



***Povratna vozovnica  
Friends&More velja za dve osebi!***

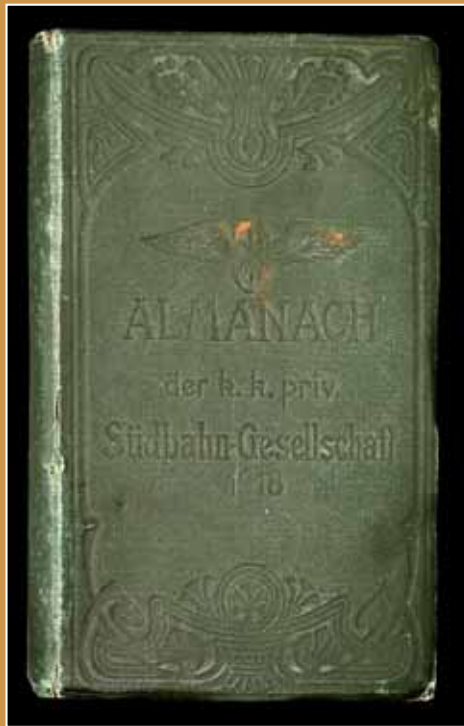
***V dvoje - na počitnice, na dopust,  
izlet ali kar tako ...***

***Vsak dan od 1. junija do 15. septembra 2007***

*Število sedežev po ponudbi Friends&More je omejeno.*

Vse podrobnejše informacije dobite po e-pošti [potnik.info@slo-zeleznice.si](mailto:potnik.info@slo-zeleznice.si)

 Slovenske železnice



Kljub temu, da Avstro-Ogrski nikakor ni več dobro kazalo, je Južna železnica za leto 1918 vseeno založila svoj almanah, kjer je predstavljen malone njen celotni organizacijski ustroj. Tu je na primer najti sheme za osebne prejemke, stanovanjski dodatek in napredovanje za uradnike, nižje uradnike, služitelje in ločeno za uradnice, kjer so naštetih prav vsi železniški poklici in njihovi prejemki v skladu z delovno dobo - do upokojitve. Seveda so navedeni tudi vsi možni dodatki. Občudovanja vredna sistematičnost!