

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Prihod konkurence v tovornem prometu
Dela na Emoniki so se že začela
Poziv promotorjem za zgraditev parkirišč
in parkirnih hiš na železniških postajah
Izredni dogodki na železniških prehodih

Tujina

Nürnberg 2008

SŽ so ljudje

Robert Gaber

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



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



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

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

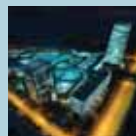


Na postaji Novo mesto.
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Prihod konkurence v tovornem prometu
Direktorja za tovorni promet na Slovenskih železnicah Igorja Hribarja smo vprašali, kako vidi prihod konkurence in kako se nanjo pripravljajo.



Aktualno

Dela na Emoniki so se že začela
Pripravljalna gradbena dela so se začela, končujejo pa se tudi arheološka in geomehanska izkopavanja.



Aktualno

Poziv promotorjem za zgraditev parkirišč in parkirnih hiš na železniških postajah
Slovenske železnice objavile poziv promotorjem, da oddajo vlogo o zainteresiranosti za izvedbo projekta javno-zasebnega partnerstva.



Aktualno

Izredni dogodki na železniških prehodih
Februarja so se v kratkem času na dolenskih železniških prehodih zvrstile kar tri prometne nesreče.



Tujina

Nürnberg 2008
Mednarodni sejem igrač vsako leto prinese nekaj novosti.



SŽ so ljudje

Robert Gaber
S katerimi izzivi se soočajo zaposleni v kombiniranem transportu smo povprašali strokovnega sodelavca v kombiniranem transportu Roberta Gabra.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Javna agencija za železniški promet (AŽP) je februarja izdala varnostno spričevalo prvemu tujemu železniškemu prevozniku. Direktorja za tovorni promet na Slovenskih železnicah Igorja Hribarja smo zato vprašali, kako vidi prihod konkurence in kako se nanjo pripravljajo. Prevoz tovora, ki ga opravijo Slovenske železnice, se zaradi prihoda novih konkurentov naj ne bi zmanjšal. Izkušnje kažejo, da se s prihodom novih operaterjev hkrati povečuje skupni obseg prevozov po železnici.

Med Ljubljano in Carigradom bo konec marca začel voziti nov kontejnerski vlak, ki bo Ljubljano in Carigrad povezoval trikrat na teden. Z novim vlakom želimo tako tujim kot slovenskim podjetjem ponuditi možnost hitre intermodalne železniške storitve med Slovenijo in Turčijo. Kontejnerski vlak

Emonika bo nedvomno velika pridobitev za Ljubljano in Slovenijo. Mestno središče bo novo podobo dobilo postopoma. Nakupovalno-zabaviščno območje Emonike in novo avtobusno postajo bodo zgradili do konca prihodnjega leta; novo železniško postajo, poslovni center in nadstandardne stanovanjske prostore pa bodo dokončali do poletja 2010. Pripravljalna gradbena dela so se začela, končujejo pa se tudi arheološka in geomehanska izkopavanja.

Na spletnem portalu javnih naročil Uradnega lista Republike Slovenije so Slovenske železnice objavile poziv promotorjem, da do 15. aprila letos oddajo vlogo o zainteresiranosti za izvedbo projekta javno-zasebnega partnerstva »Zgraditev parkirišč ali parkirnih hiš, vključno s ponudbo raznovrstnih storitvenih dejavnosti«. Predlog se nanaša na zgraditev infrastrukture na železniških progah Ljubljana–Kranj–Lesce-Bled, Ljubljana–Kamnik, Ljubljana–Postojna, Ljubljana–Zidani Most in Ljubljana–Trebneje.

Februarja so se v kratkem času na dolenskih železniških prehodih zvrstile kar tri prometne nesreče. Slovenske železnice lahko na varnost vplivamo predvsem kot prevoznik z lastnimi ukrepi med vožnjo. Zato so vsi vlaki že pred leti, čeprav to ni bilo obvezno, začeli 24 ur na dan voziti s prižganimi žarometi. Največ izrednih dogodkov se zgodi prav na nivojskih križanjih ceste in železnice. Prav vse tovrstne nesreče v zadnjih desetih letih so se primerile, ker udeleženci v cestnem prometu niso upoštevali predpisov.

Izjemno bogata je bila tudi mednarodna dejavnost Slovenskih železnic. Z Madžarskimi železnicami smo se dogovorili za povečanje atraktivnosti železniške ponudbe z vlaki, ki povezujejo obe državi. Železnici tudi pričakujeta dosledno uresničitev projektov za odpravo »ozkih grl« na infrastrukturi in vzpostavitev interoperabilnosti z udejanjivijo tehnologije ERTMS/ETCS. Strokovni sodelavci SŽ in MÁV bodo nadaljevali projekt interoperabilnih lokomotiv, ki bi jih vpeljali v promet med železnicama.

Z Avstrijskimi železnicami smo v tovornem prometu dosegli spodbudne rezultate, uvedli interoperabilne lokomotive in racionalizirali operativne postopke pri prevzemu in predaji vlakov v mednarodnem tovornem prometu. V potniškem prometu skupaj načrtujemo novosti, na primer prevoz koles, vožnje muzejskega vlaka, prevoze na hokejske tekme in druge prireditve. Med Pliberkom, Mariborom in Gradcem pa se sredi letošnjega junija obeta nova povezava.

V Nürnbergu je bil v začetku februarja sejem igrač. Sejem je za nas obiskal Igor Kuralt, ki nam poroča o letošnjih novostih. Teh je bilo največ v merilu 1 : 87 (H0), ponudba pa se širi tudi v merilu 1 : 120 (TT) in digitalnem upravljanju. Nekaj utrinkov s sejma v slikah si lahko ogledate v kratki fotoreportaži.

Delež prevozov v kombiniranem transportu znaša pri prepeljanih tonah skoraj 20 odstotkov v tovornem prometu na Slovenskih železnicah. Lani smo prepeljali 14,2 odstotka več transportnih enot in ustvarili smo za 28,3 odstotka več prihodkov kot leta 2006. Povečuje se tudi obseg dela na kontejnerskem terminalu. S katerimi izzivi se soočajo zaposleni v kombiniranem transportu smo povprašali strokovnega sodelavca v kombiniranem transportu Roberta Gabra.

Prihod konkurence v tovornem prometu

Javna agencija za železniški promet (AŽP) je februarja izdala varnostno spričevalo prvemu tujemu železniškemu prevozniku, in sicer avstrijskemu Graz - Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB). Ta mora za opravljanje prevozov v tovornem prometu po slovenskih tirih pridobiti še vlakovne poti. Evropska unija je 1. januarja 2007 sicer popolnoma odprla trg tovornega prometa na železniškem omrežju znotraj držav sedemindvajseterice. GKB naj bi opravljal prevoze blaga med koprsko Luko in Avstrijo.

Direktorja za tovorni promet na Slovenskih železnicah Igorja Hribarja smo vprašali, kako vidi prihod konkurence in kako se nanjo pripravljajo. »Zaradi prihoda novih konkurentov bo slovenski železniški trg vsekakor postal še bolj dinamičen. Pričakujemo, da bodo na trgu predstavili nove produkte, ki bodo tako tujim kot slovenskim podjetjem omogočili večjo izbiro. Kljub temu smo mnenja, da s svojim portfeljem storitev v notranjem in mednarodnem prometu Slovenske železnice zagotavljajo najbolj celovito ponudbo storitev na slovenskem trgu, in da je zato položaj tovornega prometa stabilen in omogoča nadaljnjo rast prevozov blaga v Slovenijo in prek nje,« je povedal Igor Hribar. Slovenske železnice upravljajo široko mrežo postaj in zagotavljajo oskrbo podjetij v celotni Sloveniji. Hkrati razpolagajo s primernim številom in kakovostjo tovornih vagonov ter se prilagajajo logističnim potrebam individualnih kupcev. Sodelovanje Slovenskih železnic z največjimi železniškimi prevozniki v Evropi omogoča zanesljiv



Direktor za tovorni promet Igor Hribar.

prevoz pošiljk v mednarodnem prometu, nabava novih interoperabilnih lokomotiv pa zagotavlja, da so storitve Slovenskih železnic v tujini zanesljivejše in cenejše.

Prevoz tovora, ki ga opravijo Slovenske železnice, se zaradi prihoda novih konkurentov naj ne bi zmanjšal. »Prihod novih konkurentov ne pomeni, da bo na slovenskem trgu prišlo do prerazdelitve tržnega kolača. Slovenske železnice pričakujejo, da se bo obseg prevoza po železnici celo povečal, in da bodo pri tem v različnem obsegu participirali vsi ponudniki storitev v železniškem prometu. Evropske izkušnje kažejo, da novi operaterji obvladujejo med 5 in 15 odstotki celotnega trga, vendar se ob tem hkrati povečuje skupni obseg prevozov po železnici,« je se povedal Hribar. Z avstrijskim partnerjem GKB je Luka Koper ustanovila družbo za železniški prevoz Adria transport, v kateri imata partnerja vsak polovični delež. Družba bo investirala v nabavo prevoznih sredstev (lokomotive in vagoni). Luka Koper je v

in skleniti pogodbo o dostopu do javne železniške infrastrukture ter se dogovoriti o plačevanju uporabnine za vožnjo po železniški progi. GKB bo kot nosilec licence in varnostnega spričevala zagotovil lokomotive in osebje.

»Za svoje vagoni smo se odločili, da bi pospešili odvoz in dovoz blaga v pristanišča in iz njih, vzpostavili učinkovite povezave s kopenskimi terminali in povečali svojo konkurenčnost,« so povedali v Luki Koper. Predsednik uprave Luke Koper Robert Česar je pred časom pojasnil, da se projekta lotevajo tudi v sodelovanju s Slovenskimi železnicami. Družba Adria Transport bo kot organizator prevozov uporabljala tako Slovenske železnice kot GKB, pa tudi druge operaterje, ki bodo v prihodnje lahko opravljali železniške prevoze v Sloveniji.

Bolgariji že kupila 25 vagonov serije Rgs za prevoz kontejnerjev, ti se nahajajo v koprskem pristanišču. Vagone bo Luka Koper uporabila za prevoze iz Kopra v Avstrijo. Pred tem mora pridobiti vlakovne poti

Iz Slovenije tovor po železnici v Turčijo

Slovenske železnice nameravamo s partnerji uvesti direktni kontejnerski vlak med Slovenijo in Turčijo, z imenom Bosforus Europe Express (BEE).

Strateška lega, visoka gospodarska rast in velika blagovna menjava Turčije z evropskim gospodarskim prostorom so nas spodbudile, da med Ljubljano in Carigradom uvedemo nov kontejnerski vlak. Imel bo povezavo s kontejnerskim vlakom, ki vozi med Ljubljano in Münchnom in s katerim se slovenski trg povezuje v omrežje več kakor 30 intermodalnih terminalov v Nemčiji in severni Evropi.

Z novim vlakom želimo tako tujim kot slovenskim podjetjem ponuditi možnost hitre intermodalne železniške storitve med Slovenijo in Turčijo. Kontejnerski vlak bo Ljubljano in Carigrad povezoval trikrat na teden. Za pot bo potreboval 62 ur, voziti pa bo začel konec marca.

Postati želimo pomemben regionalni operater na desetem koridorju. Z intermodalnimi vlaki čez ta koridor bomo spodbujali preusmeritev tovora na železnico, in tako prispevali k ekološko čistjšemu transportu v Evropi.

Dela na Emoniki so se že začela

Zaradi gradnje Emonike, novega potniškega centra v Ljubljani, bodo ob Vilharjevi ulici porušili vse zgradbe Slovenskih železnic. Dela se bodo začela takoj po prvem maju. V istem času bodo porušili tudi zgradbe od Dunajske ceste do vključno zgradbe na Trgu Osvobodilne fronte 5 a. Med njimi je poslopje Pošte 1103, ki je svojo dejavnost prenesla na pošto 1102 na Cesti v Mestni log, kjer je tudi Poštni logistični center.

Zaradi rušenja ne bo moten železniški promet na postaji Ljubljana. Januarja 2008 je bil objavljen arhitekturni natečaj za idejne rešitve za gradnjo javno logističnega dela Emonike. Z natečajem je investitor k sodelovanju povabil domače arhitekturne biroje in pridobil rešitve za ureditev severnega in južnega trga, ob obstoječi avtobusni postaji in postajni stavbi. Zmagovalec natečaja je arhitekturni biro Ravnikar Potokar Ljubljana. Drugo nagrado je dobil biro Sadar Vuga Arhitekti, tretjo pa Real Engineering. Komisija, v kateri so bili predsednik Janez Koželj, podžupan MOL, in člani

Nadzorni svet Slovenskih železnic je soglašal z uveljavitvijo pospešene prodajne opcije kot to omogoča Pogodba o skupnem vlaganju v projekt Potniški center Ljubljana, ki je bila sklenjena 17. oktobra 2007 s TriGranitom. Del poslovnega deleža bodo Slovenske železnice prodale družbi TriGranit Holding Limited, ki ima po pogodbi predkupno pravico.

Z uveljavitvijo pospešene prodajne opcije so Slovenske železnice naredile korak bliže k izgradnji tehnične postaje, na kateri bodo potekale dejavnosti za celovito oskrbo in pripravo vlaka na vožnjo. Tehnična postaja bo v Mostah.

Boris Zrimc s Slovenskih železnic, Saša Randič iz arhitekturnega biroja Randič-Turato ter Erkan Sonmez in Maja Štefula iz Emonike, je sicer ugotovila, da nobena od štirih pri-

spelih rešitev ni v celoti skladna z natečajnimi pogoji. »Tudi zmagovalna rešitev ni v celoti upoštevala natečajnih zahtev. Arhitekturni biro Ravnikar Potokar bo skupaj z investitorjem predlagano rešitev preoblikoval, da bo ustrezala vsem zahtevam natečaja,« so pojasnili v podjetju Emonika. Generalni direktor Emonike CsabaToth pa je povedal, da bo s predlagano rešitvijo potniška postaja privlačen, eleganten in funkcionalen del Emonike in da se veseli dela z izbranim birojem.

Pripravljalna gradbena dela so se začela, končujejo pa se tudi arheološka in geomehanska izkopavanja. Za uspešno dokončanje arheoloških raziskav in nadaljnji razvoj projekta je bilo treba odstraniti drevesa na križišču med Slovensko cesto in Trgom Osvobodilne fronte. Področje Emonike je ograjeno z zaščitno gradbeno ograjo in začinjajo se dela v sklopu krajinske arhitekture.

Emonika bo nedvomno velika pridobitev za Ljubljano in Slovenijo. Mestno središče bo novo podobo dobilo postopoma. Nakupovalno-

zabaviščno območje Emonike in novo avtobusno postajo bodo zgradili do konca prihodnjega leta; novo železniško postajo, poslovni center in nadstandardne stanovanjske prostore pa bodo dokončali do poletja 2010.



Poziv promotorjem za zgraditev parkirišč in parkirnih hiš na železniških postajah

Prometni tokovi med Ljubljano in drugimi kraji so se v zadnjih letih občutno povečali. V Ljubljano se vsak dan pripelje sto dvajset tisoč potnikov, približno polovica z osebnimi avtomobili. Več kakor dvajset tisoč potnikov vsak dan vstopi oziroma izstopi na železniški postaji v Ljubljani. V jutranjih in popoldanskih konicah Slovenske železnice tako prepeljejo za tretjino več potnikov kakor pred petimi leti.

Slovenske železnice zato pripravljajo projekt revitalizacije postaj, ki predvideva prenavo postaj, zgraditev novih objek-

tov za potrebe potnikov, zgraditev parkirnih hiš ter objektov za druge namene. Potniki, ki se vozijo z vlakom v Ljubljano, lahko v prihodnje pričakujejo nova parkirišča ali parkirne hiše na postajah v primestnem prometu. Novi objekti na železniških postajah in postajališčih bodo namenjeni tudi za druge dejavnosti za potrebe potnikov. Na spletnem portalu javnih naročil Uradnega lista Republike Slovenije so Slovenske železnice objavile poziv promotorjem, da do 15. aprila letos oddajo vlogo o zainteresiranosti za

izvedbo projekta javno-zasebnega partnerstva »Zgraditev parkirišč ali parkirnih hiš, vključno s ponudbo raznovrstnih storitvenih dejavnosti«. Predlog se nanaša na zgraditev infrastrukture na železniških progah Ljubljana–Kranj–Lesce-Bled, Ljubljana–Kamnik, Ljubljana–Postojna, Ljubljana–Zidani Most in Ljubljana–Trebneje. Slovenske železnice bodo izbranim zasebnim partnerjem zagotovile zemljišča za gradnjo, zasebni partnerji pa naj bi financirali gradnjo objektov. (več informacij: [http://www.enarocanje.](http://www.enarocanje.si/)

[si/pregledobjave.asp?IzpObravec=24405](http://www.enarocanje.si/pregledobjave.asp?IzpObravec=24405)).

Na podlagi pridobljenih podatkov o zainteresiranosti bodo Slovenske železnice pripravile javni razpis, v katerem bodo opredelile objekte, način financiranja, morebitni prenos lastninske pravice, količino in obseg projekta, datum začetka in rok izvedbe postopka sklenitve javno-zasebnega partnerstva, začetek in konec gradnje.

Poziv promotorjem je objavljen tudi na spletnem portalu evropskih javnih naročil <http://ted.europa.eu>.

Odpiranje železniškega trga na Zahodnem Balkanu

Komisar Evropske unije za transport **Jacques Barrot** in prometni ministri držav Zahodnega Balkana so 4. decembra 2007 v Tirani podpisali Dodatek k sporazumu o razvoju glavnega železniškega omrežja v Jugovzhodni Evropi. Ta vsebuje ukrepe za uresničitev zakonodajnih in institucionalnih okvirov EU z namenom odpiranja železniškega trga na območju Jugovzhodne Evrope. Predstavniki Evropske komisije so se želeli seznaniti s stališči železniških podjetij o uresničevanju podpisanega dokumenta in težavami, s katerimi se pri tem srečujejo. Na sestanku, ki ga je vodil direktor Generalnega direktorata za transport in energijo (DG TREN) **Matthias Ruete**, so se predstavniki Evropske komisije 30. januarja v Bruslju srečali z generalni direktorji (oziroma namestniki) železniških operaterjev in upravljavcev infrastrukture iz Hrvaške, Srbije, Makedonije, Bosne in Hercegovine, Kosova in Albanije. Glede na poslovni interes Slovenskih železnic za revitalizacijo železniškega sistema na območju Zahodnega Balkana

sta se sestanka udeležila direktor Poslovne enote tovorni promet **mag. Igor Hribar** in vodja službe za mednarodne odnose **Mirjam Kastelič**. Republiko Slovenijo, predsedujočo Svetu EU, je zastopal **Boris Živec** z ministrstva za promet. Delovno skupnost za deseti koridor (ARGE koridor X) je zastopal predsedujoči **Arnold Schiefer**, sicer direktor družbe za vodenje prometa pri Avstrijskih železnicah. Generalni direktor Skupnosti evropskih železnic (CER) **dr. Johannes Ludewig**, sicer pobudnik sestanka, se je v imenu navzočih železnic zahvalil za veliko zanimanje Evropske komisije, da se neposredno seznanijo s stanjem železniškega sektorja na območju Zahodnega Balkana. Poudaril je, da se železnice soočajo z dramatičnim padcem obsega dela v zadnjih petnajstih letih ter iščejo rešitve za rehabilitacijo železniškega sistema. Predstavniki železnic so seznanili Komisijo s potekom prestrukturiranja železnic. Ugotavlja se, da organizacijske spremembe železnic potekajo v skladu z nor-

mami EU, toda velika obremenitev za železnice so finančni dolgovi iz preteklega poslovanja, nezadostna (oziroma neobstoječa) nadomestila za opravljanje obveznih storitev v javnem interesu, zastarel vozni park in zapostavljena železniška infrastruktura. Vse to vzbuja skrb, ko države in Komisija razmišljajo o liberalizaciji trga oziroma Pogodbi za vzpostavitev transportne skupnosti na območju Zahodnega Balkana.

Železnice so opozorile, da je treba v naslednjih treh letih ne le intenzivirati dejavnosti pri posodabljanju infrastrukture na koridorju X, temveč se je treba tudi dogovoriti o usklajenem akcijskem načrtu posodabljanja. Le tako bo mogoče pričakovati optimalno učinkovitost koridorja. Zato so železnice predlagale Komisiji, da čim prej imenuje skrbnika po vzoru drugih koridorjev, ki bo v sodelovanju z evropskimi in nacionalnimi institucijami poiskal najboljše rešitve ter predlagal prioritete. Pri tem je bilo poudarjeno, da je treba pri financiranju odpreti možnosti za

izrabo nepovratnih sredstev, kajti samo posojila niso rešitev.

Železnice so omenile težave, ki nastajajo zaradi dolgega zadrževanja vlakov na mejnih prehodih na območju Zahodnega Balkana. Skrajšanje potovalnega časa je namreč nujno za povečanje konkurenčnosti železniških storitev. Predstavljeni so bili že redki pozitivni primeri, toda še vedno prevladujejo mejni prehodi, kjer se tovorni vlaki zadržujejo več kakor šestdeset minut zaradi mejnih postopkov.

Generalni direktor DG TREN **Matthias Ruete** je dejal, da je rezultate mogoče pričakovati, če bodo države na območju Zahodnega Balkana med sabo sodelovale. EU bo pri tem dajala največjo mogočo podporo. Uresničiti je treba konkretne dejavnosti in izdelati skupni program omrežja, o katerem so se dogovorili ministri že konec leta 2006. Priporoča se tudi tesno sodelovanje z mednarodnimi finančnimi institucijami. Vsekakor pa bo treba določiti prioritete pri posodobitvi železniške infrastrukture na območju Zahodnega Balkana, zato bo Komisija imenovala skrbnika, ki bo pripravil kompleksno vizijo razvoja železniškega sistema na tem območju ter potrebno angažiranje finančnih sredstev.

Ruete je prepričan, da je železnica prevozno sredstvo prihodnosti, česar se morajo zavedati tudi države, ko se odločajo o prioritetah. Navzoče je seznanil, da namerava Komisija marca letos začeti pogajanja za sklenitev Pogodbe o transportni skupnosti za območje Zahodnega Balkana. Pri pogajanjih, ki naj bi se končala pred letošnjim poletjem, Komisija zelo stavi na Republiko Slovenijo kot trenutno predsedujočo Svetu Evropske unije.

Vlada sprejela predloge pogodb za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb na železnicah

Vlada je na dopisni seji 11. marca sprejela predloge za sklenitev naslednjih pogodb s Slovenskimi železnicami d.o.o.:

- Pogodbo št. 1-1/2008 o opravljanju obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture (JŽI) za obdobje od 1.1.2008 do 31.12.2008 v skupni pogodbeni vrednosti 60.603.576 EUR, od tega za redno vzdrževanje JŽI v višini 51.242.684 EUR in za investicijsko vzdrževanje JŽI 9.360.892 EUR
- Pogodbo št. 1-2/2008-2009 o opravljanju vzdrževalnih del v javno korist za obdobje od 1.1.2008 do 31.12.2009 v skupni pogodbeni

vrednosti 25.361.876 EUR, in sicer 20.401.876 EUR za leto 2008 in 4.960.000 EUR za leto 2009

- Pogodbo št. 2/2008 o opravljanju obvezne gospodarske javne službe vodenja železniškega prometa in opravljanju nekaterih drugih nalog iz 11.b člena ZZelP za obdobje od 1.1.2008 do 31.12.2008 v skupni vrednosti 43.391.496 EUR
- Pogodbo št. 4/2008 o opravljanju in izvajanju oziroma organiziranju rednih in investicijskih vzdrževalnih del na železniških potniških postajah in postajališčih za obdobje od 1.1.2008 do 31.12.2008 v skupni vrednosti 5.500.000 EUR.

Izredni dogodki na železniških prehodih

Februarja so se v kratkem času na dolenjskih železniških prehodih zvrstile kar tri prometne nesreče. Osemnajstega februarja, nekaj po 8. uri, je v Štefanu pri Trebnjem voznik tovornega vozila zapeljal na železniško progo v trenutku, ko je iz smeri Trebnjega pripeljal potniški vlak. V nesreči sta bila poškodovana le vlak in vozilo. Drugi trk je nastal le štirideset minut pozneje v Potočni vasi pri Novem mestu. Čez železniško progo je zapeljal voznik avtobusa novomeškega mestnega prometa, v tistem trenutku pa je iz smeri Trebnjega pripeljal tovorni vlak. V nesreči so bili voznik avtobusa in dva potnika lažje telesno poškodovani.

Naslednji dan je poleg tovarne Trimo Trebnje na železniškem prehodu, zavarovanem z Andrejevim križem, potniški vlak iz Novega mesta trčil v zadnji del tovarnjaka, naloženega z bukovimi hlodi. Štiri osebe so bile lažje poškodovane, strojevodja pa je utrpel lažje poškodbe na desni roki. V novo-

meško bolnišnico so odpeljali drugega poškodovanega strojevodjo, sprevodnika in nekaj potnikov. Nesrečo je zakrivil voznik tovarnjaka s prikolico.

Za oceno neposredne škode, ki je nastala v teh nesrečah, je še prezgodaj. Po prvih ocenah tudi ni nastala večja poslovna škoda. Proga namreč ni bila zaprta dalj časa. Potniški promet bo na neelektrificiranih progah potekal z manj garniturami, dokler ne bodo popravljene te, ki so se poškodovale v nesrečah. Zato bodo nekateri vlaki ob konicah verjetno zelo polni, saj tedaj običajno vozijo vse potniške garniture.

Slovenske železnice lahko na varnost vplivamo predvsem kot prevoznik z lastnimi ukrepi med vožnjo. Zato so vsi vlaki že pred leti, čeprav to ni bilo obvezno, začeli 24 ur na dan voziti s prižganimi žarometi. Poleg tega je hitrost na nivojskih prehodih brez tehničnega zavarovanja (zapornice ali polzapornice) omejena na sto kilometrov na uro. Strojvodje

pa pred nivojskimi prehodi in drugimi potencialno problematičnimi točkami z zvočnim signalom opozarjajo na prihod vlaka. V sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS smo tudi izdali brošuro Varna srečanja, ki je na ogled tudi v novinarskem središču na naši spletni strani. Slovenske železnice skušajo ljudi na nevarnosti vlaka opozarjati na različne načine, na primer s predavanji po šolah, in tudi v sodelovanju s predstavniki policije.

Največ izrednih dogodkov se zgodi prav na nivojskih križanjih

ceste in železnice. Prav vse tovrstne nesreče v zadnjih desetih letih so se primerile, ker udeleženci v cestnem prometu niso upoštevali predpisov. Zakon o varnosti v železniškem prometu določa, da ima na križanjih ceste in železnice vlak vedno prednost. Andrejev križ pa ima enako vlogo kot znak stop na cesti. Pri vlaku, ki je lahko težak več tisoč ton, je zavorna pot lahko dolga tudi kilometer.

Za boljšo ponudbo načrtujemo nakup dodatnih 20 potniških garnitur in 30 vagonov. Njihova dobava bo predvidoma potekala postopno, v letih 2009-2013.



Konferenca o trajnostnem razvoju železnic v Evropi

Organizacija upravljavcev infrastrukture (EIM) je v sodelovanju z Mednarodno železniško unijo (UIC), Evropsko federacijo za izvajanje del na infrastrukturi (EFRTC) in Evropsko organizacijo uporabnikov storitev tovornega prometa (ERFCP), 13. februarja v Bruslju, organizirala konferenco. Konferenca se je udeležil tudi generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara. Sodelujoči so predstavili različne prakse financiranja železniške infrastrukture, optimiranja stroškov, inovativne rešitve za izboljšanje dejavnosti železniškega transporta, perspektivni razvoj inter-

modalnega transporta in modele pristojbin za uporabo železniške infrastrukture ter se zavzeli za vzpostavitev pravičnih pogojev med različnimi načini prevoza z instrumenti evropske politike. Poleg tega se Evropska komisija se zavzema za sklenitev večletnih pogodb za vzdrževanje in posodobitev železniške infrastrukture. Uvodni govornik na konferenci je bil državni sekretar za promet in zveze dr. Peter Verlič. Predstavil je prioritete predsedovanja Republike Slovenije Svetu EU. Poudaril je, da si vsi želimo učinkovito in kakovostno infrastrukturo ter da je za povečanje

učinkovitosti transporta blaga mnogo boljše uresničiti koncept železniških koridorjev za tovorni promet kot pa uvesti velike tovarnjake oziroma tovarnjake visokih nosilnosti, nad 40 ton. Član Evropskega parlamenta Michael Cramer je izpostavil okoljskih prednosti železnice ter poudaril, da mora evropska politika podpreti železniški prevoz. Sporočilo konference je mogoče strniti v naslednje: dolgoročna finančna stabilnost upravljavcev železniške infrastrukture in vzpostavljane pravičnih pogojev v transportni panogi sta ključnega pomena za povečanje obsega

prevozov na železnici.

Konferenco je zaključil evropski komisar za transport Jacques Barrot. Poudaril je okoljski vidik transporta pri zagotavljanju mobilnosti in trajnostnega razvoja. Evropska politika se pri tem osredotoča na tri glavna področja: raziskave in inovacije za uvedbo okolju manj škodljivih vozil in goriv, inteligentnega transporta oziroma satelitskega navigacijskega sistema Galileo ter izbiro načina transporta z najmanj škodljivimi vplivi na okolje in čim manjšo porabo energije.

Mirjam Kastelič

Sodelovanje z Madžarskimi železnicami

Madžarske železnice (MÁV) so se pred nekaj meseci preoblikovale v podjetje za tovorni promet (MÁV Cargo Co.), podjetje za potniški promet MÁV-START Co., podjetje za vleko in vzdrževanje vozil (MÁV Traktion Co). Slednji dve podjetji skupaj z dejavnostmi upravljanja infrastrukture, nabavo, financami, kadrovskimi zadevami, nepremičninami in drugimi podpornimi storitvami sestavljajo skupino Madžarskih železnic MÁV Co. (MÁV ZRT). Podjetje za tovorni promet so pred kratkim kupile Avstrijske železnice, Rail Cargo Austria.

Srečanje med generalnima direktorjema, Tomažem Scharo in Istvánom Heinczingerjem, ter sodelavci potniškega prometa, vleke in mednarodnih odnosov je bilo v Budimpešti, 21. februarja. Dogovorili so se o nadaljnjem poglobljenem sodelovanju. V potniškem prometu bosta železnici skupaj iskali rešitve za povečanje atraktivnosti železniške ponud-

be z vlaki, ki povezujejo obe državi. Z ugodnimi cenovnimi ponudbami, raznolikostjo storitev na vlakih in ponudbo celovitih storitev - intermodalnost in »paketi«, ki vklju-

čujejo tudi hotelsko ponudbo - naj bi spodbudili povpraševanje po potovanju z vlaki ter slednjega naredili konkurenčnejšega potovanju z osebnimi avtomobili ter letali. Železnici

tudi pričakujeta dosledno uresničitev projektov za odpravo »ozkih grl« na infrastrukturi in vzpostavitev interoperabilnosti z udejanjivijo tehnologije ERTMS/ETCS.

Strokovni sodelavci SŽ in MÁV bodo nadaljevali projekt interoperabilnih lokomotiv, ki bi jih vpeljali v promet med železnicama. Navzoči na sestanku so se dotaknili tudi aktualnih vsebin v zvezi z evropsko transportno politiko, o kateri je govoril med slovenskim predsedovanjem Svetu EU: oblikovanje smernic o državnih pomoči, vzpostavitev pravičnih razmer v transportni panogi z vključevanjem eksternih stroškov v ceno prevoza, uresničevanje koncepta koridorjev za tovorni promet, dopolnitev direktive o varnosti. Madžarske kolege smo seznanili, da smo v neposrednih stikih z ministrstvom za promet ter predstavništvom Slovenije v Bruslju in jih obveščamo o stališčih železniške skupnosti.



István Heinczinger in Tomaž Schara

Generalni direktorji železniških podjetij iz novih članic EU pri Evropski komisiji

Težave, s katerimi se spopadajo železniška podjetja iz novih članic EU so finančna nestabilnost (zaradi katere se zmanjšujeta sposobnost konkuriranja na skupnem evropskem trgu in sposobnost izvajanja obveznih javnih storitev potniškega prometa), odpiranje železniških trgov, večletne pogodbe za vzdrževanje in posodobitev infrastrukture (te je treba vsako leto prilagajati razpoložljivim proračunskim sredstvom in jih niso v skladu z najnovejšim sporočilom Evropske komisije), zapostavljanje železniških projektov pri možnostih koriščenja kohezijskega sklada in evropskega sklada za regionalni razvoj. V diskusiji je sodeloval tudi generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara.

Evropski komisar za transport Jacques Barrot je predstavil sta-

lišče evropske politike. Ta namenja veliko pozornosti razvoju interoperabilnega železniškega sistema in uveljavitvi ukrepov za preusmeritev prevozov na železnico. Boja proti klimatskim spremembam si namreč ni mogoče predstavljati brez učinkovite železnice.

Generalni direktor DG TREN pri Evropski komisiji Matthias Ruete je pohvalil železnice iz novih članic EU v zvezi z uresničevanjem ukrepov za povečanje produktivnosti in konkurenčnosti, vendar pa se zaveda, da obstaja še veliko nerešenih sistemskih zadev. Zagotovil je, da bo Evropska komisija vplivala na države članice, da začnejo pogajanja o večletnih pogodbah, tako z upravljavci infrastrukture kot izvajalci javnih storitev v potniškem prometu, zlasti glede uveljavitve nove uredbe pred decembrom 2009.

Razvoj skupnih ponudb z Avstrijskimi železnicami

Na Dunaju so se 20. februarja sestali generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in član posloводства Avstrijskih železnic Gustav Poschalko ter njuni sodelavci iz tovrnega, potniškega prometa, vleke in mednarodnih odnosov. Razpravljali so nadaljnjem sodelovanju med podjetjema, še posebej o liberalizaciji trga in o pričakovani konkurenci.

Soglašali so, da so bili v tovrnem prometu doseženi spodbudni rezultati, predvsem zaradi pridobitve novih tovorov, uvedbe interoperabilnih lokomotiv in racionalizacije operativnih postopkov pri prevzemu in predaji vlakov v mednarodnem tovrnem prometu. Liberalizacija trga železniškega tovrnega prometa ter naraščajoča konkurenca sta za železnici izziv ter hkrati opozorilo, da skupaj prisluhmeta

skupnim strankam, in se s svojo ponudbo čim bolj približata njihovim zahtevam po kakovosti storitev. V skupnem interesu so še posebej logistične in transportne storitve v luškem tranzitu ter na desetem koridorju.

Z Avstrijskimi železnicami dobro sodelujemo tudi v potniškem prometu. Uveljavljenih je že precejšnje število skupnih ponudb, prav zdaj pripravljamo novo, in sicer za ljubitelje nogometa –

junija bo namreč v Avstriji in Švici evropsko nogometno prvenstvo -, načrtujemo še druge novosti, na primer prevoz koles, vožnje muzejskega vlaka, prevoze na hokejske tekme in druge prireditve. Med Pliberkom, Mariborom in Gradcem pa se sredi letošnjega junija obeta nova povezava. Vsi so strinjali, da si je treba še naprej prizadevati za čim večjo kakovost storitev in predvsem za zmanjšanje zamud.

Generalni direktorji evropskih železniških podjetij so se zavzeli za izboljšanje infrastrukture

Tradicionalno letno srečanje generalnih direktorjev evropskih železniških podjetij je bilo tokrat v Parizu, 9. februarja. Udeležil se ga je tudi generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara. Navzoče je v imenu francoske vlade pozdravil generalni direktor za pomorstvo in transport Daniel Bursaux. Francija namerava z novimi davčnimi zakoni še bolj spodbujati prevoz tovora po železnici. Do leta 2020 bodo razširili omrežje vlakov za velike hitrosti, podprli razvoj intermodalnega transporta ter povečali omrežje primestnih povezav.

Generalni direktorji so razpravljali o zavezi držav Evropske unije, da do leta 2020 zmanjšajo emisije toplogrednih plinov za dvajset odstotkov. Ugotovili so, da je v nekate-

rih državah že mogoče opaziti večjo osveščenost pri izbiri oblik prevoza, ki so do okolja prijaznejše.

Železniška podjetja namenjajo tudi veliko pozornost razvoju intermodalnosti v potniškem prometu. Na različne načine si tudi prizadevajo pridobiti čim več potnikov, med drugim na primer ob železniških postajah in postajališčih gradijo večja parkirišča, trgovske centre ter ponujajo različne druge storitve.

Generalni direktorji so se strinjali, da je treba povečati kakovost storitev ter produktivnost železniških podjetij. Poudarili so, da je za zagotavljanje trajne rasti železniškega prometa pomembno razvijati celotno transportno-logistično verigo ter partnerstvo z uporabniki.

Povišanje cen vozovnic

Prvega marca so se za 3,5 odstotka povišale vozovnic v notranjem prometu, medtem ko je lanska inflacija znašala 5,7 odstotka. Zaradi te razlike so Slovenske železnice lani izgubile kar 858.700 evrov prihodkov. Z omenjenim zvišanjem cen naj bi Slovenske železnice letos uresničile načrtovano zvišanje v osnutku poslovnega načrta, kar je tudi v skladu s priporočili jesenske napovedi Umarja in finančnega ministrstva, da se kontrolirane cene zvišajo le za letno povprečno stopnjo inflacije v višini 3,5 odstotka.

Vabilo na spomladanski planinski pohod Štampetov most

Planinsko društvo Železničar Ljubljana organizira 29. pohod na Štampetov most, ki bo v soboto, 12. aprila. Posebni vlak bo s postaje Ljubljana odpeljal ob 8.30. Z železniške postaje Verd se bomo napotili do prve kontrolne točke pri Štampetovem mostu. Do druge kontrolne točke TV 17 pride mo po lepi gozdni poti. Od tod bomo nas bo pot vodila do tretje kontrolne točke na Trebelniku in navzdol do četrte kontrolne točke – vasi Pokojišče. Po okrepčilu s toplim napitkom in malico iz lastnega nahrbtnika ali gostišča se pot nadaljuje do pete kontrolne točke – vasi Lašče. Potem pa

veselo po dolini do železniške postaje Borovnica, kjer vsa spet čaka topli napitek. Na železniški postaji se boste lahko spoznali še z ostalimi pohodniki, si izmenjali mnenja, morda tudi malo kritizirali ter se z veseljem vrnili domov.

Pohod traja 5 do 6 ur, pot je dolga, a ni naporna. Priporočamo primerno obutev in oblačilo. Pohod bo končan približno ob 17.00. Pot je dobro označena. Vsak pohodnik na vlaku dobi kontrolni kartonček, za tri potrjene pohode pa bravnasto značko.

Nasvidenje v prijetni družbi!

UO PD Železničar Ljubljana

Pogled na Vatikan in Rim
z bazilike Sv. Petra.
Foto: Ana Tušar

Evropa na dlani – Rim

Rim (italijansko Roma) glavno mesto Italije, znano tudi kot večno mesto, ki sta ga, po legendi, ustanovila brata Romul in Rem, se razprostira na bregovih reke Tibere in na sedmih mestnih gričih, od katerih sta dva še posebej znana: Capitol (Kapitol) in Quirinale (Kvirinal). Rim je prestolnica, ki ima vse – zgodovino, mite in legende, veličastno arhitekturo, umetnost in kulturo. Tu je tudi, prav v središču mesta, najmanjša neodvisna država na svetu – Vatikan, ki je sedež osrednje oblasti rimskokatoliške cerkve in dom papeža, duhovnega in političnega voditelja države/cerkve.

Znamenitosti Rima

Mesto ponuja obilo možnosti za raziskovanje in ogled zgodovinskih znamenitosti, kulturnih spomenikov, muzejev ...



Motiv iz Hadrijanove vile. Foto: Ana Tušar

Forum Romanum se nahaja v središču starega Rima, umeščen med bregove Palatin in Kapitol, kjer se je odvijalo javno življenje antične države. Forum je skozi stoletja politični in kulturni center rimskega cesarstva. Današnji Forum je žal le blede odsev nekdanjega blišča, čeprav je treba priznati, da so za današnji klavni videz krivi ne samo barbari, ki so vdiral v Rim, temveč tudi sami prebivalci Rima, ki so skozi srednji vek obdelane kamnite bloke z zgradb uporabljal kot gradbeni material. Na začetku je bil Forum le mali trg, na katerem se je trgovalo z ljudmi, vendar je v času Republike že bil premajhen za vse javne stavbe, ki so bile Rimu potrebne, tako do so potem zgrajeni še drugi forumi - Avgustov, Cezarjev, Domicijanov, Trajanov, Vespazijanov.

Kapitol (Capitolino) je eden od sedmih gričev starega Rima in pomemben cerkveni in politični center. Center današnjega Kapitola je Piazza del Campidoglio. Skozi stoletja je Kapitol menjal svoj videz, končno podobo pa mu je dal (kdo drug!) Michelangelo v 16. stoletju.

Koloseum - verjetno najbolj znan rimski spomenik - se nahaja v bližini Foruma in je tudi simbol antičnega Rima. Ime Koloseum je dobil, ker se je pred njim nahajal gromozanski kip Nerona. V Koloseumu so prirejali krvave in znamenite gladiatorske borbe, kjer je o življenju ali smrti poraženca odločal navzgor ali navzdol obrnjen palec. In čeprav prevladuje mnenje, da je življenje bilo odvisno le od cesarja, so v resnici o življenju ali smrti odločali Rimljani na tribunah arene (zametki javnega mnenja?).

Stari Rimljani pa očitno niso imeli posebne strahospoštovanja do

svojih znamenitosti, saj so kamnite bloke Koloseuma, tako kot Forum Romanuma, v 15. in 16. stoletju uporabljali pri gradnji drugih rimskih zgradb. Temu početju, vsaj pri Koloseumu, je konec naredil papež Benedikt XIV leta 1780, ko je Koloseum razglasil za posvetno mesto – simbol krščanskega mučeništva, čeprav marsikdo dvomi, da je bil dejansko kdo tu pogubljen.

Panteon - je eden od najbolj ohranjenih in največkratnejših antičnih spomenikov. To genialno delo rimske umetnosti se nahaja na Piazza della Rotonda. Ime Panteon je dobil zato, ker je zgrajen v imenu mnogih božanstev, še posebej je hvalnica Marsu in Veneri. Masivna bronasta vrata izvirajo iz Hadrijanove dobe. Na začetku 7. stoletja je Panteon pretvorjen v krščansko cerkev, zaradi česar je verjetno tako dobro ohranjen. V Panteonu je, na njihovo izrecno željo, pokopanih kar nekaj znanih zgodovinskih osebnosti, med njimi kralj Viktor Emanuel II, kraljica Margareta in slikar Rafael.

Španski trg (Piazza di Spagna) - eden najbolj znanih trgov v Rimu je fascinanten po svoji barvitosti, stičišče Rimljanov in tujcev, umetnikov in mladih. Najlepše in najpomembnejše na trgu so Španske stopnice, ki peljejo do cerkve Trinita dei Monti, stopnice peljejo tudi k Pinciju, enem od sedmih rimskih gričev, naprej pa lahko pridete do Ville Medici.

Trg pa je tudi izhodišče za nekaj najbolj znanih rimskih ulic, v središču trga, nasproti stopnic je Fontana della Barcaccia, delo Pietra Berninija.

Fontana Di Trevi se nahaja nedaleč od Piazza Colona, ime pa je dobila po tem, ker se tukaj stikajo tri ulice. V središču ulice se nahaja mitološka

figura Oceana v kočiji, ki jo peljeta dva morska konja s vodnikom Tritonom.

Fontana Štiri reke - se nahaja na Piazza Navona, prekrasnem mestnem trgu, ki je zgrajen na temeljih Domicijanovog stadiona. Fontana simbolizira štiri svetovne reke - Donavo, Nil, Ganges in River Plato.

Cerkev svete Marije v Kozmedinu ima v svojem predvorju slavna Bocco della Verita (Usta resnice) - marmornati disk v obliki maske, ki predstavlja boga Tritona. Stari Rimljani so verjeli, da bo glava tega morskega božanstva tistemu, ki ne govori resnice, odgriznila roko. Cerkev je postala znana s filmom Rimske počitnice in prizorom, ko Gregory Peck vstavi roko v usta kipa in se potem pretvarja, da mu je ta odgriznil roko.

Vatikan - najmanjša država na svetu, središče rimskokatoliške cerkve, dom papeža. Na poti do Vatikana, na desni obali reke Tibere se nahaja Angelska trdnjava. Zgrajena je bila v dobi cesarja Hadrijana in je bila v preteklosti znana kot Hadrijanov mavzolej. Nekdaj je služila kot trdnjava, ime pa je dobila po angelu, ki stoji na njenem vrhu.

Sikstinska kapela bi bila še ena izmed mnogih cerkva, če ne bi bilo njenega »stvarnika«, velikega Michelangela, ki je poslikal veliko steno nad oltarjem in strop s scenami strašne sodbe. Tematska "Strašna sodba" je presek celotne Stare zaveze: od stvarjenja vesolja, stvarjenja in padca Adama in Eve ter zgodbe o Noetu. Freske ob straneh so delo takih mojstrov, kot so: Boticelli, Roselli in Pinturicchio.

Zasebni ogled Sikstinske kapele (zunaj uradnih ur) ponujajo v hotelu Rome Cavalieri Hilton, vendar pripo-



Bazilika Sv. Pavla. Foto: Ana Tušar



Michelangelov Mojzes v cerkvi San Pietro in Vincoli (Sv. Peter v verigah). Foto: Ana Tušar

ročajo, da si ga rezervirate najmanj pol leta vnaprej (Zanimivo!? Samo še cena nas zanima?)

Bazilika Svetega Petra - največja in verjetno najlepša cerkev na svetu. Zgrajena je na mestu, kjer je prej stala ena najstarejših mestnih cerkva – Konstantinova, ki je bila zgrajena v 4. stoletju. Tukaj se nahaja tudi kip sv. Petra. V cerkvi se hranijo posmrtni ostanki vseh papežev, legenda pravi, da tudi samega Svetega Petra.

V baziliki se nahaja tudi znano Michelangelovo delo Pieta in Prestol Svetega Petra, ki je delo Berninija. Osrednji del je veličastna Michelangelova kupola. Pred Baziliko sv. Petra se razprostira trg z dvema fontanama in obeliskom iz Egipta v središču.

Na tem trgu vsako nedeljo opoldne papež z okna blagoslovi vernike. Za veliko noč in božič z okna svoje sobe papež izgovori znameniti Urbi et orbi (mestu in svetu), tradicionalno poslanico, s katero pošilja blagoslov mestu (Rimu) in svetu.

Od posvetnega k zemeljskemu – čas je za zabavo

Čeprav Rim ne šteje za prestolnico, v kateri bi bilo najboljše nočno življenje, pa se vseeno lahko najdejo mesta, kjer se lahko zabavate dolgo v noč. Rimljani pozno prihajajo ven in najraje odhajajo v bare in kavarne na Campo dei Fiori, Piazza Navona in Via della Pace. Največja koncentracija klubov je v področju Testaccio in Ostiense. V Parco della Musica lahko tisti, ki ste ljubitelji glasbe, obiščete tri dvorane in odprti amfiteater. Največja je simfonična dvorana svete Cecilije, v kateri lahko uživate ob zvokih in glasovih najbolj znanih imenih klasične in sodobne glasbe. V severnem delu mesta se nahaja Macro – Rimski muzej sodobne umetnosti. Več informacij o nočnem življenju Rima na: www.2night.it in www.wantedinrome.com.

Rim je pravi nakupovalni raj, seveda, tako kot vsa druga velika mesta.

Trgovine znanih svetovnih imen so okrog Španskega trga in na Via Condotti, majhne trgovine neznanih imen so malce naprej.

Ob celodnevnem potepanju po Rimu seveda človeka zgrabi lakota, vendar za skrb ni prostora. Rim je prepreden s številnimi trattoriami, restavracijami in picerijami.

Sprehodite se do Pantheona v restavracijo L'Eau Vive, ki jo vodi sestre karmeličanke. Tam boste dobili skromen, vendar nad vse izviran izbor jedi. Jedi so raznolike, tako kot mesta in kraji, od koder sestre prihajajo, ker je nepisano pravilo, da vsaka sestra kuha, kar najbolj zna. Atmosfera je mistična in samostanska, okrog 21.30 pa se večerja prekine zaradi kratke molitve.

Za bolj živo atmosfero in tradicionalno kuhinjo pa je najbolje, če se odpravite na levo stran Tibere v staro četrt Trastevere, čeprav je res, da je zadnja leta četrt postala glavni cilj ameriških in drugih turistov in da so se v nekdanje edinstveno ponudbo vrinili produkti zahodne kuhinje. Malo bolj južno je Testacci, četrt, ki je zrasla okoli Monte de' cocci (Hriba črepinj). O njegovem nastanku krožijo prav neverjetne zgodbe.

V Rimu seveda ne boste zamudili sladoleda na vrhu Španskih stopnic ali v bližini Fontane di Trevi ali ... kjer koli drugje. Sladoledi z okusom čokolade z mletimi lešniki, fig, kostanja, šampanjca itn. so prava »nebeška« izkušnja.

Za organizacijo in rezervacijo prenočišča v Rimu je dovolj, da v Google odtipkate: www.hotelinroma.com ali www.rome-hotels.it ali www.hostelsclub.com

Vrzite kovanec za ...

U središču Quirinala je fontana di Trevi in če ne želite, da vas spremlja nesreča, morate spoštovati tradicijo in legendo. En kovanec se vrže, če se želite vrniti v Rim, dva kovanca za poroko in tri za ločitev!? Premislite, kaj si želite, in preštejte kovanec, preden jih vržete.

VLAKOVNE POVEZAVE

ODHOD	EN 240	EC 60
LJUBLJANA	2.22	10.35
VENEZIA MESTRE*	7.04	14.09

* prestop v Venezia Mestre

	ES 9393	9643
VENEZIA MESTRE	7.47	14.54
ROMA TERMINI	11.55	19.08

VRNITEV	ES 9470	9642
ROMA TERMINI	10.50	16.50
VENEZIA MESTRE*	15.06	21.06

* prestop v Venezia Mestre

	EC 61	EN 241
VENEZIA MESTRE	15.58	21.40
LJUBLJANA	19.32	1.51

CENA POTOVANJA LJUBLJANA – RIM (2. razred)

Kot najbolj ugodno različico za potovanje v Rim predlagamo nakup vozovnice InterRail One Country Pass, ki velja za potovanja po progah posamezne države. Tovrstne vozovnice se izdajo za 3, 4, 6 ali 8 potovalnih dni v enem mesecu.

Vozovnica InterRail se izda na ime in je neprenosljiva, kupite pa jo lahko že tri mesece pred potovanjem. Ob nakupu je treba predložiti potni list.

Dodatki

Na nekaterih vlakih višjega ranga je treba plačati dodatek, prav tako pa rezervacijo sedeža ali ležišča.

InterRail One Country Pass – mladi do 26. let

ŽELEZNICA	3 dni	4 dni	6 dni	8 dni
ITALIJA	71 €	90 €	123 €	149 €

InterRail One Country Pass – mladi nad 26. let

ŽELEZNICA	3 dni	4 dni	6 dni	8 dni
ITALIJA	109 €	139 €	189 €	229 €

Otroci od 4. do dopolnjenega 12. leta starosti so upravičeni do 50-odstotnega popusta.

Imetniki omrežnih vozovnic Inter Rail lahko, za potovanje v 2. razredu na relaciji Ljubljana–Villa Opicina meja in nazaj, kupite vozovnico **Global Pass**, ki stane le 10 evrov na osebo (v ceno je všteta tudi rezervacija sedeža).

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



Foto: Ana Tušar



Lokomotivi št. 25-026 in 33-037 pri Mostu na Soči.

Slovenski parni lepotic navdušili tuje goste

V začetku februarja so se železniški navdušenci, ljubitelji parne vleke, v organizaciji nemškega podjetja za železniški turizem IGE Bahntouristik odpravili na petdnevno krožno potovanje iz Stuttgarta v Slovenijo. Na poti so spoznali več znamenitih prog: Tursko, Južno in Bohinjsko železnico.

Posebni vlak je v Sloveniji kronal petdnevno krožno potovanje v organizaciji družbe za železniški turizem IGE Bahntouristik (spletna stran www.bahntouristik.de). Potniki so bili ljubitelji železnice iz Nemčije, Avstrije, Slovenije in Velike Britanije. Te je nemška družba popeljala s parnim vlakom skozi štiri države.

Vlak je svojo pot začel 2. februarja zgodaj zjutraj iz Stuttgarta v Nemčiji. Čelo vlaka je krasila izjemno ohranjena parna lokomotiva št. 23-058 iz leta 1941. Z izjemno uglajenostjo je opravila svoje poslanstvo na nemških progah vse do Salzburga. Tu je predala štafeto avstrijski lokomotivi vrste 4-6-2 z oznako 01-533, ki so jo zgradili leta 1934 v tovarni Krupp v Essnu (Nemčija).

Gostje so tako že prvi dan lahko občudovali vzpon vlaka po strmih Turskem predoru. V zgodnjih večernih urah je 01-533 neumorno peljala skozi sneg iz Bad Gasteina čez Turski predor in se nato spustila navzdol v Beljak. Tu so potniki prenočili v hotelu. Naslednji dan, 3. februarja, zgodaj zjutraj je »Avstrijka« odrinila iz Beljaka. Med potjo se je ustavila na postaji Baško jezero (Faak am See) in postaji Področca (Rosenbach), kjer je organizator pripravil prvo poslastico za fotografe. Uprizorjen je bil prihod vlaka na postajo, ki so ga gostje z navdušenjem posneli.

Dopoldne je vlak prispel v



Vlak na poti v Postojno, na čudovitem Borovniškem viaduktu (avtor: Ben Collier, 4. februar).



Avstrijska lokomotiva št. 01-533 na postaji Področca (Rosenbach). Vlak vozi na Jesenice (3. februar).



V Globokem je vlak ustavil za fotografiranje. Lokomotiva št. 33-037 na poti v Ljubljano vozi s postaje Globoko.



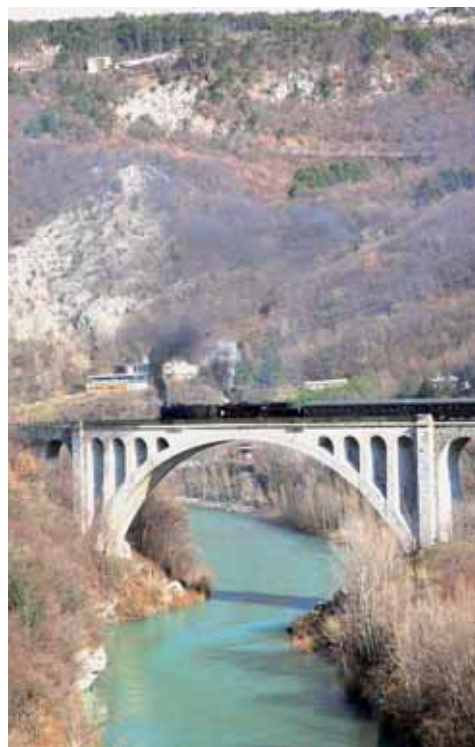
Italijanska lokomotiva št. 728.022 vozi iz Trsta na Opčine (5. februar).



Slovenska lokomotiva št. 33-037 kmalu po odhodu s postaje Jesenice (3. februar).



Oskrbovanje lokomotiv 25-026 in 33.037 z vodo na postaji Postojna. Potniki so si medtem ogledali Postojnsko jamo (4. februar).



Na Solkanskem mostu.



Para v zimskih razmerah je še posebej privlačna... Lokomotivi št. 25.026 in 33.037 vozita iz bohinskega predora (avtor: Ben Collier, 5. februar).



Nočni posnetek na Bledu. Lokomotivi št. 25-026 in 33-037 sta ustvarili učinek izbruha vulkana (avtor: Ben Collier, 5. februar).



Slikovita vožnja parnih lepotic pri Volčji Dragi (5. februar).

Slovenijo. Na Jesenicah ga je pričakala slovenska lokomotiva vrste 2-10-0 št. 33-037 (Henschel, 1944). Gostje so izrabili trenutek, ko sta bili obe lokomotivi na Jesenicah, in ju fotografirali. Slovenska lepota je nato ubrala pot mimo Kranja v Ljubljano, med potjo pa se je ustavila v Žirovnici, Globokem, Podnartu in Škofji Loki, kjer so potniki lahko izstopili iz vlaka in posneli uprizorjeni prihoda vlaka na postajo. V Ljubljani so si gostje ogledali Železniški muzej Slovenskih železnic.

Vrhunec potovanja sta bila vsekakor 4. in 5. februar. Lokomotivi št. 33-037 in št. 25-026 sta v

mokrem in turbnem dnevu skupaj zapeljali vlak iz Ljubljane v Postojno, kjer so si potniki ogledali Postojnsko jamo. Popoldne je vlak z obema lokomotivama krenil na Opčine v Italiji (Villa Opicina). Tam ga je pričakala italijanska parna lokomotiva št. 728.022 (zgrajena leta 1917 na Dunaju), sicer sestra slovenske lokomotive št. 25-026, in potnike popeljala v tržaški železniški muzej Campo Marzio.

Petega februarja je vlak odrinil s postaje Trieste Centrale po obalni progi na Opčine, kjer sta ga ponovno prevzeli slovenski lokomotivi. Ta dan je bil hkrati tudi najlepši.

Sončno vreme je bilo naklonjeno vožnji po čudoviti pokrajini na poti v Novo Gorico in za postanke za fotografiranje v Sežani, Štanjelu in Volčji Dragi. V Štanjelu so vlaku v spremstvu učiteljev pomahali učenci osnovne šole. Na Bohinjski progi sta lokomotivi ustavili še na Solkanskem mostu, v Anhovem, Kanalu, Mostu na Soči, Grahovem, Podbrdu in izvedli prelepo vožnjo skozi sneg v Bohinjski Bistrici. Vlak je nato krenil na Jesenice, kjer je že čakala avstrijska lokomotiva št. 01-533. Zadnji dan potovanja se je št. 01-533 vrnila po isti poti čez Turski predor v Salzburg, od tu pa je vlak nadaljeval pot do Stuttgarta z

nemško lokomotivo št. 23-058. Potovanje je bilo izredno uspešno. Družba IGE Bahntouristik vsako leto organizira številne vožnje parnih vlakov iz Nemčije. V Slovenijo so njeni vlaki prejšnja leta že prihajali, toda tokrat je prvič vozil po Bohinjski progi. Vse lokomotive so svoje delo odlično opravile. Potovanje je dokaz, da med ljubitelji železnic v Evropi vlada veliko zanimanje za vožnjo s parnimi vlaki po Sloveniji. Tovrstna turistična ponudba se je dobro prijela, zato se že načrtujejo vožnje posebnih vlakov s parno vleko po Sloveniji maja in junija, zelo verjetno pa tudi jeseni.

Na glavni železniški postaji v Münchnu se vsak dan zvrsti okrog 350.000 potnikov!

Z vlakom v najbolj eksotične kraje

Münchensko letališče je eno največjih in najbolj urejenih v okolici Slovenije. Poleg rednih linij od tod na različne konce sveta vodijo tudi čarterski poleti številnih turističnih agencij. In prav slednji so pogosto konkurenčni celo nizkocenovnim prevoznikom. Tako ni čudno, da se čedalje več Slovencev odloča za polete iz Münchna. Tako v številne turistične kraje po Evropi in Sredozemlju, kot tudi na druge kontinente. Tako je mogoče dobiti povratno letalsko vozovnico za na primer

Kanarske otoke že za sto evrov, nekaj več je treba odšteti za Tunizijo, Maroko ali Ciper, bolj eksotične kraje, kot so Tajska, Maldivi, Mavricij, Namibija, Kuba ... pa je mogoče obiskati že za okrog šeststo evrov.

Pot do Münchna pa je, še posebej pozimi, lahko kar naporna. Prva misel je morda kar udobje svojega avtomobila. Toda stroškom bencina in cestnine je treba prišteti še drago parkirno, ki v nekaj tednih hitro preseže višino stotih evrov. Poleg tega lahko nepredvidljive vozne

razmere močno podaljšajo običajen čas vožnje. Ob vrnitvi s potovanja pa nas po napornem letu in morebitni neprespani noči čaka še več sto kilometrov vožnje do doma. Več kakor dovolj razlogov, da se odločimo za kakšno drugo možnost. Letalska povezava je za večino Slovencev žal predraga. K sreči do letališča v Münchnu v primeru dovolj velikega povpraševanja organizirajo prevoz s kombijem nekateri podjetniki, nekajkrat na teden se je mogoče na pot do bavarske prestolnice podati z avtobusom, najbolj zanesljiva možnost pa je prevoz z vlakom. Cena prevoza v obe smeri znaša 71,40 evra. Pri čemer na železnici za to ceno ponujajo posebno vozovnico v 2. razredu, veljavno mesec dni (op. ur.: povratna vozovnica München Spezial). Sicer stane samo vožnja v eno smer ravno toliko!

Z vlakom se lahko na pot podamo prav vsak dan zjutraj, popoldan in nekaj minut pred polnočjo. »Polnočna« kompozicija omogoča tudi potovanje v spalnem vagonu. Vagoni 2. razreda sicer niso ravno najnovejši, toda stari dobri kupeji z zložljivimi sedeži, hitro obudijo nostalgčne spomine. Na čase, ko so bili na linijah daleč proti jugu in na drugo stran proti

zahodu, nabito polni. Danes skoraj nikoli ni gneče in tudi brez rezervacije običajno ni težko najti praznega kupeja. Vlak v Sloveniji ustavlja le na nekaj večjih postajah, postanki v Avstriji in Nemčiji pa tudi niso preveč pogosti. Schengensko območje se začuda še ni čisto prišlo. Nezaupljivi uniformiranci v Avstriji in Nemčiji na vlaku še vedno občasno preverjajo osebne dokumente. Zato jih imejte skupaj z vozovnico vedno pri roki ...

Vožnja z vlakom traja dobrih šest ur in pol, konča pa se na glavni železniški postaji v središču Münchna. Od tod je do letališča najbolj enostavno priti s podzemno železnico. Z linijo S1 ali S8 je tudi v času največje gneče mogoče prispeti na letališče v približno 45 minutah. Končna postaja metroja je neposredno povezana z letališko zgradbo, in že v nekaj minutah lahko po tekočih stopnicah in trakih dosežemo oba terminala.

Ob izredno neugodni uri poleta lahko nekaj ur prebijemo kar na letališču, ki je odprto ves čas. Lahko si omislimo tudi prenočevanje v tamkajšnjem hotelu, čeprav je to veliko ceneje storiti v Münchnu. Še posebno v katerem izmed mladinskih hotelov, katere najdemo tudi v nepo-



Železniško postajo in letališče v Münchnu učinkovito povezuje podzemna železnica.



Stari, a udobni kupeji v 2. razredu.

sredni bližini železniške postaje. Cena prenočišča v večposteljnih sobah se začne že pri desetih evrih na noč.

Tudi glavna železniška postaja je odprta 24 ur na dan. Vlaki prihajajo in odhajajo še v najbolj poznih nočnih urah. Nič čudnega, saj se na velikansko postajo z več kakor dvajsetimi

tiri vsak dan pripelje kar okrog 350.000 potnikov. Za čakajoče potnike je vse do večera dobro poskrbljeno s številnimi odprtimi lokali. Ponoči pa se je mogoče pred mrazom zateči le v manjšo čakalnico v prvem nadstropju.

Ob prihodu v München vlak ustavi tudi nekaj kilometrov



Münchensko letališče uporablja čedalje več Slovencev.

prej, na postaji Ostbahnhof. Če smo zelo na tesnem s časom, lahko izstopimo že tu, saj je vožnja do letališča z linijo podzemne železnice S8 od tod za dobrih deset minut krajša.

Poleg treh neposrednih povezav z Münchnom je mogoče pot opraviti tudi s prestopanjem v Avstriji. Vozni red vla-

kov najdete na spletnih straneh Slovenskih železnic:

<http://www.slo-zeleznice.si/>

o povezavi z Münchnom pa na:

http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/mednarodne_povezave/nemcija/m_nchen/



Tudi z železniške postaje so pregnali kadilce.



Brez zastojev proti Münchnu.



Z vlakom v Beljak (Villach)



Most čez Dravo v Beljaku in župnijska cerkev sv. Jakoba s 94 metrov visokim zvonikom z razgledno galerijo.



Pogled z razgledne galerije zvonika cerkve sv. Jakoba v Beljaku na Dobrač (2.166 m).



Turistična ladja na Dravi na Peravi (Perau) v Beljaku. Desno zadaj je Kepa ali Jepa (Mittagskogel, 2.143 m).

Beljak (Villach, 501 m) je drugo največje upravno, kulturno in turistično središče Koroške. Leži ob sotočju rek Drava in Zilja na sedanji severni meji slovenskega narodnostnega ozemlja. Ob popisu leta 2002 je mesto imelo 57.612 prebivalcev, od tega 382 Slovencev. Območje Beljaka je bilo naseljeno že v predzgodovinskem času. Rimljani so na mestu sedanjne župnijske cerkve sv. Martina na desnem bregu Drave postavili cestno postojanko Santicum. Izvorni slovenski naziv mesta naj bi bil Velak (v pomenu pomemben človek, »veljak«) od tod pa naj bi nastalo ime Belak in nazadnje Beljak. Prvotna slovenska prafara za vso okolico je bila Marija na Zilji, tri kilometre od središča Beljaka: http://www.kam.si/romarske_cerkve/marija_na_zilji.html. Cerkev, kjer še danes mašujejo

tudi v slovenščini, je ena med najstarejšimi na Koroškem. Svetišče za pokristjanjevanje Slovencev je tam stalo že v času Karantanije. Frankovski cesar Karel Veliki je leta 811 na ozemlju Karantanije določil reko Dravo kot cerkveno mejo med Solnograško (Salzburg) nadškofijo na severu in Oglejskim patriarhatom na jugu: http://sl.wikipedia.org/wiki/Oglejski_patriarhat.

To je bilo odločilnega pomena za poznejšo zgodovino Slovencev, saj se je zaradi te razmejitve ozemlje na Koroškem severno od Drave po letu 1200 večidel ponemčilo, južno od Drave pa se je slovenski jezik ohranil. Beljak je leta 1060 postal trg, leta 1240 pa mesto. Močan potres leta 1348

je mesto skoraj popolnoma uničil, med drugo svetovno vojno pa je bilo kot pomembno železniško križišče močno bombardirano in porušeno. Mestna župnijska cerkev Sv. Jakoba s konca 15. stoletja se ponaša s 94 metrov visokim zvonikom, ki je najvišji na Koroškem. Z galerije na zvoniku je lep razgled na okolico Beljaka,

Železniške postaje od državne meje do Beljaka Izhodišča za pohode, zanimivosti in spletne povezave

Rosenbach	Področca (2)	Kepa (Mittagskogel, 2.143 m): http://sl.wikipedia.org/wiki/Kepa
Winkl im Rosental	Kot v Rožu (2)	Dolina Rož: http://sl.wikipedia.org/wiki/Rož
Ledenitzen	Ledinca (2)	Koroški plebiscit: http://sl.wikipedia.org/wiki/Koroški_plebiscit
Faak am See	Bače (2)	http://sl.wikipedia.org/wiki/Baško_jezero Do 27 stopinj Celzija!
Finkenstein	Bekštajn (2)	http://de.wikipedia.org/wiki/Altfindenstein
Gödersdorf	Vodiča vas (2)	http://de.wikipedia.org/wiki/Gödersdorf
Warmbad Villach	Beljaške Toplice	Zdravilišče s termalno vodo: http://www.warmbad.com
Villach Westbf	Beljak zah.žel.p.	http://www.elnet.at/dossier_sl/kdo_so_koroshki_slovensci/60
Villach Hbf	Beljak gl.žel.p.	http://de.wikipedia.org/wiki/Villach

Opomba: oznaka (2) pomeni uradno dvojezično (nemško-slovensko) območje.



Pogled z razgledne galerije zvonika cerkve sv. Jakoba v Beljaku na župnijsko cerkev sv. Martina, ki stoji na desnem bregu Drave na mestu nekdanje rimske cestne postojanke Santicum.



»Podoba Križanega« v kapeli cerkve Sv. Križa na Peravi v Beljaku.

Osojščico, Kepo in Dobrač. V cerkvah Sv. Jakoba in Sv. Nikolaja dobimo večjezični prospekt, ki je tudi v slovenščini. Župnija Sv. Jakoba je do leta 1752 sodila pod Oglejski patriarhat. Zanimiva je cerkev Sv. Križa na Peravi (Perau) na desnem bregu Drave v Beljaku: http://www.kam.si/romarske_cerkve/perava_v_beljaku.html, ki stoji na nekdanjem posestvu Jurija Žige

Regačnika. Tam se je leta 1708 začela iz zidu prikazovati »podoba Križanega«, ki si jo danes lahko ogledamo v cerkveni kapeli. Od kongresnega centra Beljaka se je v sezoni mogoče s turistično ladjo zapeljati po Dravi. Vozni red ladje je na http://www.schiffahrt.at/drau/html/index_drau.html. Od ladijskega postajališča »Na Dravi – Baško jezero« (St. Niklas – Faaker

See) se lahko sprehodimo do istoimenskega jezera in železniške postaje Bače (Faak), od tam pa se z vlakom vrnemo v Slovenijo. Turistične informacije o Beljaku v angleščini in spletne kamere so na internetni strani <http://www.villach.at/inhalt/englisch/17912.htm>. Beljak je dostopen iz Ljubljane z direktnimi vlaki Euro City in Inter City v slabih dveh urah. Vozni red

vlakov do Beljaka in cenik vozovnic s predstavitvijo popustov je na spletni strani Potniškega prometa Slovenskih železnic: http://www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/mednarodne_povezave/avstrija/beljak_villach/. Nekateri vlaki Inter City ustavljajo tudi na železniški postaji Bače (Faak am See), od koder je do Baškega jezera (Faaker See) samo nekaj minut hoje. Jezero se poleti segreje do 27 stopinj Celzija, zato je množično obiskano kopališče. Lahko si ga ogledamo s spletnimi kamerami na



Pogled skozi okno vlaka na Baško jezero (Faaker See), ki se poleti ogreje do 27 stopinj Celzija. Desno zadaj je Osojščica (Gerlitzten, 1.911 m).



Pogled z mostu čez Dravo v Beljaku na Kongresni center, turistično ladjo. V ozadju je Kepa ali Jepa (Mittagskogel, 2.143 m).



Pogled z razgledne galerije zvonika cerkve sv. Jakoba v Beljaku na Zahodno železniško postajo.



Župnijska cerkev sv. Jakoba s 94 metrov visokim zvonikom z razgledno galerijo. Zvonik je najvišji na Koroškem.



Pogled z razgledne galerije zvonika cerkve sv. Jakoba v Beljaku na Mestni trg z Mestno hišo.



»Podoba Križanega« je v kapeli (levo spodaj) cerkve Sv. Križa na Peravi v Beljaku.

<http://service.it-wms.com/faaker1/index.html>. Za obisk drugih krajev ob železniški progi med Jesenicami in Beljakom je treba na železniški postaji Področja (Rosenbach) presteči na lokalni potniški vlak. Vozni red je na <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>. Tako lahko obiščemo na primer Beljaške Toplice (Warmbad Villach), poznane še iz časov Rimljanov. Zdravilna voda s temperaturo 29 stopinj Celzija pomaga pri revmatskih obolenjih in različnih vnetjih. Za orientacijo na potovanju bo zadoščala že avtokarta Slovenije v merilu 1 : 270.000, v Atlasu Slovenije (merilo 1 : 50.000) pa si ogledamo karte na straneh 22, 23 in 24. Dvojezična karta Koroške je na <http://www.nsk.at/viewkarta.html>.

Prijetno potovanje!



Izlet z vlakom

V Kranj

Staro mestno jedro Kranja stoji na naravno zavarovanem konglomeratnem pomolu med Savo in sotesko Kokre.

Ko se odpravimo na izlet v Kranj, se nam ni nadejati daljšega pešačenja, a se kljub temu tik pod mestom sprehodimo skozi sotesko Kokre, raziščemo staro mestno jedro in sploh preživimo prijeten izletniški dan. Daljno preteklost naselja na naravno zavarovanem pomolu med Kokro in Savo podrobneje spoznamo v Gorenjskem muzeju v mestni hiši, kjer je na ogled stalna arheološka razstava *Železna nit*. Prikazuje (pra)zgodovino Gorenjske, posebno okolice Kranja, od stare in mlajše kamene dobe preko kovinskih dob do obdobja Rima ter obdobja preseljevanja narodov in naseelitve Slovanov. V muzeju sta na ogled še dve stalni zbirki, dela kiparja Lojzeta Dolinarja in etnološka zbirka *Ljudska umetnost na Gorenjskem*. Trenutno je na ogled tudi zanimiva in nenavadna muzejska razstava Od paleolita do titana.

Seveda ne pozabimo, da smo v Prešernovem mestu in se ustavimo tudi v Prešernovi hiši, kjer je France Prešeren preživel svoja zadnja leta in v kateri je danes urejen Prešernov spominski muzej. V hiši je tudi razstava, posvečena Prešernovim nagrajencem; letošnja predstavlja lanska nagrajenca, skladatelja Janeza Matičiča in igralca Radka Poliča-Raca. V starem mestnem jedru poleg tega na ogled vabijo še Galerija Prešernovih nagrajencev v Pavšlarjevi hiši, grad Khislstein, mestni obrambni stolp na Pungertu in ostanki pozno antičnega obzidja, Plečnikove arkade in vodnjak pri cerkvi sv. Marije in še marsikaj. Če ne prej, se na koncu pohajanja po Kranju ustavimo še v eni od mestnih restavracij, kavarn ali pivnic ter okusno zaokrožimo dan.

Z železniške postaje Kranj gremo mimo blagajne parki-

rišča in po cesti desno do semaforiziranega križišča, čez cesto in po mostu čez Savo. Nadaljujemo po pločniku ob Ljubljanski cesti navzgor po Jelenovem klancu v središče mesta.

Med vzponom po klancu na desni zagledamo vhode v **podzemne rove**, ki se pod starim mestnim jedrom raztezajo v dolžini skoraj 1300 metrov. Graditi so jih začeli tik pred drugo svetovno vojno, služili pa naj bi kot mestno zaklonišče. Gradnjo so nadaljevali Nemci pred koncem vojne. Rove obdaja betonski plašč, na nekaterih mestih pa je viden konglomerat, v katerega so izkopani. V rove drži 12 vhodov na različnih krajih mestnega jedra.

Vrh Jelenovega klanca lahko zavijemo desno v staro mestno jedro, vendar ni odveč, če naredimo uvodni sprehod po Koroški cesti do sedeža

Turističnega društva Kranj, kjer je **turistično informacijski center**, eden od dveh v mestu. Odprt je med tednom od 8.00 do 19.00, v njem pa je na voljo obilica informativnega gradiva o Kranju in okolici. Zelo prav pride mestni načrt s predstavitev zanimivosti Kranja. Nato se po Stritarjevi ulici napotimo na Gregorčičevo ulico, kjer zavijemo levo in pridemo do Prešernovega gaja.

Prešernov gaj je v gaj brez in omorik preurejeno nekdanje kranjsko pokopališče. Prešernov grob zaznamuje marmornat nagrobnik, v gaju je še nekaj drugih pomembnih zgodovinskih nagrobnikov in kulturnih spomenikov, med njimi nagrobnik pesnika Simona Jenka.

Po Gregorčičevi ulici se napotimo do Maistrovega trga na začetku starega mestnega jedra, skozi katerega se sprehodimo po Prešernovi ulici na



Plečnikove arkade pri cerkvi sv. Marije

Glavni trg in po Cankarjevi ulici na Trubarjev trg in do Pungerta, konice pomola nad sotočjem Save in Kokre.

Z Glavnega trga zavijemo levo na Poštno ulico in pred mostom čez Kokro pridemo do informativne table **učne poti Kanjon reke Kokre**. Po stopnicah se spustimo do reke, zavijemo desno, čez most in nadaljujemo po poti ob reki navzgor do mosta pod Hujami, po katerem spet prečkamo reko in se po drugem bregu vrnemo nazaj.

Sprehod ob Kokri traja komaj četrt ure, vendar si za sprehod in postajanje ob reki vsekakor privoščimo več časa. Učno pot in njene zanimivosti podrobneje predstavlja zloženska, ki je na voljo v turistično informacijskem centru.

V **Kranjski hiši** na Glavnem trgu 2 je **turistično informacijski center**, ki deluje v sklopu Zavoda za turizem Kranj.

Odprt je vsak dan 8.00 do 19.00, ob nedeljah od 9.00 do 18.00. Obiščemo ga lahko tudi po svetovnem spletu na naslovu www.tourism-kranj.si.

Gorenjski muzej v Mestni hiši na Glavnem trgu 4 je odprt vsak dan, razen ponedeljka, od 10.00 do 18.00. Še preden ga obiščemo si ga lahko ogledamo v spletu na naslovu www.gorenjski-muzej.si.

Prešernov spominski muzej ni težko najti, saj je v Prešernovi hiši na Prešernovi ulici 7. Odprt je ob istem času kot Gorenjski muzej, v sklopu katerega deluje.

S Pungerta se vrnemo do cerkve sv. Marije, pred njo zavijemo levo in se po Vodopivčevi ulici spustimo do mosta čez Savo in čezenj na železniško postajo Kranj.

Čeprav vsega skupaj hodimo komaj **1 uro**, si za ogled Kranja privoščimo vsaj pol dneva.



Prešernova ulica in Glavni trg

Iz zaprašenih arhivov železničarskega življenja (2)

Štajerska železna cesta, ki se vije tudi skozi Vordernberg, je zaradi svoje bogate tehnične dediščine že vrsto let pod okriljem Unesca. Mimoidoči obiskovalec krajev lahko na vsakem koraku naleti na bogato zapuščino nekdanjega železarstva in življenja železničarjev. Grb mesta Vordernberg namreč predstavljajo rudar pri kopanju rude in dva, dedek bi dejal »šlosarja«, ki obdelujeta kos železa. Grb jasno ponazarja izročilo kraja. Gora Präbichel, ki je nekoč predstavljala strahospšovanje slehernega strojevodje, pa je danes priljubljeno zimsko športno središče. Kako pomembno vlogo bo odigralo to delavsko mesto na vso našo družino, pa si dedek Kigli (tako smo ga tudi klicali) tedaj še predstavljati ni mogel ...

Mlad kovinar, Karl Kanoni, je naslednji dan od vodstva Steier Stadta prejel 50 kron odpravnine. Bil je dober in vesten delavec. Marljiv! Tako so namreč zapisali v odpustni list »Abschied«, ki so mu ga v glavni pisarni izročili tudi kot priporočilo novemu delodajalcu. Vlak v Vordernberg bi moral po voznem redu odpeljati ob enajsti uri, a je zamujal. Jezeršek je predlagal, da si omočita jezik s kozarcem »šilherja« v bližnji gostilni. Šilher pomeni Štajercem natanko to, kar Kranjcem pomeni cviček. Dobro domačo kapljico. Pitno predvsem!

Na postaji v Vordernbergu je vidno nervozen prestopal Franz Oppir. Da se mudi na vodstvo železnice, je dejal. Dedek je nadzornikom na Eisenbahnu predal vse potrebne papirje, seveda pa na priporočilo ni pozabil. Slednjega so si uradniki še posebno dolgo ogledovali in drug drugemu prikimavali. Dedka so že po nekaj mesecih dela v montaži premestili na stroj. Na lokomotivo! Postal je kurjač. Štiri leta je nalagal kotle s premogom in jih po vožnji



Leta 1911 je nastala družinska slika. Na njej so dedek Kigli, babica, oče Hansi – Ivan, teta Pepina in teta Ana.

hladil in čistil. V tem času pa se je še učil in opravil vse potrebne izpite in tako postal namestnik strojevodje. »Služba je bila naporna, vendar sem jo z veseljem opravljal ...« je zapisal dedek. In res, če danes pogledamo na tedanji zemljevid, kje in po kakšnih progah so vozile takratne lokomotive, se lahko le čudimo, da ni bilo nesreč. Pravzaprav jih sploh ni bilo! Nepregledni zavoji skozi predore in vzponi od 45 do 72 promilov. Premog je v kotlih kar premetavalo. Lokomotive pa so imele sinhroni pogon. Ob mehanskem je bilo še zobato kolo, ki je stotonsko mrcino gnalo navzgor. V zimskem času je bil ob progi poseben »Beobachter«, čuvaj, ki je imel eno samo nalogo.

Strojnemu osebju na lokomotivi je moral dati znamenja, če bi prišlo do morebitnega proženja plaz. Zima je bila za strojevodje najslabši letni čas za delo. Veter je bril skozi globeli in bičal lica, visok sneg pa je tudi pogostokrat preprečil vožnje. Osebjem na stroju je bilo zlasti ponoči večkrat primorano zlagoma voziti ali pa vlak celo ustaviti, da se je čreda srnjadi umaknila s proge. Januarja 1901 je od mraza škripalo pod nogami. V Vordernbergu je zapadlo več kakor meter snega, temperatura pa je bila podnevi pod minus 20 stopinj. Na zavorah se je zaradi zmrzali nabiral led in ko sta ded in strojevodja speljala s postaje Präbichel, ju je začelo gnati nav-

z dol. Hitrost je naraščala iz zavoja v zavoj, ko sta drvela mimo križnih postajališč. Vrata na obeh straneh lokomotive sta odprla in bil je pravi čudež, da se je led pravočasno stalil in da je nasproti vozeči vlak zaradi novozapadlega snega zamujal.

Poleti 1902 se je ded poročil in prvorojenec Hansi (moj oče Janez) je privekal na svet 24. svečana (februarja) 1904. Na dan, ko je ded končno opravil še zadnje izpite in postal pri 26 letih strojevodja. V krajevni cerkvi Marie Rain je bil opravljen krstni obred, oče pa vpisan v rojstno knjigo kot Ivan Kanoni, vendar je bil ves čas, bolj kot ne – Hansi. Življenje mlade družine je potekalo tako kot življenja vseh drugih prebivalcev tega kraja. Možje po večini v tovarnah ali na železnici, žene pa so skrbele za dom in družino. Nič nenavadnega torej, da se je mali Hansi silno navezal na svojo mamo, mojo babico. Bila mu je vzor v vsem in s svojim bogatim znanjem o ljudski medicini, ki ga je vpijala ob prebiranju Platenovih del Die neue Heilmethode, odigrala pomembno vlogo, da se je odločil za študij medicine.

Leta 1906 je bil ded po zgraditvi koroške proge premeščen v Trst. Kakšna sprememba! Februarja, sredi zime iz zasneženih planin v Trst na obmorje, na blago in precej bolj prijazno klimo. V nekaj dneh je koža spet postala bolj napeta in prožna. Preden je dedek prvič odšel na lokomotivo, ga je k sebi poklical nadzornik Ingemar in ga posvaril na nevarnost proge zaradi vzponov ... Proti Hrpeljam 30 in proti Občinam 20 promilov ... »Kannst du das, Kanoni?« Dedku je bila to mala šala. Odgovoril mu je, da je, kar se tega tiče, izšolan, ker je na Präbichel vozil tudi na 72 – 65, najmanj pa 45 promilov. Ingemar je bil nad odgovorom presenečen, zato mu je dedek na njegovo željo razložil ustroj mehanizma zobate lokomotive in



Dedek Kigli v Gornjem Milanovcu, 1. maja 1922, ko je že bil inštruktor za poklic strojevodje. Njemu najljubša lokomotiva je bila Borsig 8492/1913 1c+c+nrv.



Dedek Kigli pred kurilnico v Hruševu v družbi tamkajšnjih železničarjev (jeseni, 1921)



Trst okrog leta 1908.

delo zavor. Potem, tako je zapisal dedek, ga je nadzornik še večkrat nadlegoval z vprašanji, vendar je deda Kigli kmalu spoznal, da se želi na njegov račun obogatiti z informacijami, saj med mašinskim osebje ni bil kaj prida priljubljen. Hvalil naj bi se bil, namreč, pred svojimi nadrejenimi s tujim perjem. Nič več mu ni pravil. Po razporedu je vozil progo Trst–Hrpelje–Divača–Divača–Pulj. Stanovali so na Via Lucia pod sv. Jakobom v Trstu. Pozimi leta 1907 je divjala tako mrzla burja, da so celo termometri na kotlu zmrznili, je zapisano v dedovem dnevniku. Stanovanja so bila brez štedilnikov in brez peči. Imeli so le »fogoler«. Če se je pogledalo skozenj, si lahko

videl zvezde na nebu. Strojno osebje je bilo v Trstu nadvse spoštovano. Vendar tudi revolucionarno, saj je bilo pri vsakih demonstracijah in stavkah v ospredju. Demonstracije pa so bile na dnevnem redu. Leta 1908 je bil ded kot izvrsten strojevodja z oceno odlično, premeščen v Ljubljano, v Šiško.

Šiška je bila v tistem času prava nemška utrdba. Kdor svojega otroka ni vpisal v »Šulferajnsko« šolo, je bil zaničevan. Zgodilo se je, da je bil dedek deležen celo takih besed: »Weist du, Kanoni? Du bist der niemand hier!« »Dobro, mu je odvrnil Kigli. To mesto, ta kraj je moja zibelka - ti pa si poišči svojo, če veš, kje jo moraš iskati ...« Po koncu

prve svetovne vojne je bil izgnan, tako kot vsi njemu podobni. V Šiški je Hansi, ki slovensko sploh ni znal, kmalu dobil sestrici. Ano in Josipino. Mojega očeta so tedanji šišenski fantiči klicali kar »Hans Wurst- Janez klobasa«. Spominjam se očetovih pripovedi o tem, s kakšno vnemo se je učil slovenskega jezika. Pa tudi na nemškega ni pozabil. Ded je dobil novo uniformo in nekaj parov belih »glase« rokavic. Strojvodje so bili gospodje! Vozil je na vseh progah, ki so povezovale Ljubljano. Kmalu po prvi vojni pa je začel voziti civilske vlake v Srem in Banat. Za tedanje podjetje Žitopromet so vozili v Ljubljano pšenico in moko. Vinski trgovec Bolafio pa je imel kar celo kompozicijo cistern, ki so mu polnile kleti z banatskim vinom. Strojno osebje je bilo v tistih časih že tako uigrano in strokovno usposobljeno, da nesreč na vožnji skorajda ni bilo. Vendar - tako je zapisal dedek - so Madžari in Hrvati uganjali sabotaže, če se je le dalo. Večkrat se je zgodilo, da je bilo več ilovice kot premoga, zato se je stena kotla zamašila in lokomotiva je obstala. Potem pa so novodobni gusarji metali z vlaka cele vreče moke in koruze. Ko so nakradli, pa je bilo treba očistiti kotel, potem pa z drvni naprej. Ded se v svojih spominih dotakne tudi znamenite železničarske stavke leta 1920.

»Začela se je natanko ob polnoči po načrtu. Če je bila lokomotiva tedaj na poti, je moral strojevodja vlak ustaviti. Za vsak primer, če bi se pojavili stavkokazi, so kurilnico stražili. Pričel se je teror. Oblast je na vsak način hotela, da se železničarji vrnejo na delo. Žandarmerija in policija je ponoči stikala po stanovanjih in lovila železničarje. Prvenstveno jim je šlo za strojevodje in kurjače, vendar so ti take reakcije predvideli, zato so prenočevali povesod drugod, le doma ne. Zatekli so se tudi k mobilizaciji, vendar se nihče ni odzval. Potem je prišlo do usodnih dogodkov na Zaloški cesti. »Jaz sem bil v četrtem paru, zato sem jo srečno odnesel ...«

Leta 1921 in 1922 je bil dedek v Srbiji, na »ispomaganju« pri gradnji proge Gornji Milanovac–Ljutovnica–Valjevo. Tisti čas opiše takole: »Hišnim slavam smo bili slovenski železničarji vedno vabljeni. Ko so

pravoslavni imeli službo božjo, je bil ves trg poln ljudi. Sledila je pojedina, nato pa kolo. Enkrat pristopi k meni pop in pravi, da me bo po pravoslavno obhajal. Moral sem kar tri čaše vina na dušek izpiti, da je bila moja duša čista. Potem pa je ciganski orkester igral in igral ...« Dedu so takrat ponujali službo v Hruševu. Postal naj bi namestnik vodje kurilnice, vendar je bil od neprestanih selitev že utrujen. Pa tudi otroci so že pognali slovenske korenine ...

Leta 1923 se je Kraljevina začela utapljati v draginji. V Ljubljani so se demonstracije kar vrstile. Zlate žepne ure in bahate verižice so izginile iz vsakdanje noše, dame pa svojih klobukov tudi niso več krasile s »štrausfederiji«. Leta 1932 se je dedek pri štiriinpetdesetih letih upokojil. Bil pa je še poln volje in energije. Kjer koli so potekale prostovoljne akcije, povesod je bil poleg. Njegov nemirni železničarski duh ga je po drugi svetovni vojni, na pragu sedemdesetih, gnal med brigadirje proge Brčko–Banoviči. Naslednje leto pa je bil med skoraj 15.000-glavo slovensko mladino najstarejši udeleženelec mladinske delovne brigade, ki je gradila progo Šamac–Sarajevo. Bil je pri prenavljanju Borovniškega viadukta. Skratka, trikratni udarnik pri sedemdesetih. Star sem bil kakih pet, šest let, ko me je dedek vodil na železniško postajo v Polje opazovat lokomotive. Rekla sva jim drdonke. Kadar sva prišla tja, je ded sedel na klop in si prižgal pipo. Zdi se mi, da je dedu ritem puhajočih hlapov parnega kotla tako zlezel pod kožo, da je še sam v enakem ritmu pihal dim.

»Kigli, a ti zato tako piháš dim kot drdonka, ker se poznata?« Nasmehnil se je in mi dejal: »Korlček, ali želiš, da ti kaj povem o lokomotivah, te zanimajo?« Kaj je to parni stroj, mi je znal opisati tako nazorno, da sem pri sedmih letih iz debelega kosa lipovega lesa naredil parnik. Kotliček, iz katerega je v vodo segala kakih dvajset centimetrov dolga cev, pa je segregala sveča. Bolj ko se leta odmikajo, bolj mi v zavest prihaja misel Antoina de Saint – Exuperyja, avtorja znamenitega Malega princa, ki je dejal: »Vsi odrasli so bili najprej otroci, toda le redki se tega spominjajo.«

Kakovost in informacijska varnost

Poslovodstvo Slovenskih železnic je s svojim sklepom naložilo področju za informatiko, da začne uvedbo informacijske varnostne politike v podjetju, katere končni izdelek bo dokument z varnostnimi priporočili po standardu ISO/IEC 27001 ter po uveljavitvi tudi prilagoditev na standard ISO/IEC 27002:2007. Skladno s tem sklepom se je januarja letos v področju za informatiko začel izvajati projekt z naslovom Uvajanje informacijske varnostne politike v družbi Slovenske železnice, d. o. o. Namen politike varovanja informacij je varovanje informacijskih sredstev podjetja pred vsemi vrstami groženj, bodisi notranjih bodisi zunanjih, namernih ali nenamernih. Varnost informacijskih sistemov je namreč ključna za preživetje podjetja.

V prejšnji številki revije Nova proga smo si na strani 22 v članku z naslovom Od poslovnega procesa do računalniškega programa ogle-

»Gradnja hiša« po modelu CMM

1. raven	Ni nobenih načrtov za »hišo«. Rezultat dela je »črna gradnja« (če imamo srečo) ali pa »ruševina«, če se nam gradnja ponesreči.
2. raven	Ni nobenih načrtov za »hišo«. Rezultat dela je »črna gradnja«.
3. raven	»Hiša« z izdelanimi načrti in z gradbenim dovoljenjem.
4. raven	Kakovostna in poceni zgrajena »hiša« z dokumentacijo.
5. raven	Kakovostna, poceni in inovativno zgrajena »hiša« z dokumentacijo.

dali proces razvoja računalniških aplikacij (programov), ki je precej podoben gradnji hiše. Pri razvoju je projektant »arhitekt aplikacije«, programer pa »zidar aplikacije«. Ugotovili smo, da je razvijanje računalniških aplikacij brez obstoja ustreznih standardnih predpisov in prej izdelane potrebne pripadajoče dokumentacije lahko zelo nevarno početje - podobno kot gradnja hiše brez prostorskega, katastrskega in gradbenega načrta; brez gradbenega dovoljenja ter brez ustrezno usposobljenih »arhitektov« in »zidarjev«. Model stopenj zrelosti procesa razvoja programske opreme ali skrajšano **CMM (Capability Maturity Model for Software)** poudarja potrebo po dobro opredeljenem procesu razvoja aplikacij in po njegovem stalnem izboljševanju, ki temelji na majhnih razvojnih korakih (Tabela 1). Rezultati »gradnje hiše« (razvoja aplikacije) na različnih zrelostnih ravneh modela CMM so poljudno prikazani v Tabeli 2. Več o modelu CMM lahko preberemo v angleščini na spletni strani http://en.wikipedia.org/wiki/Capability_Maturity_Model.

Torej lahko povzamemo: politika informacijske varnosti pri razvoju računalniških aplikacij med drugim zahteva doseganje najmanj 3. ravni kakovosti po CMM s priporočilom za napredovanje na 4. in 5. raven. V tem članku predstavljena politika je delček varnostnih politik podjetja, ki se pripravljajo v okviru na začetku navedenega projekta. Izdelani bodo standardi, prakse in postopki, izvajali se bodo ukrepi za podporo izvajanja politike varovanja informacij. Vsi zaposleni v podjetju bodo odgovorni za spoštovanje določil te politike in za ravnanje v skladu s politiko varovanja informacij.

V CMM so razvojni koraki organizirani v pet ravni zrelosti

1. raven – KAOTIČNI PROCES

- proces razvoja računalniških aplikacij je naključen, včasih kaotičen,
- opredeljenih je le malo procesov,
- uspeh je odvisen od prizadevanja posameznikov,
- celoten proces je brezoblična gmota ("črna škatla"),
- zahteve prihajajo in se spreminjajo nenadzorovano,
- vpogled v proces je močno omejen,
- vodstvo ima velike težave pri ugotavljanju dejanskega stanja na projektu.

2. raven – PONOVLJIVI PROCES

- vzpostavljeni so temeljni procesi vodenja: za zasledovanje stroškov, rokov, funkcionalnosti,
- proces je urejen do te mere, da omogoča ponovitev prejšnjih uspehov in rezultatov pri podobnih projektih,
- zahteve naročnika in rezultati dela so nadzorovani,
- vzpostavljeno je vodenje projekta,
- proces lahko ponazorimo z zaporedjem "črnih škatel", ki predstavljajo posamezne faze dela; vpogled v sistem je mogoč na prehodu iz ene faze v drugo,
- opredeljeni so rezultati procesa (izdelki) in kontrolne točke.

3. raven – DOKUMENTIRANI PROCES

- tako vodstvene (menedžerske) kot tehnične (inženirske) dejavnosti so dokumentirane, standardizirane in integrirane v standardni proces razvoja računalniških aplikacij, ki velja za celotno organizacijo,
- vsi projekti uporabljajo proces, ki je izpeljan (in odobren) iz standardnega,
- vidna je tudi notranja struktura posameznih faz,
- vodstvo in razvijalci aplikacij razumejo svojo vlogo in odgovornosti,
- vodstvo se lahko vnaprej pripravi na težave,
- zunanji opazovalci lahko dobijo natančno sliko o poteku dela.

4. raven - KVANTITATIVNO VODENI PROCES

- poudarek je na merjenju procesa razvoja aplikacij in kakovosti izdelkov,
- značilno je jasno razumevanje in kvantitativno spremljanje tako procesa kot izdelkov,
- proces razvoja je kvantitativno spremljan,
- vodstvo lahko meri napredovanje in probleme, zato ima objektivno PODLAGO za sprejemanje odločitev,
- sposobnost napovedovanja rezultatov narašča z manjšanjem odstopanj v procesu.

5. raven – OPTIMIZIRAJOČI PROCES

- vzpostavljena je podlaga za stalno izboljševanje procesa na podlagi kvantitativnega spremljanja (povratnih informacij) in pilotskega uvajanja novih idej in tehnologij,
- nadzorovano uvajanje izboljšav,
- meritve omogočajo identifikacijo neučinkovitih rešitev,
- mogoče je oceniti učinek sprememb,
- vodstvo stalno nadzira vpliv in učinkovitost sprememb na celoten proces.



Märklin je za konec leta napovedal kovinski model trisistemse Siemensove električne lokomotive ÖBB 1216 v merilu 1 : 87 (H0). Model bo opremljen z breztrkačnim digitalno vodenim motorjem in zvočnimi učinki. Takšne prave ÖBB 1216 lokomotive vozijo tudi po slovenskih progah in so sestrskes lokomotive SŽ 541. Poleg ljubiteljev in zbiralcev bo model zagotovo pritegnil tudi prave železničarje.

Nürnberg 2008

Mednarodni sejem igrač

Vsako leto v začetku februarja se v Nürnbergu odvija sejem igrač. Med njimi najdemo tudi male železnice. Letošnjih napovedanih novosti je bilo največ v merilu 1 : 87 (H0). Ponudba pa se širi tudi v merilu 1 : 120 (TT) in digitalnem upravljanju. Nekaj utrinkov s sejma v slikah si lahko ogledate v kratki fotoreportaži.



Model električne štirisistemse ES 64 F4 Siemens lokomotive z oznako ÖBB 006 bo izdelal Märklin v merilu 1 : 87 (H0) v enkratni seriji. Takšne prave lokomotive (Helga) so v službi vozile pred časom tudi po slovenskih progah.



V merilu 1 : 87 (H0) je Mehano predstavil novi model dizel hidravlične lokomotive Vossloh G1206 v barvah FRET, ERS in CFL. Vsi detajli na modelu so kovinski. V modelih z vgrajeno digitalno elektroniko bodo pristni zvoki prave dizel hidravlične lokomotive.



Mehanov model dizel hidravlične lokomotive Vossloh G1700 v merilu 1 : 87 (H0) v barvah SBB Cargo (2), Acerealia in Comsa. Letos sledijo še barve operaterjev BLS, CFL, MRCE, HGK in Arcelor.



Märklinov kovinski model hitre parne lokomotive BR 18.3 DRG s posebnim zalogovnikom v merilu 1:87 (H0) bo dobavljiv v digitalni obliki junija.



Maja bosta Märklin in Trix poslala na trg vsak s svojim oštevilčenjem model tovornega vagona Habbiins v merilu 1 : 87 (H0). Takšne prave vagona podjetja Transwaggon videmo tudi na slovenskih tirih.



Mehanov vzorčni model dizel električne lokomotive Vossloh 333.3 v merilu 1 : 87 (H0) bo na trg prispel poleti, v petih različnih barvah španskih železnic.



Trixov kovinski model v merilu 1 : 160 (N) je električna štirisistemse ES 64 F4 Siemens displok lokomotiva, znana kot Štiri dežele. Model bo dobavljiv spomladi letos.



Model dizel hidravlične lokomotive Herkul v merilu 1 : 120 (TT) bo izdelal Piko v drugem četrtletju v barvah RTS, Arriva in ST.



Italijanski A.C.M.E. je v začetku leta poslal na trg dva različna modela potniškega vagona v merilu 1 : 87 (H0), z oznako JŽ (Jugoslovanske železnice).



Fleischmann ima za letos v drugem četrtletju napovedane nove modele dvonadstropnih potniških vagonov SBB (Švicarske železnice) v merilu 1 : 87 (H0).



Märklinov kovinski model zalogovniške parne lokomotive DB 64 v merilu 1 : 87 (H0) bo dobavljiv z različnimi oznakami v več serijah od marca do junija.

Strankam zagotavljamo vso podporo



Robert Gaber

strokovni sodelavec v kombiniranem transportu

Priimek Gaber ni neznan na železnici, zato bom kar neposredno vprašal. Koliko je vaš oče Franc Gaber vplival na vašo izbiro poklicne poti?

Vsekakor je imel oče velik vpliv pri poklicni odločitvi, saj me je že kot majhnega otroka vodil s seboj na postajo, kjer sem opazoval veliko mizo, z veliko gumbi in lučkami. Mislim, da imam železnico nekako v krvi, saj izhajam iz železničarske družine, tako po očetovi kot materini strani. Pradedek in oba dedka so bili železničarji. Pradedek je padel med železničarsko stavko leta 1920. V takratnem tozdu za promet Zalog oziroma na ranžirni postaji Zalog sem se zaposlil po gimnaziji leta 1985. Istega leta sem šel v šolo za vlakovnega odpravnika. To delo sem opravljal tri leta, najprej na postaji Kresnice in pozneje na ranžirni postaji Zalog. Ko se je v Zalogu začel projekt informatizacije, sem prevzel dela in naloge koordinatorja za informacijski sistem ISUP. Ranžirna postaja Zalog danes deluje tudi zaradi spremljanja procesov dela z informacijsko podporo, ki smo jo gradili od konca osemdesetih let. Od leta 2000 sem dejaven na Kontejnerskem terminalu Ljubljana in se ukvarjam s kombiniranim transportom.

Po naravi stvari, transport deluje povezovalno. Kaj povezuje kombinirani transport?

Kombinirani transport povezuje prodajalca in kupca na način, da se blago, ki je naloženo v transportno enoto, na primer v kontejnerju, na poti od skladišča proizvajalca do končnega porabnika oziroma kupca ne preklada, temveč se transportna enota prevaža z različnimi transportnimi sredstvi. Cilj kombiniranega transporta je zmanjšati del prevozne poti po cesti in opraviti čim večji del pre-

vozne poti po železnici ali morju. Na ta način bomo tudi manj obremenjevali okolje.

V kombiniranem transportu na Slovenskih železnicah prevažamo enote kombiniranega transporta, med katere sodijo kontejnerji in zamenljiva tovarišča ali zabojniki, in z oprtnimi vlaki prevažamo polpriklonike. Na kontejnerskem terminalu Ljubljana opravljamo storitve prekladanja, dostave, manjša popravila transportnih enot ter nakladanje blaga v kontejnerje in razkladanje iz njih.

Kako pomembni so ljudje?

Ljudje so ključni dejavnik. Slovenski železničarji se zavedamo pomena našega dela, in v kombiniranem transportu nikoli ni bilo večjih težav. Tudi v Evropi so železničarji in drugi, ki se na tak ali drugačen način ukvarjajo s kombiniranim transportom, nekaj posebnega. Sodelovanje z njimi je čudovito, način dela je sicer nekoliko drugačen kot pri klasičnem transportu, vendar nam uspe s medsebojnimi dobrimi odnosi rešiti skoraj vse. Naše delo se začne s povpraševanjem stranke – operaterja v kombiniranem transportu (Adria Kombi, ICF, članic združenja UIRR), v posameznih primerih tudi špediterja (Fersped, Intereuropa, Schenker, Eurolog ...) Povpraševanje po železniškem prevozu je vedno od začetne do končne postaje, ne glede na državne meje. Od udeleženih železnic na prevoznih potih pridobimo ceno, ki jo kot celoto posredujemo stranki, po morebitnem sprejemu ponudbe se povežemo s strokovnjaki za vozni red, ki glede na želje strank pripravijo študijo trase in vozni red, kot tudi z vsemi drugimi sodelujočimi v prevozu. Korak do uresničitve prevoza je nato lahko zelo kratek. Nato stalno spremljamo kakovost storitev in stranki ponujamo vso podporo.

Kateri poklici nastopajo v

kombiniranem prevozu?

Naj omenim nekatere: voznik težke mehanizacije, dvigalist, skladiščnik, transportni komercialist, vlakovni odpravnik, dispečerji ... in številni drugi. Način dela je izrazito timski. Vsi zaposleni prispevajo, da se storitve opravijo na čim boljši način v zadovoljstvo strank in podjetja. Za prodajo v kombiniranem transportu na Slovenskih železnicah smo pristojni samo trije, v Sekciji za kombinirani promet Ljubljana, katere glavna dejavnost je kombinirani transport, je sodelujočih 47 zaposlenih, od tega 41 na Kontejnerskem terminalu Ljubljana, kjer se opravi večina storitev, povezanih s prekladanjem oziroma dostavo kontejnerjev od vrat do vrat.

Kolikšen je delež kombiniranega transporta v celotnem tovornem prometu SŽ?

Tu se lahko malo pohvalim, saj je bil ta delež ob mojem nastopu samo 9,5 odstotka, danes je ta delež pri prepeljanih tonah skoraj 20 odstotkov, vendar nam brez maksimalnega angažiranja vseh sodelujočih v procesu kaj takega niti slučajno ne bi uspelo. Tudi statistični podatki za preteklo leto so spodbudni, saj smo prepeljali 14,2 odstotka več transportnih enot in ustvarili smo za 28,3 odstotka več prihodkov kot leta 2006. Povečuje se tudi obseg dela na kontejnerskem terminalu. Splošno rast dosežemo v nespremljanem transportu, medtem ko se je število prepeljanih vozil pri spremljanih prevozi, torej z oprtnim vlakom, ki trenutno vozi šestkrat na dan na relaciji Maribor Tezno–Wels oziroma nazaj, zmanjšalo za 5,6 odstotka. Vzrok za zmanjšanje teh prevozov so konkurenčni produkti v okolici, predvsem vlaki na relaciji Szeged–Wels in Trst–Salzburg, ter nižje cene storitev na teh relacijah, ki so posledica pomoči, ki jih države udeleženke namenjuje kombiniranemu transportu. Žal pri nas ni tako.

Ali je oprtni prevoz potreba ali nujno zlo?

Oprtni prevoz je vedno posledica neklih zemljepisnih ali administrativnih ovir, kot so omejitve glede časa, ko se lahko opravlja prevoz, ali na primer Alpe. S komercialnega in proizvodnega vidika oprtni

prevoz ni optimalna storitev, saj je razmerje med bruto maso blaga in prepeljano neto maso neugodno. Glede na konkurenco si ne moremo privoščiti povišanja cen, temveč moramo stroške zmanjševati, in to ne samo pri oprtnih prevozi, temveč pri vseh prevozi. Kombinirani prevoz sicer na splošno vpliva na manjše onesnaženje okolja in prispeva k zmanjšanju števila nesreč, povzroča manj hrupa in za izvedbo potrebuje manj prostora.

S kakšnimi težavami se srečujete?

Konkurenca cestnih prevoznikov, predvsem za prevoze iz Kopa po Sloveniji oziroma nazaj, je izredno velika. Pravim, da bi bilo za cestnega prevoznika bolje, če bi se večji del prevoza opravil po železnici, prevoznik pa bi dostavljal kontejnerje s terminala. Tako bi vozilo opravilo v istem časovnem obdobju več voženj z manjšimi stroški kot danes, ter ustvarilo isti prihodek. Konkurenca tekmuje predvsem z nizkimi cenami ter drugimi prijemi, ki jih tu ne bi navajal. Poleg tega, da opravimo veliko prevozov po železnici, gre kar velika količina kontejnerjev iz Kopa v Avstrijo, Slovaško in na Madžarsko po cesti. Že nekaj časa nismo nabavljali novih prevoznih sredstev. Da bi zadostili potrebam na trgu, smo predelali vagon Gbs v Ladgs, ki so zelo primerni za prevoz najbolj pogoste transportne enote – kontejnerja velikosti 40 čevljev. Za zdaj nam vagonov ne primanjkuje, razen ob prihodu večjih kontejnerskih ladij ali ob novem letu, ko nastopijo »špice« oziroma želje naših uporabnikov, da bi vse odpemili v dnevno ali najpozneje dveh. Velika težava, s katero se v zadnjem času srečujemo, je prekladalna mehanizacija, na kontejnerskem terminalu, ki je potrebna temeljite posodobitve, predvsem mislim tu na portalna - mostna dvigala, tudi zato da bi lahko zmanjšali stroške in omogočili manipulacijo kontejnerjev z vlaka na vlak in izrabo vseh štirih tirov, ter omogočili nadaljnji razvoj »gatewayja«.

Katero izzive prinaša skupni evropski gospodarski prostor in odprtje trga železniških storitev?

Zasebni operaterji se bodo najbolj

verjetno lotili prevozov kompletnih vlakov – enovitih tovorov od točke A do B. To so prevozi, pri katerih ni treba izvajati medpotnih manipulacij, gre predvsem za prevoze rude in seveda kontejnerjev, tako da bomo verjetno izgubili določene tovore, če ne bomo pravočasno reagirali. Menim, da moramo na Slovenskih železnicah predvsem delati na zmanjševanju stroškov in vlagati v transportna sredstva, vagoni, dvigala ... Sicer se lahko rado zgodi, da nas sosednji terminali - Gradec, Beljak ali Zagreb - prehitijo, da nas tovor obide.

Ali dovolj izrabljamo peti in deseti železniški koridor?

Na petem koridorju izrabljamo celotne zmogljivosti, na desetem koridorju pa imamo še nekaj priložnosti za povečanje obsega prevozov. Del tovora, ki se prevaža po četrtem koridorju, iz Evrope v Grčijo, Turčijo oziroma Jugovzhodno Evropo preko Madžarske, nam je uspelo pridobiti na našo prevozno pot. Lani smo tako pridobili štiri pare vlakov na teden iz Kölna v Carigrad, saj je stranka zadovoljna tako s ceno kot s kakovostjo.

Največji izvor in ponor blaga je Luka Koper, veliki delež blaga se prevaža tudi na petem koridorju iz Italije v Romunijo in na Madžarsko. V Sloveniji so prevozne razdalje razmeroma kratke, težišče poslovanja je zato v mednarodnem prometu. V notranjem prometu nam je uspelo s kakovostjo storitve vlaka Komar, zato smo vpeljali še dva para shuttle vlakov med Koprrom in Ljubljano. Kontejnerski terminal Ljubljana želimo razviti v vložišče (gateway) za kombinirani transport v evropskem merilu, hkrati z dobro organizacijo in delom ustvarjamo razmere, da vagoni - blago hitreje zapuščajo Luko Koper in da se tirne zmogljivosti ter skladiščne zmogljivosti v Koprro hitreje sproščajo.

Ne glede na dosedanje pozitivne odzive naših strank, mislim, da moramo narediti še več. Operativne službe na Slovenskih železnicah namenjajo veliko pozornosti kombiniranemu transportu ter skrbno opravljajo svoje delo, vendar se navkljub velikemu prizadevanju sodelujočih včasih zgodijo pomanjkljivosti pri prevozu ali celo zamu-

de, ki lahko zaustavijo proizvodnjo v obratu, ki čaka na blago, zgodi se, da kakšen kontejner zamudi ladjo, da smo včasih na terminalu prisiljeni opravljati nadurno delo, vendar moramo stremeti k bistvu, to je zadovoljstvu naših strank z opravljanju storitvijo.

Ali se znamo dovolj hitro odzvati na spremembe in potrebe na trgu?

Povpraševanju na trgu za zdaj lahko zadostimo, kljub temu je dovolj prostora za izboljšave. Mislim predvsem na zmanjšanje administrativnih ovir, možne poenostavitve predpisov in izrabo vseh prednosti, ki jih prinaša interoperabilnost. Vedno gremo stranki naproti in čim bolj poskrbimo za njene prevoze. Konec marca bomo uvedli dve novi storitvi. Gre za tri pare vlakov na relaciji Ljubljana–Zeebrugge za blago iz Velike Britanije v Slovenijo in države južno in vzhodno od Slovenije. Druga storitev je vlak na relaciji Ljubljana–Carigrad za blago iz Slovenije in Evrope v Turčijo oziroma nazaj. Začeli bomo z enim parom vlakov na teden v Carigrad, cilj pa je vlak vsak dan v vsako smer. Čas prevoza bo znašal 62 ur. Tako blago iz Velike Britanije kot blago v Turčijo je zdaj na cesti. Stranka se je odločila, da bo nekaj naredila za okolje, tehtnico za prevoz po železnici pa sta nagnila pričakovana kakovost storitve na celotni prevoznici poti, krajši prevoznici čas kot tudi cena.

Dolgoročno pomenijo novi prevozi za Slovenske železnice resda nov tovor, hkrati pa obvezo, da nenehno zagotavljamo kakovost in razvijamo storitve. Našim strankam želimo tudi v prihodnje ponujati kakovostne storitve in se še uspešneje umestiti na zemljevid kakovostnih prevoznih poti v kombiniranem transportu.

Dejavniki uspeha je verjetno tudi pravo razmerje med delom in prostim časom. Kako si naberete novih moči, ko niste v službi?

Dejansko drži, da si v prostem času naberemo novih moči za delo. Športna dejavnost zelo dobro vpliva na počutje in zdravje. Vsaj enkrat na teden igram tenis, rad pa grem tudi na sprehod v naravo.



Novi tiri bodo ...

Na odseku štajerske proge med postajama Ponikva in Dolga gora potekajo korenita obnovitvena dela, in sicer trenutno na levem tiru. V okviru teh del bo izvajalec Železniško gradbeno podjetje iz Ljubljane, skupaj s podizvajalci, zamenjal ves nenosilni spodnji ustroj, položil gradbeni filc in geomehanske mreže za povečanje nosilnosti tampona, na novo položil tampon v debelini okrog 60 centimetrov. Na ta ustroj bo nato položen novi tir, ki bo dopuščal večje hitrosti ter osni pritisk 22,5 tone.

Naročnik del, vrednih 60 milijonov evrov, so Slovenske železnice, investitor Direkcija za vodnje investicij v javno železniško infrastrukturo, projektne načrte pa je pripravil Tiring, d. o. o., iz Trzina.

Vsa dela naj bi bila dokončana do zime, do takrat pa bo promet na tem delu proge močno oviran, saj po preostalem tiru poleg rednih vlakov dovažajo tudi ves potreben material za tampon in gramozno gredo. Zaradi imajo potniški vlaki manjše, pet- do desetminutne zamude.



*Pravijo, da vse poti
vodijo v Rim.*



Slovenske železnice, d.o.o. / fotografija: Ana Tušar / oblikovanje: Milena Gregorčič

Kako? Z vlakom, seveda!

Rim

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

 Slovenske železnice



UJNŽB, »Udruženje jugoslovanskih železničarjev in brodarjev«, je bilo ustanovljeno že leta 1909 v Trstu kot Zveza jugoslovanskih železničarjev, kot narodna stanovska organizacija, ki naj po zgledu Čehov in Poljakov poveže južnoslovanske stanovske kolege. Deklarirala se je kot nepolitična, le strokovna organizacija, ki ima namen varovati kulturne, gospodarske in socialne interese svojih članov. UJNŽB je redno prirejalo kongrese v različnih mestih stare Jugoslavije, tako leta 1936 že drugič v Ljubljani.