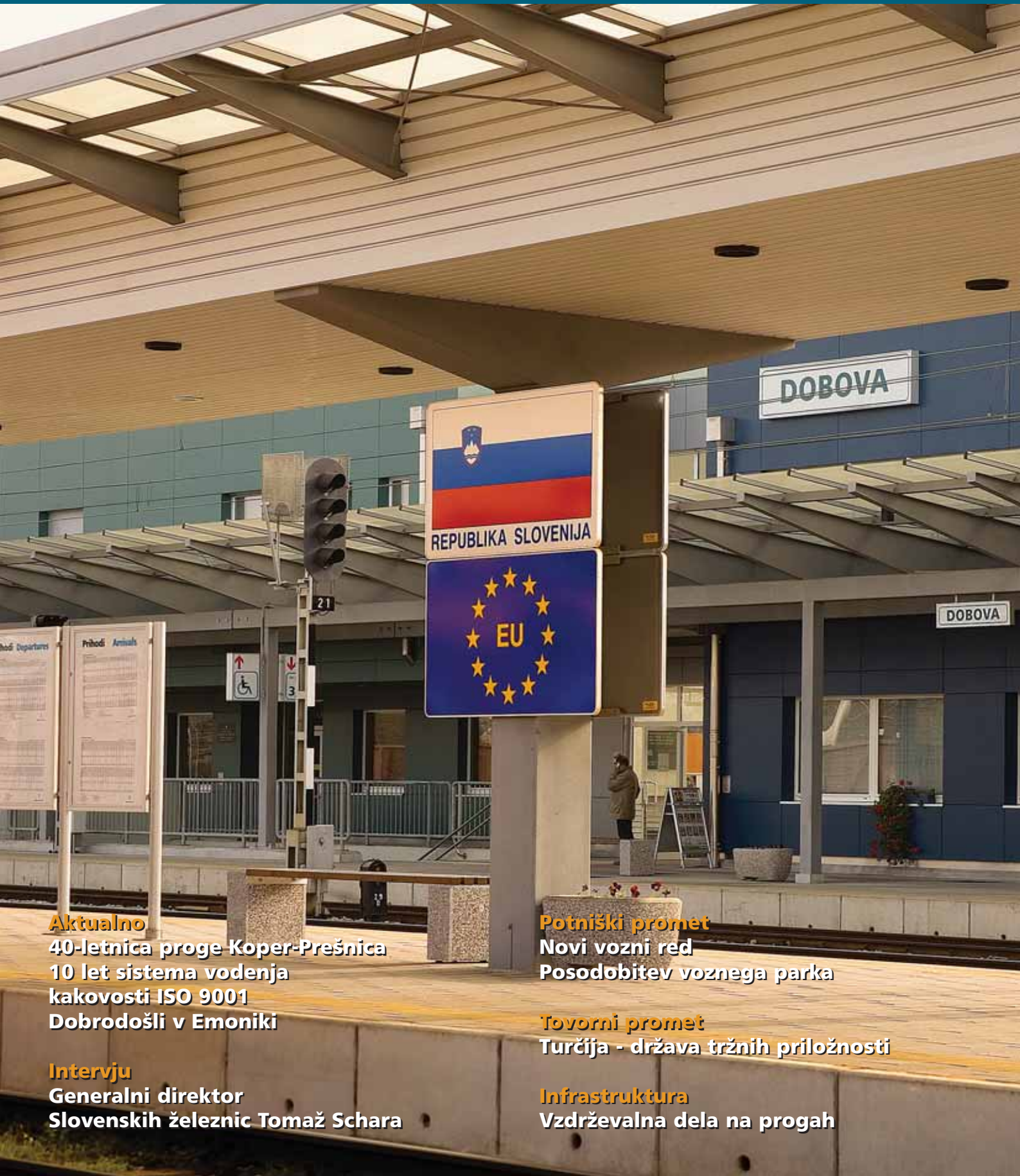


Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

40-letnica proge Koper-Prešnica
10 let sistema vodenja
kakovosti ISO 9001
Dobrodošli v Emoniki

Intervju

Generalni direktor
Slovenskih železnic Tomaž Schara

Potniški promet

Novi vozni red
Posodobitev voznega parka

Tovorni promet

Turčija - država tržnih priložnosti

Infrastruktura

Vzdrževalna dela na progah

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 20. januarja 2008.



Dobova. Nova schengenska meja.
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

40-letnica proge Koper-Prešnica
Zapis o nastanku in pomenu koprsko proge.



Aktualno

Dobrodošli v Emoniki
Emonika bo ponujala kombinacijo poslovnega centra, nakupovalno-zabavišnega središča, hotela visoke kategorije in nadstandardnih stanovanjskih prostorov.



Aktualno

10 let sistema vodenja kakovosti ISO 9001
Letos se izteka 10 let aktivnega izvajanja sistema kakovosti na Slovenskih železnicah.



Intervju

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara
Slovenske železnice potrebujejo nov zagon.



Potniški promet

Novi vozni red
Novosti voznega reda, ki je začel veljati 9. decembra.



Potniški promet

Posodobitev voznega parka
Predvidene dobave novih voznih sredstev od 2009 do 2014.



Tovorni promet

Turčija - država tržnih priložnosti
Slovenske železnice in Adria Kombi bodo uvedle kontejnerski vlak med Ljubljano in Istanbulom.



Infrastruktura

Vzdrževalna dela na progah
Fotoreportaža nekaterih vzdrževalnih del na naših progah.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 15. novembra imenoval generalnega direktorja Slovenskih železnic. Vodenje našega podjetja je prevzel Tomaž Schara, donedavna v. d. direktorja Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije. Že nekaj dni po imenovanju smo ga prosili za pogovor, v katerem je opisal svoje poglede na stanje in prihodnost podjetja.

3. decembra smo na Slovenskih železnicah obeležili 40-letnico proge Prešnica-Koper. Posebna vlaka iz Ljubljane in Luke Koper sta se srečala na postajališču Prešnica. Osrednja prireditve s pestrim kulturno-zabavnim programom je potekala na Osnovni šoli dr. Bogomirja Magajne. Slavnostne vožnje se je udeležilo večje število gostov iz Slovenije in tujine. Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je koprsko progo označil za hrbtenico slovenskega železniškega omrežja: »Po njej poteka kar okrog 40 odstotkov vsega tovora, ki ga prepeljejo naši vlaki. Lani ga je bilo za 7,4 milijona ton, njegova količina pa iz leta v leto narašča.« Proga Koper-Prešnica je bila sprva zgrajena za približno milijon in pol ton blaga letno. Toda nagel vzpon in razvoj Luke Koper je te zmogljivosti presegal že v prvih treh letih njenega obstoja.

Letos tudi mineva deset let, odkar je bilo na Slovenskih železnicah uspešno opravljeno certificiranje sistema vodenja kakovosti v skladu z zahtevami mednarodnega standarda ISO 9001. Zagotavljanje kakovosti storitev je ena najpomembnejših prioritet delovanja Slovenskih železnic. Po vzoru dobre svetovne poslovne prakse so Slovenske železnice med prvimi v svoji dejavnosti vzpostavile ta sistem in pridobile certifikat po zahtevah mednarodnega standarda ISO 9001.

Emonika bo svoje goste pozdravila novembra 2009. Obiskovalci in potniki bodo lahko v novem mestnem središču v centru Ljubljane doživljali kakovostne vsebine in storitve v novi železniški, avtobusni in potniški dvorani, poslovni stolpnici, stanovanjski stolpnici z nadstandardnimi stanovanjskimi prostori, novem hotelu priznane mednarodne hotelske verige ter v novem zabaviščno-nakupovalnem središču. Več o Emoniki lahko preberete na naslednjih straneh.

9. decembra je začel veljati novi vozni red v železniškem potniškem prometu. Vozni red za obdobje 2007/2008, ki velja od 9. 12. 2007 do 13. 12. 2008, prinaša nekaj sprememb. Pri pripravi voznega reda smo kar najbolj prisluhnili pripombam in predlogom naših uporabnikov.

Vizija potniškega prometa je med drugim postati eden izmed najboljših ponudnikov celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu. Investicija v ustrezna vozna sredstva je ključna pri zagotavljanju kakovostnih storitev v železniškem potniškem prometu. Predstavljamo vam predvidene dobave novih voznih sredstev od 2009 do leta 2014. Načrtovana je nabava 14 elektromotornih in 6 dieselmotornih garnitur in 30 sodobnih potniških vagonov.

Turčija je zagotovo država tržnih priložnosti tudi za Slovenske železnice, če bomo v prihodnje znali izkoristiti naš strateški položaj v Evropi ter ponudili tujim logističnim podjetjem in domačemu gospodarstvu organiziran prevoz blaga v Turčijo. Visoka gospodarska rast in povečevanje blagovne menjave med Turčijo in evropskim gospodarskim prostorom je vzpodbudila Slovenske železnice in Adria Kombi k uvedbi novega kontejnerskega vlaka med Ljubljano in Istanbulom.

Na naših progah potekajo številna vzdrževalna dela. Nekatera smo ujeli v fotografski objektiv. Med drugim sanacijo prvega nosilnega stebra mariborskega železniškega mostu. Most bo po sanaciji dovoljeval višjo hitrost vlakov in osno obremenitev. Zanimiva je bila tudi postavitve cestnega podvoza pri Europarku na progi Maribor-Maribor Studenci. Podvoz so izdelali zunaj in ga nato v dveh dneh z metodo potiskanja premaknili pod železniško progo. Na remontu proge med Ponikvo in Dolgo Goro je potekala sanacija spodnjega ustroja. Posneli smo tudi utrjevanje brežine pri Rimskih toplicah, zaključna dela na postajališču Moškanjci in rekonstrukcijska dela v Zamušanih.

Vesele božične in novoletne praznike, veliko sreče, zdravja in uspehov v novem letu 2008!

Proslava ob 40-letnici koprsko proge

3. decembra smo na Slovenskih železnicah obeležili 40-letnico proge Prešnica–Koper. Posebna vlaka iz Ljubljane in Luke Koper sta se srečala na postajališču Prešnica. Osrednja prireditev s pestrim kulturno-zabavnim programom je potekala na Osnovni šoli dr. Bogomirja Magajne v Divači. Slavnostne vožnje se je udeležilo večje število gostov iz Slovenije in tujine.

Začetek slovesnosti sta zaznamovala simbolni postanek in srečanje obeh vlakov na postajališču Prešnica ob 13.45. V Prešnici so visoke goste iz Luke Koper ter občin Koper in Hrpelje - Kozina pričakali predstavniki Slovenskih železnic in kvintet trobil Pihalne godbe Slovenskih železnic. Gostje so nato prestopili na vlak iz Ljubljane in se skupaj odpeljali do Divače, za njimi pa koprski vlak s povabljenimi gosti. Prihod obeh vlakov v Divačo po 14. uri so pričakali domačini, Pihalni orkester Divača in mažoretke s koračnico. Navzoče je pozdravil župan **Matija Potokar**.

Predsednik uprave Luke Koper **Robert Časar** je o pomenu železnice za Luko Koper povedal, da je pristanišče brez železnice kot hiša brez vrat. »V prvem desetletju obratovanja Luke Koper je ves promet med pristaniščem in njegovim zaledjem potekal po cesti. Tovore so v Luki nakladali na kamione in jih pripeljali do Kozine, kjer so jih preložili na vagono. Z naraščanjem prometa je to postajalo vse večji problem in je Luko, zaradi dodatnih stroškov, tudi finančno izčrpavalo. Železniška povezava z zaledjem je postala za pristanišče neodločljiva nujnost. Navezava na evropsko železniško omrežje je bila za Luko Koper pomembna prelomnica, saj ji je omogočila rast prometa in nove razvojne možnosti. Danes



Na postajališču Prešnica. Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in koordinator evropske komisije za šesti prednostni projekt Laurens Birkhof.



Pihalni orkester Divača.

potujeta po tirih kar dve tretjini blaga, ki zapušča in prihaja v pristanišče,« je še povedal Časar. Ob tem je izrazil upanje, da bi iz Kopra v Divačo kmalu lahko pripeljali po novi progi.

Generalni direktor Slovenskih železnic **Tomaž Schara** je koprsko progo označil za hrbtenico slovenskega železniškega omrežja: »Po njej poteka kar okrog 40 odstotkov vsega tovora, ki ga prepeljejo naši vlaki. Lani ga je bilo za 7,4 milijona ton, njegova količina pa iz leta v leto narašča. K temu je seveda treba prišteti še redne vožnje potniških vlakov. Z nenehno naraščajočim prometom se proga med Prešnico in Koprom bliža svojim skrajnim zmogljivostim. Na Slovenskih železnicah z



Slavnostni govornik minister za promet mag. Radovan Žerjav.

lastnimi ukrepi in s tesnim sodelovanjem z Luko Koper iz dneva v dan iščemo možnosti za povečanje zmogljivosti. Ob 40. obletnici koprskе proge je prav, da še enkrat jasno in glasno povemo, da potrebujemo novo povezavo Kopa z notranjostjo. Potrebujemo Luka Koper, potrebujemo jo Slovenske železnice in potrebu-

je jo Slovenija. Železniški transport v tujini doživlja renesanso. Prepričan sem, da je tudi pri nas že dozorelo spoznanje o pomenu železniškega transporta kot bistvenega dela oskrbe gospodarstva. Na Slovenskih železnicah bomo tudi vnaprej vse naše moči in znanje usmerjali v to, da bomo čim prej lahko zasadili prvo lopato



Pihalna godba Slovenskih železnic.

za novo povezavo. Vsem nam pa želim, da bi naslednja slavnostna vožnja med Divačo in Koprom že potekala po novi progi.«

Slavnostni govornik, minister za promet **mag. Radovan Žerjav**, se je uvodoma zahvalil vsem tistim gospodarstvenikom in njihovim somišljenikom, ki so imeli vizijo, verjeli vanjo in imeli pogum, da jo tudi uresničijo. Slovenskim železnicam je izrekel priznanje kot prevozniku, da kljub težavnemu poteku proge z dobrim sodelovanjem z Luko Koper skrbijo za čim večji prevoz tovora, kot upravljavcu javne železniške infrastrukture pa tudi za to, ker z velikimi napori skrbijo za vzdrževanje enotirne proge ob čim manjšem vplivu vzdrževalnih del na promet. Ob tem je povedal: »Na Ministrstvu za promet

vse te probleme seveda poznamo in se dobro zavedamo, da jih je treba čim prej rešiti. Reši jih lahko samo nova proga med Koprom in Divačo. Finančno konstrukcijo za celoten projekt bo gotovo treba zgraditi po načelu javno-zasebnega partnerstva. Vlada si že nekaj časa prizadeva poiskati najboljše možnosti in najsprejemljivejši pristop za takšno rešitev.«

Prizorišče dogajanja se je nato preselilo v prostore Osnovne šole dr. Bogomirja Magajne, kjer je potekal bogat – kulturno-zabavni program. Učiteljem osnovne šole gre zahvala za izviren prispevek pri zabavnem programu in sodelovanje pri organizaciji prireditve, šolarji pa so navdušili z recitacijo in plesnim nastopom, ki sta bila posvečena železnici.



Osrednja prireditev je potekala na Osnovni šoli dr. Bogomirja Magajne v Divači.



Nastop šolarjev Osnovne šole dr. Bogomirja Magajne.

Proga Koper–Prešnica je bila sprva zgrajena za približno milijon in pol ton blaga letno. Toda nagel vzpon in razvoj Luke Koper je te zmogljivosti presegel že v prvih treh letih njenega obstoja. Kljub vsem dosedanjim posodobitvam je trenutna propustnost proge daleč premajhna za količine tovorov, ki jih Luka Koper odpremlja ali sprejema po železnici. Slovenske železnice v sodelovanju z Luko Koper uresničijo kar 40 odstotkov tovarnega prometa. Lani so v Luki pretovorili 176.000 vagonov, letos jih bodo že 200.000.

Kopraska proga – 40 let



Gradbišče proge Prešnica - Koper 1967 (Foto: Pleterski)

Luka Koper, ki je bila ustanovljena leta 1957, v začetku ni imela neposredne povezave na železniško omrežje. Tovor so s kamioni vozili iz/v Podgorje in Hrpelje-Kozino ter pretovarjali na vagone oz. kamione. Ker je promet hitro naraščal, stroški pa so bili visoki, je kmalu začela aktivnost za izgradnjo proge, ki bi luko povezala na železniško omrežje. Proga je bila zgrajena leta 1967.

Variante

Odločitve o gradnji proge niso bile enostavne. Gre namreč za zelo težek teren in velik vzpon. Razmere so začeli proučevati že leta 1956. in izdelali okoli 20 variant povezav. V ožji izbor je prišlo 12 različic, ki so predvidevale priključek na progo Divača- Pulj, in sicer: dve na Podgorje, dve na Hrpelje-Kozino, eno na Rakitovec, tri na Prešnico in še štiri na druge točke puljske proge. Poleg bodočega pristanišča, so progo utemeljevali s potrebami obalnega gospodarstva, ki je bilo obremenjeno z visokimi stroški cestnega prometa. Tedaj so namreč stroški prevoza po železnici bili večkrat nižji kot po cesti. Prevoz 15 ton boksita iz Kopra do Ljubljane po cesti je tedaj stal 43 tisoč dinarjev, če bi imeli železnico pa le 8 tisoč din. To

je zelo omejevalo razvoj obalnega gospodarstva. Cesto proti Kopru so modernizirali leta 1962, vendar to stroškov bistveno ni zmanjšalo, povečalo je le hitrost in kakovost prevoza.

Po zahtevnih razpravah so se odločili za povezavo pri Prešnici, ki je stala 4,8 milijard din po cenah leta 1960. Rentabilnost proga naj bi dosegli pri 1,5 mio ton, kar so predvidevali leta 1971. Poleg stroškov proge je bilo treba vložiti še enkrat toliko sredstev za postajo, luške naprave, varnostne in telekomunikacijske naprave ter elektrifikacijo. Ko je promet luke, leta 1964, dosegel 700.000 ton, so bili vsi enotni da nadaljnji razvoj luke brez železniške proge ni možen. Ključni problem je bil denar in tudi nenaklonjenost zveznih oblasti. Proga je zato v prvi fazi grajena kot indu-

strijski tir. Po precejšnjih težavah so progo začeli graditi leta 1964, toda do 1966 so dela potekala neredno,

Podatki o progi:

Dolžina (km)	31,4
Najvišja točka (m)	496 (Prešnica)
Najnižja točka (m)	2 (Koper)
Največji nagib (promil)	25
Postaje 5 (vključ. z luško postajo)	
Predori	3
Mostovi	9
Nadvozi	5
Podvozi	15
Propusti	116
Deviacije	18
Najvišja hitrost (km/h)	80
Najmanjši polmer loka (m)	250



Tovorni vlak na koprski progi (Foto: M. Kranjec)

ker niso bila zagotovljena sredstva. Konec leta 1966 so bila v glavnem zaključena dela na spodnjem ustroju, zato so že januarja 1967 začeli polagati prve tire, ki so jih v celoti povezali do 5. oktobra. Gradnjo proge so ovirali tudi plazovi zlasti pri Podpeči in Rižani.

Glavni dogodki gradnje in obratovanja proge so bili:

- komisijski obhod proge 11.-13.2.1966 in 9.4.1965
- sklenitev tirne zveze 5.10.1967

- prvi vlak pripelje v Koper 16.11.1967
- slavnostna otvoritev proge 2.12.1967 v navzočnosti predsednika države Tita
- začetek potniškega prometa 10.6.1972
- elektrifikacija proge 27.12.1975
- nova potniška postaja 25.5.1979
- daljinsko vodenje prometa (telekomanda) iz postaje Hrpelje- Kozina 24.8.1981

- divaški lok 1.6.1986
- radiodispečerska zveza 28.2. 1987.

Enotirna proga je nadalje spremljala razvoj luke z dograditvami ter ojačitvami in danes komaj zmore obstoječi promet.

Opis proge

Enotirna proga normalne širine Prešnica-Koper se od cepi od proge Divača-Pulj v km 16,474. Začetna točka je na 496 m n.v.. Proga zračno razdaljo 16 km premaga v dolžini skoraj 32 km in z maksimalnimi dovoljenimi vzponi/padci. Od Prešnice teče proga po planoti mimo vasi Črnotiče, nato v zavoju prekorači strmo skalnato teraso in nadaljuje med naselji Loka in Brezovica do Podpeči. Naprej teče skozi 200 m dolg predor Zanigrad do Dola. Nato po 600 metrskem predoru nadaljuje mimo Hrastovelj, trikrat prečka reko Rižano in konča na Serminu kjer je zgrajena tovarna postaja Koper. Na progi so postaje Črnotiče, Hrastovlje in Rižana. Vsa križanja s cestami in potmi so izven nivoja.

Prihodnost proge

Že več let tečejo prizadevanja za gradnjo drugega tira oziroma nove proge med Divačo in Kopro. Projekt je bil zastavljen v okviru Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture leta 1996, vendar ni bil uresničen. Projekt je ponovno vključen v Resolucijo o nacionalnih programih razvoja RS do leta 2023 in naj bi bil uresničen okoli leta 2015.



Zasnova nove proge Divača- Koper in Trst (vir: PP Lj)



Minister za promet mag. Radovan Žerjav je bil 14. decembra prvič na obisku na sedežu Slovenskih železnic skupaj z državnim sekretarjem dr. Petrom Verličem in direktorico direktorata za železnice in žičnice Jelko Šinkovec Funduk. Sestal se je s poslovodstvom Slovenskih železnic. Generalni direktor Tomaž Schara mu je predstavil podjetje, pogovori pa so tekli o aktualnih zadevah in načrtih v prihodnje.



Dobrodošli v Emoniki

Emonika bo svoje goste pozdravila novembra 2009. Obiskovalci in potniki bodo lahko v Emoniki, novem mestnem središču v samem centru prestolnice, doživljali kakovostne vsebine in storitve v novi železniški, avtobusni in potniški dvorani, poslovni stolpnici, stanovanjski stolpnici z nadstandardnimi stanovanjskimi prostori, novem hotelu priznane mednarodne hotelske verige ter v novem zabaviščno-nakupovalnem središču. Pripravljala gradbena dela na Emoniki so se že začela.

Konec novembra so Emoniko, projekt stoletja za Ljubljano, podrobneje predstavili generalni direktor Emonike d. o. o. Csaba Toth, generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž

Schara, generalna direktorica Direktorata za železnice in žičnice na Ministrstvu za promet Jelka Šinkovec Funduk, podžupan Mestne občine Ljubljana prof. Janez Koželj ter arhitekt mednarodnega arhitekturnega biroja HOK International Barry Hughes. Govorci so se strinjali, da bo Emonika vsekakor predstavljala pomembno pridobitev tako za Ljubljano kot tudi Slovenijo.

Generalni direktor Emonike Csaba Toth vidi v Emoniki predvsem veliko razvojno možnost za Ljubljano in Slovenijo: »Emonika ju bo s svojimi vsebinami nedvomno predstavljala. Predstavljala pa bo še več, saj bo z njo zopet oživilo središče mesta.« Csaba Toth je tudi poudaril, da ekipa Emonike že opravlja intenzivno raziskovanje trga ter išče možnosti sodelovanja z domačimi arhitekti in podjetji, za katere meni, da jim bo Emonika zagotovo predstavljala dobro poslovno priložnost. Generalni direktor Emonike d. o. o. je predstavil časovni načrt izgradnje Emonike. Pripravljala dela so se na področju Emonike že pričela. V januarju bo sledila

Emonika

Bruto gradbena površina: 213.885 m²
 Neto gradbena površina: 92.000 m²
 Javno logistično območje: 11.000 m²
 Nakupovalno-zabaviščno območje: 56.000 m²
 Stanovanjsko območje: 25.000 m²
 Poslovno območje: 25.000 m²
 Hotel: 10.000 m²
 Parkirišča: 69.000 m²

Mejniki

17. oktober 2007: Podpis pogodbe o skupnem vlaganju v projekt med TriGranitom in Holdingom Slovenske železnice.

Konec leta 2009: Dokončanje prve faze projekta, v okviru katere bo zgrajena nova avtobusna postaja, Ljubljana pa bo dobila tudi novo nakupovalno in zabaviščno središče z več kot 250 trgovinami, restavracijami in bari, s kinodvorano ter fitnesscentrom.

Poletje 2010: Dokončanje druge faze projekta, ki vključuje tudi gradnjo nove železniške postaje. V sklopu Emonike bo takrat stal tudi poslovni center z 22.000 m² najemniških poslovnih prostorov, nadstandarden stanovanjski kompleks s 150 luksuznimi stanovanji z varovanjem in oskrbovanjem ter hotel s štirimi zvezdicami.

Spletna stran: www.emonika.si

Postaja Ljubljana

Vpovprečno št. potnikov ob delovnikih: 20.000 potnikov na dan.
 Št. vlakov: več kot 500 (potniški in tovorni vlaki).





odprtost za tuja vlaganja ni le mrtva črka na papirju, temveč realna oblika pridobivanja investicijskih sredstev za vse tiste, ki želijo in so sposobni pripraviti prave projekte na pravi način.«

Pomena Emonike za nadgradnjo javne infrastrukture se zaveda tudi Tomaž Schara, generalni direktor Slovenskih železnic: »Nova potniška dvorana, novi dostopi do peronov, parkirišča in povezava severa in juga postajnega območja bodo uporabnikom naših storitev v tovrstnem, zlasti pa v potniškem prometu, prinesli novo kakovost, celovito ponudbo, kakršno lahko pričakujejo od sodobnega železniškega prevoznika v 21. stoletju.«

In Ljubljana se z Emoniko resnično približuje 21. stoletju, meni podžupan Mestne občine Ljubljana prof. Janez Koželj, ki v Emoniki vidi predvsem središče, ki bo z vsemi vsebinami revitaliziralo ta predel Ljubljane in postalo pravo srce mesta. Kako veličastna bo Emonika,

faza del na infrastrukturi, po pridobitvi gradbenega dovoljenja pa se bo junija 2008 začela gradnja objektov. Emonika bo svoja vrata odprla novembra 2009, celotna izgradnja po projektu pa se bo zaključila leta 2010.

Jelka Šinkovec Funduk, generalna direktorica Direktorata za železnice in žičnice na Ministrstvu za promet, je prepričana, da »Emonika predstavlja projekt, ki je strateškega pomena ne le za

Slovske železnice in Ljubljano pač pa tudi za državo, saj bomo z Emoniko dobili novo poslovno ter javno logistično središče, ki bo prispevalo k oživitvi centra Ljubljane in omogočilo bistveno izboljšanje integralnega javnega prometa. Ocenjujem, da gre za prvi projekt javno-zasebnega partnerstva, ki se izvaja po lani sprejetem Zakonu o javno-zasebnem partnerstvu in s katerim država dokazuje, da njena



Arhitekt mednarodnega arhitekturnega biroja HOK International Barry Hughes na predstavitvi Emonike.



se bodo lahko Ljubljančani in Slovenci prepričali že leta 2009. Leta 2010 bo Emonika zgrajena v celoti.

Emonika bo na 231.885 m² ponujala kombinacijo poslovnega centra, nakupovalno-zabaviškega središča, hotela visoke kategorije in nadstandardnih stanovanjskih prostorov. Z arhitekturno dovršenostjo in inovativno gradnjo bo Emonika zaživela kot urbana povezava med ločenima deloma mesta. Emonika bo tako z vsemi vsebinami revitalizirala predel Ljubljane med Vilharjevo, Masarykovo in Dunajsko cesto in postala pravo srce mesta.

10 let sistema vodenja kakovosti Slovenskih železnic

Oktobra 1997 je bilo na Slovenskih železnicah uspešno opravljeno certificiranje sistema vodenja kakovosti v skladu z zahtevami mednarodnega standarda ISO 9001. Certifikat kakovosti je Bureau Veritas izdal 18. decembra 1997. Letos se torej izteka 10 let aktivnega izvajanja sistema kakovosti na Slovenskih železnicah.

Zagotavljanje kakovosti storitev je ena najpomembnejših prioriteta delovanja Slovenskih železnic. Po vzoru dobre svetovne poslovne prakse so Slovenske železnice med prvimi v svoji dejavnosti vzpostavile ta sistem in pridobile certifikat po zahtevah mednarodnega standarda ISO 9001. Verjamemo, da zaposlene in naše uporabnike prevevajo različni občutki, ko razmišljajo o kakovosti našega dela in storitev. Vsi cilji niso bili doseženi, splošna ocena pa je vsekakor pozitivna. Mogoče je najbolje strniti rezultate s pregledom kazalnikov kakovosti, ki so prikazani v tabeli. Kakovost je objektivizirana tako, da postavimo cilje za pomembne elemente kakovosti in določimo kazalnike, s katerimi spremljamo uresničevanje ciljev. Stanje se izboljšuje z analizo vzrokov za odstopanja in sprejemanjem ter uresničevanjem preventivnih in izboljševalnih ukrepov. Poslovni načrt in njegovo uresničevanje sta osnovna dokaza za sprotno ocenjevanje doseganja zastavljenih ciljev.

Ob letošnji kontrolni presoji sistema vodenja kakovosti so se presojevalci ozrli na preteklo obdobje in ocenili, da je sistem vodenja kakovosti prispeval k razvoju in zaupanju v kakovost dela in storitev. Sistem kakovosti smo pred petimi leti nadgradili s sistemom ravnanja z okoljem

po standardu ISO 14001, ki se tudi uspešno izvaja in izpopolnjuje.

Pogled pa je usmerjen v prihodnost. V okviru priprav strateškega načrta do leta 2015 je predviden nadaljnji razvoj obstoječih sistemov ter uvajanje novih. Skladno z dobro prakso so se že začele priprave za

dva nova sistema na področju zdravja in varnosti (OHSAS 18001 ter informacijske varnosti ISO 27000). V doglednem času pa bo treba začeti delo tudi na sistemu poslovne odličnosti.

Kakovost in uspešnost sta v prvi vrsti odvisni od ljudi. Mislimo na predstavnike lastnika, vodst-

vo, zaposlene, partnerje in zainteresirano javnost. Obletnica je priložnost za zahvalo vsem, ki so vztrajali in aktivno izvajali ter podpirali sistem vodenja kakovosti. Dosežki naj bodo spodbuda za prihodnost, kajti le visoka kakovost dela in storitev je jamstvo za obstoj in napredek v globalnem okolju.

KOLIČINSKI KAZALNIKI	1991–2006	2000–2006	2005–2006
Prepeljano blago	Cilj dosežen	Cilj dosežen	Cilj dosežen
Prepeljani potniki	Pod pričakovanji	Cilj dosežen	Cilj dosežen
Vlakovni kilometri	Pod pričakovanji	Cilj dosežen	Cilj dosežen
KAZALNIKI KAKOVOSTI	1991–2006	2000–2006	2005–2006
Zamude potniških vlakov	Pod pričakovanji	Pod pričakovanji	Cilj dosežen
Zamude tovornih vlakov	Pod pričakovanji	Pod pričakovanji	Cilj dosežen
Komercialna hitrost potniških vlakov	Cilj dosežen	Cilj dosežen	Cilj dosežen
Komercialna hitrost tovornih vlakov	Pod pričakovanji	Pod pričakovanji	Bližanje cilju
Izredni dogodki (odgovornost železnic)	Cilj dosežen	Cilj dosežen	Cilj dosežen
Izredni dogodki (odgovornost izven)	Cilj dosežen	Pod pričakovanji	Pod pričakovanji
Ocena kakovosti potniškega prometa	Pod pričakovanji	Cilj dosežen	Bližanje cilju
Ocena kakovosti tovornega prometa	Cilj dosežen	Cilj dosežen	Cilj dosežen
Zasedenost sedežev	Cilj dosežen	Pod pričakovanji	Bližanje cilju
Obtek vagonov	Cilj dosežen	Cilj dosežen	Bližanje cilju



Izvršni direktor Skupnosti evropskih železnic v Sloveniji

Izvršni direktor Skupnosti evropskih železnic (CER) dr. Johannes Ludewig je 23. novembra obiskal Ministrstvo za promet Republike Slovenije ter se ob tej priložnosti tudi prvič srečal z novim generalnim direktorjem Slovenskih železnic Tomažem Scharo. Sloveniji se približuje predsedovanje Svetu EU; srečanja med izvršnim direktorjem Skupnosti evropskih železnic in ministrstvom za promet države, ki prevzema predsedovanje, so namreč ustaljena praksa. Skupnost evropskih železnic zastopa železniške interese v evropskih političnih institucijah, svetuje in daje priporočila



Tomaž Schara in Johannes Ludewig

la snovalcem evropske transportne politike ter s stališči prispeva k njeni končni vsebini. Dr. Ludewig je državnega sekretarja dr. Verliča seznanil z aktualno vsebino, pomembno za železniški sektor. Izrazil je interes, da Slovenija v času predsedovanja Svetu EU pospeši diskusijo o predvideni reviziji direktive o Eurovinjeti, ponotranjenju eksternih stroškov in potencialnem viru financiranja infrastrukture ter usklajenem razvoju interoperabilnosti na prednostnih evropskih koridorjih, z namenom povečanja prometnih tokov blaga.

Pozornost sta namenila tudi razvoju železniškega sistema na območju jugovzhodne Evrope, posebnim problemom železnic iz novih članov EU, ki se soočajo z nestabilno finančno situacijo, pomanjkanjem finančnih sredstev za posodobitev voznega parka in visokimi pristojbinami za uporabo infrastrukture. Dr. Ludewig je ob zaključku pogovora zagotovil podporo Skupnosti evropskih železnic pri uresničevanju nalog Slovenije v času njenega predsedovanja.

Mirjam Kastelič

Alojz Pörš za v. d. direktorja AŽP

Vlada Republike Slovenije je na seji 28. novembra imenovala Alojza Pörša za vršilca dolžnosti direktorja Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije (AŽP), in sicer do imenovanja direktorja AŽP po opravljenem natečaj-

nem postopku, vendar ne več kot za šest (6) mesecev.

Alojz Pörš (rojen 1961), po poklicu diplomirani upravni organizator, je ves čas zaposlen v železniškem sektorju. Začel je kot vlakovni odpravnik v Murski Soboti, nadaljeval

pa kot šef postaje, pomočnik vodje delovne enote in prodajni predstavnik za tovarni promet. Lani je postal svetovalec direktorja AŽP, trenutno pa je vodja službe za kadrovske, finančne in splošne zadeve v AŽP.

Sprejeta aneksa za vzdrževanje infrastrukture in potniški promet

Vlada Republike Slovenije je 30. novembra sprejela aneks k pogodbi o opravljanju obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture v letu 2007 za obdobje od 1. 7. 2007 do 31. 12. 2007 v vrednosti 3.500.000 evrov (z DDV) in aneks k pogodbi o izvajanju obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem železniškem prometu

v letu 2007. Z odobritvijo obeh aneksov naročnik zagotavlja nujna dodatna finančna sredstva za izvajanje obeh gospodarskih javnih služb. Za podpis pogodbe z izvajalcem, družbo Slovenske železnice d. o. o., je vlada pooblastila Alenko Dremelj, v. d. direktorja Direkcije Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo.

Postavili vseh 18 zapornic

V sklopu posodobitve signalno varnostnih naprav na železniški progi Ormož-Murska Sobota je bil v začetku decembra v Rakičanu predan v poskusno obratovanje še zadnji od 18 nivojskih prehodov na tem odseku.

Predstavitev dela ministrstva za promet

Minister za promet mag. Radovan Žerjav na tiskovni konferenci 23. novembra ocenil rezultate dela v prometnem resorju in predstavil načrte ministrstva.

vidne učinke na stanje varnosti; sprejem noveliranega Akcijskega načrta za uvedbo novega cestninskega sistema, ki predvideva dvofazen prehod na zaprt

čimer bodo zagotovljene tehnična poenotenost ter večja varnost in pretočnost železniškega prometa. Poteka tudi izvedba daljinskega vodenja elektronapajalnih postaj; te se bodo upravljale iz regionalnih centrov vodenja v Ljubljani, Postojni in Mariboru, s čimer bo ukinjena stalna 24-urna zasedba objektov z dežurnimi stikalničarji.

Omeniti velja še podpis Pisma o nameri za sodelovanje v projektu **Evropski distribucijski center Sežana**. Podpisnice pisma (MzP, MOP, MG ter Luka Koper in Občina Sežana) nameravajo z realizacijo projekta tranzitne blagovne tokove v regiji oplemenititi in nuditi storitve dodane vrednosti.

MzP izvaja letos projekte v okviru rebalansa proračuna za leto 2007, ki znaša 535,3 milijona evrov. Kar 47 odstotkov od tega zneska je namenjenih železnicam, kjer je bila v letošnjem letu izvedena bistvena sprememba: vsa sredstva za investicijska vlaganja v državno železniško infrastrukturo so po novem predvidena v državnem proračunu. Za izvajanje železniških investicij skrbi novoustanovljena Direkcija za vodenje investicij v JŽI. Po obsegu vlaganj sledijo državne ceste, ki jim ministrstvo letos namenja 39 odstotkov svojega proračuna. Nadalje sofinancira izgradnjo avtocest in posodabljanje letališča Maribor. Za področje železnic in avtocest bo RS do konca leta črpala tudi sredstva EU.

V letu 2008 načrtujejo v MzP povečanje proračunskih sredstev za področje prometa za dobrih 26 odstotkov oziroma na 678,7 milijona evrov. Pretežni del načrtovanih sredstev je namenjen investicijskim ukrepom za izboljšanje prometne infrastrukture. Še zlasti v novem programskem obdobju 2007–2013 načrtujejo večji obseg investicij v železnice. Za investicije na področju železnic bodo tako v letu 2008

namenili 184,4 milijona evrov oziroma kar 85 odstotkov več sredstev kot v letošnjem letu.

Načrti v letu 2008

Predvidoma do konca leta 2008 bo zaključeno delo na skupno 94,1 km **avtocest**, od tega 60,2 km na Pomurskem kraku, 13,7 na Gorenjskem kraku, 11 km na Vipavskem kraku, 5,5 na Dolenjskem kraku ter 3,1 km na Primorskem kraku. Do konca 2008 bo v celoti dokončan V. koridor, X. koridor pa v letu 2009.

Pospešeno se bodo odvijale dejavnosti izgradnje **nove cestne povezave** na 3. razvojni osi (skozi Koroško in Savinjsko regijo) ter posodobitve cestnih povezav na 4. in 3.a razvojni osi.

Na področju razvoja **javne železniške infrastrukture** se bo nadaljevala modernizacija prog zlasti na V. koridorju, s čimer bomo zagotavljali tehnično poenotenost ter večjo varnost in pretočnost železniškega prometa.

Na področju **civilnega letalstva** se načrtuje začetek gradnje novega Centra za vodenje in kontrolo zračnega prometa na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, na mariborskem letališču pa obnovitev in razširitev potniškega terminala.

Na področju pomorstva bo MzP nadaljevalo dejavnosti za vzpostavitev **potniškega terminala v koprskem pristanišču**.

Zakon o prevozih v cestnem prometu daje pravno podlago za uvedbo enotne vozovnice v javnem linijskem avtobusnem prometu. Na tej podlagi so že bili izdelani standardi dostopnosti do **javnega potniškega prometa** in splošni prevozniki pogoji. V začetku leta 2008 bodo dokončane strokovne naloge izdelave modela tarif. Projekt uvedbe enotne vozovnice je trenutno v fazi izdelave conskega sistema.

S tiskovne konference



Ministrstvo za promet je letos pripravilo 25 predpisov, od tega: 5 predpisov državnega zbora (4 zakone in en letni plan), 5 predpisov vlade in 15 predpisov ministra. Minister je izpostavil:

- sprejem novele Zakona o železniškem prometu in Zakona o varnosti v železniškem prometu, s čimer smo v pravni red Republike Slovenije implementirali direktive Evropske unije iz t. i. II. železniškega paketa;
- sprejem Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (Skupaj za večjo varnost), pri čemer smo v celoti upoštevali tako Belo knjigo *Evropska prometna politika do 2010* kot tudi *Evropski akcijski program*, ki poudarja, da se število smrtnih žrtev na cestah do leta 2010 zmanjša za polovico;
- pripravo predloga novele Zakona o varnosti cestnega prometa, katerega temeljni cilj je zmanjšati število prometnih nesreč z najhujšimi posledicami in v zakon umestiti takšne dopolnitve, ki imajo neposredno takojšnje in

elektronski cestninski sistem – s tem, da bo v I. fazi, ki bo zaključena v letu 2009, uveden zaprt cestninski sistem v prostem prometnem toku za tovorna vozila nad 3,5 tone največje dovoljene mase, v letu 2010 pa bo zaključena II. faza z uvedbo elektronskega cestninjenja še za vsa druga vozila;

- sprejem Zakona o davku na tonažo, ki smo ga pripravili v sodelovanju z MF-jem kot nosilnim ministrstvom; uporabljati se bo začel z dnem, ko bo Evropska komisija odobrila shemo državne pomoči po tem zakonu. Na pobudo ministrstva za promet je bila sprejeta posebna davčna osnova za pomorščake; v davčno osnovo od dohodka, ki ga zavezanec doseže v zvezi z opravljanjem dela na trgovski ladji dolge plovbe, se upošteva samo 50 odstotkov dohodka.

Na področju **javne železniške infrastrukture** poteka posodobitev obstoječih entitirnih prog Divača–Koper in Pragersko–Ormož ter njihovih signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav, s

S seminarja o vlogi železnice

V letu, ko praznujemo 150-letnico dokončanja Južne železnice, se je zvrstilo kar nekaj dogodkov. Znanstveno-raziskovalno središče Univerze na Primorskem je 15. novembra skupaj s Fakulteto za humanistične študije Koper in Zgodovinskim društvom za južno Primorsko organiziralo svojevrsten mednarodni seminar oziroma znanstveno posvetovanje, ki so se ga udeležili predavatelji in profesorji iz Slovenije, Hrvaške, Italije in Avstrije.

Namen srečanja je bila obravnavati vlogo slovenskega prostora pri prometni povezavi Sredozemlja s srednjo Evropo. Devet predavateljev je v svojih prispevkih z različnih zornih kotov prikazalo vpliv izgradnje železnice na razvoj slovenskega ozemlja in povezave med slovenskim prostorom, srednjo Evropo in Sredozemljem v zadnjih treh stoletjih.

Uvodno besedo je podal predsedujoči **dr. Jože Pirjevec** s prispevkom o odprtju železniške proge od Ljubljane do Trsta. Ta pomembna železniška povezava, ki je vodila z Dunaja do Trsta, je bila zgrajena predvsem zaradi ekonomskega in strateškega pomena in je bistveno pripomogla h kulturnemu, gospodarskemu in družbenemu preoblikovanju našega prostora. Že od prazgodovine je bil današnji slovenski prostor izredno pomemben zaradi trgovskih poti (zgodba o Jazonu in Argonavtih, jantarska pot z Baltika).

Razvoj Trsta se je nekako začel v času Karla VI., ko je mesto razglasil za svobodno pristanišče. Sledila je pomembna prelomnica – izgradnja železniške proge do Dunaja. Kljub vsem geografskim preprekam (Ljubljansko barje, kraški teren z zelo nadležno burjo in pomanjkanjem vode za oskrbo lokomotiv) je bil projekt železniške povezave uspešno izpeljan in je postavil temelje nadaljnjega razvoja prometne infrastrukture. Odprtje železniške povezave leta 1857 pomeni pravi razcvet Trsta kot pomembnega pristanišča, ekonomski razvoj in hitro

demografsko rast. Trst je bil 50 let pozneje povezan z osrčjem Avstro-Ogrske monarhije še z bohinjsko progo. Progi sta odigrali pomembno vlogo v času prve svetovne vojne. Po mnenju dr. Pirjevca je bilo po koncu druge svetovne vojne in še posebej po letu 1954 zelo pomembno dejstvo, da je Slovenija dobila izhod na morje. Povezava kopske luke z železnico je pomenila nadaljnji gospodarski razvoj, ki ni bil nujno vezan na balkanske dežele. Po besedah dr. Pirjevca je bil to eden odločilnih trenutkov v naši zgodovini in pomeni začetek osamosvajanja Slovenije.

Dr. Branko Marušič z Znanstvenoraziskovalnega centra SAZU je predstavil razvoj železniške infrastrukture na Goriškem in pomen, ki ga je le-ta imela pri razvoju prostora. Goriška je na povezavi Podonavja z Lombardijo veljala za prehodno ozemlje in priključek na južno železnico. Šele kasneje je postala pomembnejša predvsem v načrtih za povezavo s severom do Salzburga. Ta ideja se je uresničila z gradnjo bohinjske proge. Železniške povezave Gorice so omogočile razvoj krajevnega gospodarstva, zlasti industrije, kmetijstva in kasneje tudi turizma.

Pomembna vloga prihoda železnice v Trst se je kasneje pokazala tudi v procesu modernizacije družbe v Istri in njene spremembe. **Darko Dukovski** z reškega vseučilišča je predstavil razvoj in proces modernizacije Istre v obdobju razvoja in gradnje železniških prog v Istri. Železniška povezava je pomenila zelo pomembno priložnost modernizacije v 6 kapetanatih Istre, v katerih je bil razvoj dokaj različen. Do tedaj je bila družba precej zaozerala in še vedno so veljali nekakšni polfevdalni odnosi. Pomemben mejnik je bila izgradnja proge do Pule, ki je pomenila razvoj iz male vasi v drugo največje hrvaško mesto na prelomu 20. stoletja.

Ravno tako kot sama železnica je pomembno tudi življenje na in ob njej. **Dr. Marjan Drnovšek** je predstavil pomen železniških

povezav za množično izseljevanje Evropejcev na vse konce sveta, zlasti v Združene države Amerike. Vlak in para sta bila temelj tehnologije prometa. Izseljenci pa so postali posel stoletja. Železniške povezave niso bile vzrok za izseljevanje, ampak so to omogočile. Krajšanje razdalj z železnico in novimi prevozi je pomenilo več možnosti za izseljevanje. Ljubljana je postala pomembno železniško križišče vsaj v lokalnem smislu in središče izseljevanja s Kranjskega in drugih bližnjih področij. Od tu so vodile pomembne poti izseljencev. V glavnem so prevladovali tri smeri: proti Dunaju in nato preko Leipziga do nemških pristanišč, smer proti jugu v Trst in francoska smer na zahod preko Švice v pristanišče Le Havre. Zgodovinar **Borut Klabjan** je v svojem prispevku obravnaval publicistični opus češkega inženirja, uradnika Južne železnice Odon Pare, ki je pisal o vlogi železniških povezav med srednjo Evropo in Trstom v času pred in po prvi svetovni vojni. Aktivno se je vključil v polemiko o prihodnosti Trsta s stališča njegove gospodarske funkcije. Pisal je za slovenske in češke časopise, v katerih je poudarjal vlogo Trsta kot pomembnega prometnega izhodišča za gospodarstvo podonavskega prostora.

Sabine Rutar se je osredotočila na vlogo železnice pri gospodarskem izkoriščanju Slovenije med drugo svetovno vojno. Preučevala je predvsem izkoriščanje zasavskih premogovnikov kot enega največjih slovenskih gospodarskih objektov. V svojem prispevku je prišla do ugotovitve, da je imela prav železniška povezava pomembno vlogo pri izkoriščanju, da pa napadi odporne gibanja na železnico vsaj do druge polovice leta 1944 niso pomenili kakšne večje ovire pri izkoriščanju premogovnikov. Na obdobje druge svetovne vojne in vlogo železnice v tem času sta opozorila dva referata. O južni železnici kot objektu vojaških operacij in sabotaž slovenskih partizanov je govoril **dr. Damijan Guštin**

z Inštituta za novejšo zgodovino v Ljubljani. Izpostavil je dve obdobji napadov na proge. Prvo obdobje povsem gverilskega bojevanja, ko so bili napadi manjši in improvizirani. V drugem obdobju po letu 1943 pa so ti bili že načrtovani in so bile zanje zadolžene posamezne specializirane enote, vendar je bil pristop do proge v tem času že oviran z okupatorjevimi ukrepi zavarovanja. V tretji fazi napadov 1944 in 1945 pa je bila južna železnica že predmet sistematičnega sodelovanja partizanov in zahodnih zaveznikov. Tega delovanja se je podrobneje dotaknil **Gorazd Bajc**, ki je predstavil vlogo angleških obveščevalnih služb in sodelovanje s partizani pri sabotažah na železniških progah predvsem proti koncu vojne. Zahodni zavezniki so te sabotažne akcije ocenili kot zelo dobro izvedene in so bili celo presenečeni nad njihovo učinkovitostjo.

Zadnje predavanje je imela **Monica Rebeschini** z Deželnega inštituta za zgodovino odporne gibanja v Furlaniji - Julijski krajini. Govorila je o načrtovanju in izgradnji slovenskega železniškega omrežja v petdesetih in šestdesetih letih. Izpostavila je problem gradnje proge Koper-Prešnica. V tem času je v politiki prevladala »centralistična« opcija (Ranković) v nasprotju z »liberalno« (Kardelj), ki je zagovarjala projekt izgradnje zelo drage proge Bar-Beograd. Polemika, ki se je odvijala na politični ravni med »konzervativci« in »liberalci«, je predstavljala onesposobitven element v razvoju slovenskega železniškega omrežja, kot priča prav primer izgradnje proge Koper-Prešnica.

Znanstveni posvet je zaokrožil daljše časovno obdobje, ki sega od merkantilistične politike razsvetljenih habsburških vladarjev 18. stoletja do današnjih dni, in prikazal dinamičen razvoj gospodarske, družbene, kulturne in politične zgodovine širšega jadranskega ter srednjeevropskega prostora v zadnjih treh stoletjih.

Slovenske železnice potrebujejo nov zagon



Tomaž Schara
generalni direktor

Tomaž Schara, donedavna v. d. direktorja Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije, je 16. novembra prevzel vodenje našega podjetja. Že nekaj dni po imenovanju smo ga prosili za pogovor, v katerem je opisal svoje poglede na stanje in prihodnost podjetja.

Vaša predstavitev na nadzornem svetu je po besedah predsednice nadzornega sveta Jelke Šinkovec Funduk naredila zelo dober vtis, poleg tega so nadzornike prepričale vaše reference. Kakšna je bila vaša poklicna pot in na katerih področjih ste do sedaj delovali?

Po študiju matematike na ljubljanski univerzi sem se zaposlil v podjetju Hermes. Zelo kmalu sem skupaj s tremi sodelavci ustanovil podjetje na področju informacijske tehnologije. To je danes HERMES SoftLab – osemsto inženirjev na področju informacijskih tehnologij. Skupaj sem rasel s podjetjem deset let in v tem času končal študij MBA na mednarodni poslovni šoli, danes Bled, takrat še Brdo, kjer sem pridobil sistemsko poslovno razmišljanje in spoznal ustrezna upravljalvska orodja.

Konec devetdesetih let sem prevzel sanacijo enega izmed hčerinskih podjetij družbe HERMES SoftLab, ki smo ga pozneje s kolegi tudi odkupili ter se podali na trg poslovnega svetovanja. V

obdobju od leta 2000 smo delali na različnih projektih in sodelovali z mnogimi slovenskimi podjetji in organizacijami. Ukvarjali smo se s problematiko izvajanja sprememb, skratka kako iz dobrega podjetja narediti še boljše oziroma kako iz podjetja v težavah narediti zopet dobro podjetje. Delovali smo na različnih ravneh, upravah, nadzornih svetih, pa tudi kot zunanji svetovalci brez izvršnih pooblastil.

Na dosedanje dosežke v različnih panogah – bančništvo, visoko tehnološka proizvodnja na področju karbona, kovinsko-predelovalna industrija, telekomunikacije – ter na projekte za Vlado Republike Slovenije v zvezi s poslovno odličnostjo in modelom odličnosti EFQM sem upravičeno ponosen. Verjamem, da lahko v mandatu, ki mi je bil zaupan na Slovenskih železnicah, dosedanje znanje in predvsem izkušnje koristno uporabim in pomagam vodstvenim in vodilnim delavcem v organizaciji, da skupaj z vsemi sodelavci dosežemo želene cilje.

Železnice ste imeli priložnost spoznati na položaju v. d. direktorja Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije. Kako ocenjujete položaj Slovenskih železnic kot operaterja znotraj Slovenije in regije?

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije je v skladu z Zakonom o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu in Zakonom o varnosti v železniškem prometu izredno pomemben organ, katerega vloga se bo še izkristalizirala v praksi. Gre za izrazito strokoven organ, ki na eni strani usklajuje interese države – ministrstva za promet, na drugi strani pa interese EU za odpiranje in napredek železniškega prometa v celotni Evropi. V procesu transformacije AŽP v skladu z novo zakonodajo, ki se je dogajal v času, ko sem jo vodil kot v. d. direktorja, sem spoznal tudi ostale udeležence v železniškem sistemu, med drugim tudi sku-

pino Slovenske železnice skupaj s hčerinskimi podjetji. Spoznal sem tudi postopke pridobivanja varnostnih spričeval, ki so v teku za naše bodoče konkurente – prevoznike, ki bodo s svojimi storitvami, svojo opremo in svojimi zaposlenimi prišli na naš trg. Bilo bi neodgovorno, če se ne bi na to pripravili na način, da tisto, kar znamo dobro narediti, še izboljšamo in se na trgu izkažemo kot dostojen tekmeč. Naš trg ni samo Slovenija, ampak je treba najti tiste nišne destinacije, ki so v tovrstnem prometu zanimive za naše izvozno gospodarstvo, oziroma destinacije, ki so v potniškem prometu zanimive za turistična potovanja po Sloveniji in v tujino. Mednarodni potniški promet bo namreč leta 2010 dokončno dereguliran in odprl se bo tuji konkurenci.

Ste vodilni in bivši evropski ocenjevalec za priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost (PRSCO) in evropski model odličnosti EFQM. Kje se nahajajo Slovenske železnice po merilih modela odličnosti?

Slovenske železnice kot podjetje v lasti države se mora pridružiti organizacijam v javnem in zasebnem sektorju, ki model že uporabljajo. Z uporabo tega modela se podjetja samooceňujejo in iščejo priložnosti za izboljšave. Najboljša podjetja med njimi tudi tekmujejo. Model je izredno sistematičen in rigorozen, temelji na skupinski oceni različnih strokovnjakov, tako da kakršna koli ocena, ki bi jo podal na individualni osnovi, ne bi bila relevantna glede na model. Za samooceňevanje bi lahko pridobili nekaj strokovnjakov iz Slovenije z različnih področij, druge pa iz Evropske unije. Sam rezultat bo v prvem krogu samoocene treba jemati kot izziv zato, da se vse, kar je dobrega, organizira bolj sistematično v celovit sistem za doseganje boljših poslovnih rezultatov.

Kako ocenjujete storitve Slovenskih železnic v potniškem in tovrstnem

prometu z vidika kakovosti in konkurenčnosti?

Prvi vtisi, ki še niso utemeljeni z globljimi analizami, vendarle kažejo na neko nenavadno sorazmerje med kakovostjo, dojemanjem naročnikov glede kakovosti storitev in doseženimi poslovnimi rezultati. Slovenske železnice so podjetje s skoraj neprimerljivo, 160-letno, tradicijo na slovenskem trgu, etiko strokovnega izvajanja storitev za naše stranke in potnike. Pri tem smo očitno zanemarili ekonomsko učinkovitost izvajanja teh storitev. Mogoče ne znamo svoja tehnološka in tehnična znanja predstaviti kupcev v taki obliki oziroma sestaviti v uglašeno rešitev kupčevih problemov, da bi kupci bili pripravljeni plačati višjo premijo nad dejanskimi stroški.

Ali Slovenske železnice potrebujejo nov zagon?

Slovenske železnice bodo doživele nov zagon zato, ker je z več smeri prišel čas za to. Trg železniškega prometa v Evropski uniji se deregulira, tokovi blaga in potniški tokovi so se globalizirali. Preko naše izredno ugodne prometne lege potekajo blagovni tokovi iz Azije v osrčje Evrope, z lberskega polotoka v vzhodno Evropo in obratno. Poslušamo z evrom v enem največjih ekonomskih sistemov na svetu brez meja, tako gospodarskih kot migracijskih. Preprosto ne moremo tovrstnega in potniškega prometa kar tako prepustiti cestam, že zato ne, ker so železnice posebej učinkovite pri prevozih na večjih razdaljah in ekološko bolj sprejemljiva oblika prevoza.

Katere ukrepe in rešitve načrtujete v poslovanju Slovenskih železnic, konkretno v potniškem in tovrstnem prometu ter na področju infrastrukture?

Treba je sprejeti ključne ukrepe za nadaljnje izboljševanje ponudbe storitev – torej logističnih storitev in storitev za potnike. V tovrstnem prometu gre za ponudbo celovitih logističnih storitev. Pri razvoju logističnih storitev in rešitev bomo, tako kot

zdaj oziroma še bolj intenzivno, sodelovali z različnimi partnerji. Potniku bomo nudili bolj učinkovit in atraktiven prevoz tako za dnevna potovanja na delo in v šolo kot tudi za potovanja po Sloveniji in izven nje. Zemljišča ob železniških postajah ter del zemljišč, ki se je sprostil po ukinitvi mejnega prometa, je treba bolje izkoristiti z namenom, da se omogoči razvoj dodatnih storitev v potniškem prometu, parkirne hiše, trgovine, storitvene lokale za potrebe dnevne migracije in potovanja, ter pri storitvah prevoza blaga vzpostaviti dodatne dodelavne posle. Na področju javne železniške infrastrukture je treba, ne glede na voljo in investicijske možnosti Republike Slovenije za vlaganja v novo infrastrukturo, v čim večji meri izkoristiti tudi že obstoječo.

Čemu boste na kadrovskem področju posvečali največ pozornosti?

Kadrovsko področje v tako velikem in večplastnem kolektivu je občutljiva tema. Zagotoviti je treba, da se kadrovski potenciali izkoristijo v popolnejši meri, da vsak posameznik razume svojo vlogo v sistemu in svoj doprinos h končnemu rezultatu, da svojo vlogo odgovorno razvija in izboljšuje ter pomaga ustvarjati nove vloge. Tako se zagotavlja tudi socialna varnost zaposlenih in pogoji, da bo delo na železnici dovolj zanimivo za strokovne in vodstvene delavce.

Bližajo se božični in novoletni prazniki. Kakšno je vaše sporočilo zaposlenim za prihodnje leto?

Božično-novoletni prazniki so priložnost, ko se posvetimo družini in prijateljem, za katere med letom morda ni bilo dovolj časa. Sodelavcem na Slovenskih železnicah v tem času želim, da bi se v to družjenje podali z optimizmom in z željo, da prispevajo k zgodbi, ko bodo železnice v naslednjih letih z ustvarjalnostjo in vztrajnim delom pridobile na pomenu tako kot v železniško razvitejših državah.

Novosti in spremembe v voznem redu

Devetega decembra je začel veljati novi vozni red v železniškem potniškem prometu. Vozni red za obdobje 2007/2008, ki velja od 9. 12. 2007 do 13. 12. 2008, prinaša nekaj sprememb. Pri pripravi voznega reda smo kar najbolj prisluhnili pripombam in predlogom naših uporabnikov.

Mednarodni potniški promet

Zaradi širitve schengenskega območja se skrajšajo postanki na postaji Sežana pri paru vlakov Eurocity 60/61 Casanova (Ljubljana-Benetke); EC 60 bo imel poznejši odhod iz Ljubljane (ob 10.35), vlak EC 61 pa zgodnejši prihod v Ljubljano (ob 18.05).

Na relaciji Budimpešta-Benetke je ukinjen poletni par vlakov IC 1252/1253 Goldoni.

Zaradi velikih zamud in majhnega števila potnikov vozi vlak MV 410/411 samo na relaciji Beograd-Ljubljana in obra-

tno (trenutno vozi na relaciji Ljubljana-Solun). Vlak 410 vozi 37 minut prej s prihodom v Ljubljano ob 7.50 in ima zvezo z vlakom IC 310 za Beljak.

Vlak IC 152 (Maribor-Gradec) odpelje iz Maribora 84 minut prej (odhod ob 20.15) in ima zvezo z vlakom IC 502 Pohorje. Vlak IC 153 (Gradec-Maribor) odpelje iz Špilja 15 minut prej (ob 7.40).

Notranji potniški promet

Zaradi želje uporabnikov po hitrejših povezavah med dolenjsko prestolnico in Ljubljano vlak 602 (Metlika-Ljubljana) ne ustavlja več v Šmarju Sap, Škofljici in Ljubljani Rakovniku. Dodatno je vpeljan nov vlak z odhodom iz Grosupljega ob 6.41 in prihodom v Ljubljano ob 7.08. Popoldne vozi vlak 609 z odhodom iz Ljubljane ob 16.28 in prihodom v Novo mesto ob 17.51. Vlak ustavi v Ljubljani Vodmat,

Grosupljem, Višnji Gori, Ivančni Gorici, Radohovi vasi, Trebnjem in Mirni Peči. Vpeljan je nov vlak z odhodom iz Ljubljane ob 16.48 in prihodom v Ivančno Gorico ob 17.39.

Vpeljan je tudi par hitrih vlakov med Ljubljano in Kamnik Grabnom: jutranji vlak 610 z odhodom iz Kamnik Grabna ob 8.00 in prihodom v Ljubljano ob 8.35; popoldanski vlak 611 z odhodom iz Ljubljane ob 16.45 in prihodom v Kamnik Graben ob 17.25. Vlaka ustavljata na naslednjih postajališčih oziroma postajah: Ljubljana Brinje, Ljubljana Črnuče, Domžale, Jarše - Mengeš, Duplica - Bakovnik, Kamnik in Kamnik mesto.

Druge pomembnejše spremembe:

Vlaka 2270 in 2271 (Ljubljana-Sevnica) podaljšata relacijo vožnje in vozita na relaciji Ljubljana-Dobova.

Vlak 1642 (Ljubljana-Murska Sobota), ki vozi ob petkih, ustavlja tudi v Zagorju in Laškem.

Vlak IC 414, ki vozi na relaciji Beograd-Zürich, po novem ustavlja tudi v Škofji Loki.

Zaradi nezasedenosti se na relaciji Imeno-Stranje ukineta vlaka 3606 in 3607.

Zaradi ukinitve para vlakov IC Goldoni vozi na relaciji Ljubljana-Sežana vlak IC 552 z odhodom iz Ljubljane ob 16.09. Vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.

Vlak 3297 vozi na relaciji Ljubljana-Grosuplje 48 minut pozneje z odhodom iz Ljubljane ob 12.03, prav tako vozi v obratni smeri vlak 3296 28 minut pozneje z odhodom iz Grosupljega ob 13.03.

Zaradi gradbenih del na odsekih Dolga Gora-Ponikva in Slovenska Bistrica-Pragersko se za približno 5 minut spremenijo odhodi oziroma prihodi nekaterih vlakov iz/v Maribor.



Posodobitev voznega parka potniškega prometa

Vizija potniškega prometa je med drugim postati eden izmed najboljših ponudnikov celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu. Pri tem je ustreznost voznih sredstev ključna pri zagotavljanju kakovostnih storitev v železniškem potniškem prometu. Zato investicija v nova vozna sredstva kot posodobitev in dopolnitev obstoječega voznega parka predstavlja dolgoročno zagotovilo za ohranjanje kakovosti. V zvezi s tem je bil izdelan investicijski program nabave novih voznih sredstev potniškega prometa, ki je trenutno v potrditvi na Nadzornem svetu, nato pa ga mora potrditi še Ministrstvo za promet.

Obseg dela v potniškem prometu narašča. Tako smo v letu 2006 prepeljali 16,1 milijona potnikov, kar je za 2,5 % več kot preteklo leto. Do leta 2015 načrtujemo prepeljati 18,3 milijona potnikov, upoštevajoč, da smo tržno naravnano podjetje, ki sledi potrebam trga in standardom kakovosti, kamor spadajo tudi investicije v posodobitev voznih sredstev.

V analizi stanja voznih sredstev potniškega prometa je vozni park, z izjemo elektromotornih garnitur vrste 310 in 312, star in zastarel. Zastarele garniture in vagoni ne zagotavljajo standardov kakovosti sodobne železniške prevozne storitve, ki jo danes pričakuje potnik in jo meri zlasti s časom potovanja, ceno, udobnostjo (uporabnost prostora, namenjenega potniku, sedeži, udobnost speljevanja in ustavljanja, čistoča, kakovost zraka, hrup itd.), obveščenostjo, varnostjo idr. Prav tako sedanje stanje voznih sredstev komajda še zadošča potrebam voznega reda ob pokrivanju prometnih konic, kar velja še predvsem za elektromotorne garniture, ki vozijo v

notranjem prometu. Trenutno razpolagamo z naslednjim številom vzdrževanih vagonov oz. motornikov:

- 99 vagonov, od tega 13 klimatiziranih (2 Ds-službena, 4 WR-restavracije, 93 sedežnih)
- 42 elektromotornikov EMG (3 serije 310 – 'Pendolino', 6 serije 311 – 'Gomuljke', 30 serije 312 – 'Desiro' Siemens)
- 70 dizelmotornikov DMG (6 serije 711, 25 serije 713', 39 serije 813)

Z namenom ohranjanja trenutne ponudbe voznih sredstev v okviru veljavnega voznega reda in obstoječega obsega potnikov kot tudi z namenom pridobivanja novih potnikov bo potrebno dvigniti kakovost železniškega potniškega prevoza skladno s standardi kakovosti, predvsem SIST EN 13816:2003. Dvig kakovosti je še toliko pomembnejši zaradi možnega prihoda drugih konkurentov v letih po 2010, ko se obeta liberalizacija trgov železniškega potniškega prometa. Pri oceni prihodnjih potreb po voznih sredstvih potniškega prometa so bili upoštevani zlasti naslednji dejavniki, ki so opredeljeni tudi v Strategiji razvoja voznih sredstev do leta 2014:

- zagotavljanje sodobnih standardov o kakovosti prevoza potnikov oz. višjega nivoja ponudbe – udobnost (klima, telefon, priključek za računalnik, lahek in hiter vstop, ustreznost sedežev, mizic, gostinska ponudba, možnost prevoza kolesa, prijaznost invalidom in drugim osebam z omejeno mobilnostjo), točnost, zanesljivost, varnost;
- ustreznost voznih sredstev naslednjim pogojem: tehnično sodobna vozila, majhna poraba energije, okolju prijazna

vozila z majhnimi eksternimi stroški, ustrezna moč vozil, minimalno število različnih tipov vozil, optimalen sistem vzdrževanja itd.;

- primerjava pričakovanega obsega potnikov oz. njihove rasti v prihodnjem obdobju ter sedanjega obsega sedežnih kapacitet motornih garnitur in vlakov s klasičnimi vagoni, ki ustrezajo vsaj minimalnim standardom kakovosti prevozne storitve na glavnih progah;
- ocena potreb po voznih sredstvih potniškega prometa do leta 2014 (Strategija razvoja voznih sredstev do leta 2014);
- oblikovanje konkurenčnih prednosti v primerjavi z ostalimi vrstami prevoza (osebni avto, javni cestni prevozniki) in tudi v primerjavi z ostalimi ponudniki storitev prevoza potnikov po železnici v prihodnosti.

V spodnji tabeli so prikazane predvidene dobave novih voznih sredstev od 2009 do leta 2014. Načrtovana je nabava 14 elektromotornih in 6 dieselmotornih garnitur in 30 sodobnih potniških vagonov.

Vrsta voznih sredstev	2009	2010	2011	2012	2013	SKUPAJ
EMG	6	2	6	-	-	14
DMG	-	6	-	-	-	6
Potniški vagoni	5	4	14	4	3	30

Ocenjujemo, da bo celotna investicija v nabavo novih voznih sredstev znašala 133,92 milijona evrov (brez DDV), pri čemer je predvideno financiranje s kreditom domačih poslovnih bank (45 %) s kreditom EUROWFIMA (50 %) in z lastnimi sredstvi (5 %). Poleg dviga kakovosti prevozne storitve železniškega potniškega prometa bo imela investicija z okoljevarstvenega vidika ugoden

vpliv na okolje, saj predpostavljamo, da bodo nova sodobna vozna sredstva za potrebe železniškega potniškega prometa pritegnila pozornost uporabnikov cestnega prometa, kjer lahko računamo na del preusmeritve potnikov s ceste na železnico. Zaradi visokih eksternih stroškov, ki jih povzroča cestni promet (predvsem osebni prevoz), bi potniki, ki bi se presmerili s ceste na železnico, prispevali k znižanju eksternih stroškov oziroma k zmanjšanju onesnaževanja, ki ga povzročata osebni promet.

Le z dodatnimi sodobnimi vozni sredstvi bomo sledili viziji mobilnosti prebivalstva, ki jo opredeljuje Resolucija prometne politike. Poudarek je na vzpostavitvi učinkovitega javnega potniškega prometa, pri čemer je bistvenega pomena sprejetje zakona, ki bo urejal integriran sistem javnega potniškega prometa. Integriran sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji bi moral zajemati integracijo prevozne storitve vseh prevoznikov in enotne prestopne točke oz. t. i. bočno kapilarno napajanje manjših prevoznikov glavnega

masovnega prevoznika – železnice, integriran informacijski sistem in nenazadnje uvedbo enotne tarife oz. vozovnice. Vse to bi dosegli le s sodelovanjem vseh prevoznikov in s Holdingom Slovenske železnice kot glavnim nosilcem izvajanja kakovostne, sodobne in okolju prijazne prevozne storitve z zadostnim številom kapacitet na posodobljeni železniški infrastrukturi.

Starejši navdušeni nad predstavitvijo potniškega prometa

Delež potnikov, ki so vstopili v tretje življenjsko obdobje, postaja namreč iz leta v leto večji in pomembnejši. V želji, da bi se jim čim bolj približali, smo na Slovenskih železnicah preučili njihove navade in potovalne potrebe. Starejši v prihodnje ne bodo potovali le z avtomobilom. Zato pri potovanju z vlakom že danes pričakujejo udobje, varnost, zanesljivost in si želijo pomoči ter jasnih informacij. Starejši ljudje se z vlakom vozijo predvsem

zunaj prometnih konic – zato so zelo zanimivi potniki. Hkrati pa starejši potniki potrebujejo čim boljše in čim hitrejša informacije o možnostih potovanja z vlakom.

Slovenske železnice že vrsto let sodelujejo na Festivalu za tretje življenjsko obdobje, kjer se na podlagi izkušenj in povpraševanja predstavijo s celovitimi ponudbami izletov in potovanj do ciljev, ki so za to skupino najprivlačnejši – zdravilišč, kopališč ob morju, zanimivih

slovenskih turističnih krajev. Ker se veliko tretjedobnikov ukvarja tudi s pohodništvom, jim skupaj s partnerji nudimo tudi tovrstne izlete s celostno organizacijo in izvedbo.

V Termah Olimia so se konec novembra predstavniki potniškega prometa Slovenskih železnic srečali s programskim odborom za pripravo Festivala za tretje življenjsko obdobje, organizatorji izletov za starejše in predsedniki društev upokojencev. Na srečanju v

hotelu Rosa je bilo okoli 100 udeležencev, med njimi tudi župan občine Podčetrtek Peter Misja, direktor Term Olimia Zdravko Počivalšek, vodja trženja Zdravilišča Laško Mojca Leskovar, direktor Vodnega mesta Atlantis Miha Rakar in drugi agencijski poslovni partnerji.

Slovenske železnice so starejše seznanile z možnostmi potovanja z vlakom po Sloveniji in v tujino, ugodnostmi za potnike na vlaku, storitvami partnerjev Slovenskih železnic (kopališče, zdravilišče in druge storitve) in novostmi, ki jih pripravljamo za prihodnje leto, ter prisluhnile željam starejše generacije. Starejši so pohvalili vizijo razvoja ponudb za potrebe starejše generacije, med drugim kartice ugodnosti za starejše. Med srečanjem je v živo potekala radijska oddaja Dobro jutro, Slovenija, ki gostuje istočasno na štirinajstih radijskih postajah. Starejši so povedali, da si želijo več podobnih informacij o možnostih potovanja z vlaki, in izrazili potrebo, da bi se večkrat srečevali in seznanjali s ponudbami Slovenskih železnic za društva upokojencev.



Gorazd Hartner na predstavitvi ponudbe potniškega prometa za starejše.

Revija Vzajemna za vas in prijatelje!



Revija Vzajemna je največ, kar lahko dobite med mesečniki. Namenjena je srednji generaciji in generaciji upokojencev. Sleherni bralec lahko najde v njej kaj zase. V dvanajstih številkah na leto lahko berete in sprašujete o pravicah s pokojninskega, invalidskega in socialnega področja.

Posebnost revije je, da vam predstavljamo zanimive ljudi iz vašega vsakdana. Gotovo vas bo pritegnila Tema meseca, kjer pišemo o temah, o katerih ste vedno želeli izvedeti kaj več.

Zdravje in življenje sta največ, kar imamo, zato jima v reviji namenjamo veliko pozornosti.

V vsaki številki polepšamo eno od naših bralk ali bralcev, predstavimo pa tudi modne in glasbene novosti. In nikoli ne pozabimo na naše gospodinje, zato pišemo o opravilih na vrtu in o receptih za različne jedi. Poleg tega se lahko z nami vsak mesec odpravite v slovenske in tuje kraje, ustavimo pa se tudi v kakšni dobri gostilni. Ne manjka niti nasvetov za ročno ustvarjanje, humorja, nagradnih križank in seveda je tu tudi horoskop. Naročniki pa lahko sodelujete pri naših zelo odmevnih rubrikah Vedeževanje in Mali oglasi.

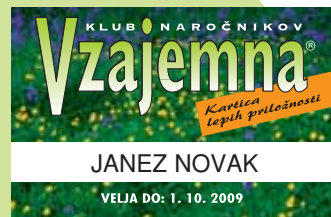
KLUB VZAJEMNA

Vsi naročniki dobijo kartico

kluba, s katero uveljavljajo številne popuste pri več kot 200 ponudnikih, od zdravstvenih organizacij, optikov, zdravilišč in potovalnih agencij do gostiln, muzejev, založb, trgovin ...

Kot naročnik ste tudi avtomatično nezgodno zavarovani, in sicer v primeru popolne invalidnosti in smrti, ki je nastala kot posledica nezgode.

Samo pri nas lahko naročite mobilni telefon podjetja Mobitel na 4 obroke, starejši od 60 let pa lahko brezplačno dobite izkaznico K-13a, s katero na Slovenskih železnicah uveljavljate 30-odstotni popust na večini vlakov.



Ker revije Vzajemna ni v prosti prodaji, jo lahko naročite po telefonu na številki: 01/436-13-62 ali 01/436-31-70, ali po pošti z naročilnico na naslov: Bistra, d.o.o., Parmova 41, 1000 Ljubljana. Cena izvoda je 1,65 EUR / 395 SIT, polletna naročnina je 9,90 EUR / 2370 SIT. Številka julij/avgust je dvojna.

NAROČAM REVIJO VZAJEMNA:

Ime in priimek

Ulica in hišna številka

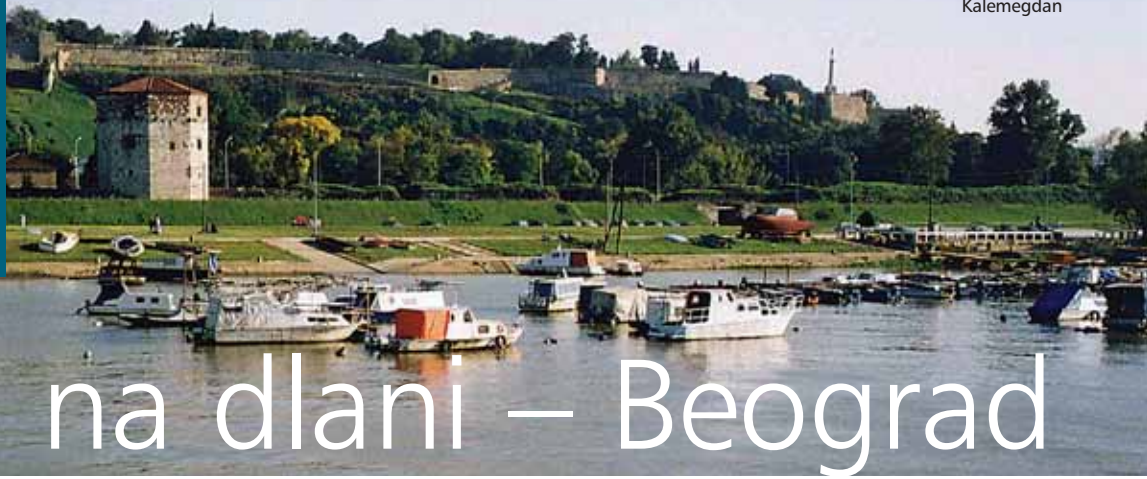
Poštna številka in kraj

Datum

Podpis

Polletno naročnino 9,90 EUR bom plačal(a) po prejemu položnice v predpisanem roku.

DARILO
Revijo
Vzajemna
lahko naročite
tudi kot
darilo



Evropa na dlani – Beograd

Pred nami je novo leto, čas, ko vsi po malem nekaj načrtujemo – pobeg od vsakdanje rutine, zastavljanje novih ciljev in obljubo novih začetkov ...

In kje je boljše mesto za popoln odklop kot v Beogradu – mestu, kjer bodo tudi letos gotovo največje, najboljše in nedvomno najglasnejše novoletne zabave, skratka tam boste »ta glavni«.

Pa tudi sam Beograd se skozi svojo zgodovino lahko pohvali, da je bil vedno pomemben: od leta 1882, ko je Srbija dobila status kraljevine, do novejšje zgodovine – po 1. svetovni vojni leta 1918, ko je bil prestolnica Kraljevine SHS, po 2. svetovni vojni prestolnica SFRJ, po razpadu Jugoslavije pa še glavno mesto zveze SČG.

Beograd je eno najstarejših (približno 7000 let) mest v Evropi z zelo burno in pestro zgodovino. 7000 let pr. n. š. je bilo na tem območju prvo neolitsko naselje, s koncem 1. stoletja so prišli Rimljani, okoli leta 630 pa so se dokončno naselili Slovani. Mesto je skozi zgodovino prihajalo pod bolgarsko in avstro-ogrsko oblast, okoli 500 let je bil tudi pod Turki.

Kaj videti v Beogradu?

Ne verjamemo, da si boste vzeli veliko časa za ogled znamenitosti mesta, ker boste predvsem osredotočeni na zabavo, vendar jih tudi čisto običajen sprehod skozi Beograd odkrije, saj so glavni mik Beograda prav njegove ulice in trgi, vodnjaki in parki, trdnjava in cerkve ...

Glavna ulica je vsekakor **Knez Mihajlova**, ki povezuje **Trg republike**, ki je obenem glavni trg, in **Kalemegdan** pa **Terazije** in **Trg Slavija**.

Beograd je prepleten z vodnjaki (39 javnih vodnjakov) in fontanami (18 fontan). Med najstarejšimi sta **Delijski** in **Teraziski vodnjak** ter **Čukur česma**. Največje fontane so na **Trgu Nikole Pašića**, **Trgu republike** in pred hote-



Glavna ulica Knez Mihajlova



Cerkev Svetega Marka



Hram Svetega Save



Narodno gledališče

lom Intercontinental v Novem Beogradu.

Čeprav zima za večino od nas ni primeren čas za pohajkovanje po parkih, glede na to, da jih je v Beogradu kar 65 in da so vsi javni, ni dvakrat reči, da se ne boste kar naenkrat znašli v enem od njih. No, če bo sneg in bo vse okoli belo, sprehod z roko v roki niti ni slaba ideja ... Najlepši in največji beograjski park je **Kalemegdan**, v katerem dominira Beograjska trdnjava. Naziv Kalemegdan se nanaša le na prostorni plato okoli trdnjave, ki je bil v 19. stoletju

urejen v park. V parku so umetniški paviljoni, Zoološki vrt, otroški zabaviščni park, spomeniki, skulpture ...

Beograjska trdnjava je zgrajena na hribu nad stičiščem Save in Donave kot kompleks obrambnega

namena – danes pa je svojevrsten muzej zgodovine Beograda.

Pravijo, da je stari, boemski del Beograda, **Skadarlija**, dobila svoje obeležje kot boemski del leta 1901, ko so porušili dotedanje shajališče kulturnikov »Dardanele«.

Kako do tja?

ODHOD	MV 241/413	MV 297/419	MV 415	IC 211	MV 411
Ljubljana	02.00	06.15	08.35	14.08	21.05
Beograd	12.13	15.33	17.20	22.47	06.23

VRNITEV	IC 210	MV 414	MV 418/296	MV 412/240	MV 410
Beograd	06.20	10.45	13.20	15.40	22.15
Ljubljana	15.38	20.31	23.28	02.12	07.50

CENA POTOVANJA LJUBLJANA – BEOGRAD (2. razred)

Navadna enosmerna vozovnica: 44,20 EUR

Navadna povratna vozovnica: 70,60 EUR

Vozovnica Beograd Spezial:

- Enosmerna vozovnica 25,00 EUR
- Povratna vozovnica 50,00 EUR

Povratna vozovnica za potovanje skupine 6 oseb in več: 53,20 EUR na osebo

Povratna vozovnicaao City Star SŽ – ŽRS:

- 138,30 EUR skupaj za dve osebi oziroma 69,15 EUR na osebo,
- 184,40 EUR skupaj za tri osebe oziroma 61,47 EUR na osebo,
- 230,50 EUR skupaj za štiri osebe oziroma 57,63 EUR na osebo ter
- 276,60 EUR skupaj za pet oseb oziroma 55,32 EUR na osebo.

Cena vozovnice Beograd Spezial vključuje rezervacijo sedeža. Število vozovnic je omejeno, velja pa na vlakih 210/211, 410/411 in 414/515.

Vozovnice po ponudbi City Star SŽ – ŽRS veljajo en mesec, potovanja pa so dovoljena vse dni – brez časovnih omejitev.

Doplačilo za ležalnik/spalnik Ljubljana–Beograd (po želji):

- Ležalnik (šest postelj): 8,00 EUR na osebo za potovanje v eno smer,
- Tourist (tri postelje v oddelku): 16,00 EUR na osebo za potovanje v eno smer,
- Double (dve postelji v oddelku): 24,00 EUR na osebo za potovanje v eno smer.

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.



Kalemegdan



Železniška postaja Beograd

in so se le-ti potem preselili v »kafane« Skadarlije. V današnji Skadarliji, ki je turistična atrakcija Beograda, se nahajajo najbolj znane beograjske restavracije, kot so: »Tri šesira«, »Ima dana«, »Dva jelena«, »Skadarlija«, »Zlatni bokal«, »Dva bela goluba« in »Putujući glumac«, pa galerije, antikvariati itn.

Na reki Savi, v neposredni bližini izliva Save v Donavo, se nahaja **Ada Ciganlija** – največje, najlepše in najbolj obiskano kopalnišče in sprehajališče – skratka mesto, kjer Beograjčani prihajajo na oddih.

Kje jesti in kaj ...

... je nedvomno najtežje vprašanje. Še najbolj v pomoč vam bo, da si pred odhodom v Beograd kot popotnico vzamete pesem panonskega mornarja »Al' se nekad dobro jelo«. Ta pesem je pravi vodnik gastronomije Beograda in Srbije. Besede, kot so: proja, sir, kajmak, pogača, prebranac, sarmice, smuđ, pihtije, gibanice ali

zeljanice, čevapčići i mešano meso, dimljena vešalica, punjene paprike sa sirom, lepinja, kiseli kupus, pasulj, suva pita sa orasima, dobijo svoj pomen in smisel, ko jih pokusite.

Potem pa vam še pesem zleze pod kožo in postane ena od najljubših – čeprav je res, da obstaja nevarnost, da se boste ob pogostem poslušanju pesmi mogoče tudi zredili (saj veste, hrana v pesmi – lakota v trebuhu).

Zabava

Mladi Beograd naravnost obožujejo. Če jih vprašate zakaj, vam ne bodo znali razložiti, razen, da se tam vedno fantastično počutijo, da s popolnoma neznanimi ljudmi vzpostavijo pristen stik, da so hitreje pripravljeni na smeh.

Beograd je zelo živahno mesto, cela Knez Mihajlova ulica je ena sama promenada in vsakih nekaj metrov se kaj dogaja. Na tem vogalu brenkajo mladeniči s kitarami, malo naprej starodobni tru-

badur, nasproti njega šumadijski trubači itn.

Pa tudi drugače je ves Beograd mešanica stotih in med sabo nasprotujočih si detajlov. V konstantnem zaporedju se ponavljajo detajli od razpadajočih stavb do svetovno znanih blagovnih znamk. Ulica Kneza Mihajla je znana po tem, da se na njej nahajajo trgovine vseh prestižnih blagovnih znamk, trgovine pa so odprte do desetih zvečer.

Beograd je vedno bil in ostaja svetovljansko mesto in čeprav je zadnje čase označen kot valilnica turbo folk pevcev, mesto po svoji kulturni izbiri in dogajanjih vsekakor sodi v vrh evropske ustvarjalnosti.

V Beogradu se na leto odvije več kot 9000 umetniških prireditev od gledaliških predstav, umetniških razstav, koncertov, prireditev in drugih kulturnih programov. Tukaj so svetovno znana gledališča: Atelje 212, Beogradsko dramsko pozorišče, BITEF teater, Jugoslavensko dramsko pozorišče, Madlenijanum

– opera i teatar, Narodno pozorišče, Pozorište na Terazijama, tukaj sta tudi Beograjska filharmonija in Sava center, kjer ponavadi nastopajo domače in tuje zvezde. Beograd ima okoli 40 muzejev, med obiskom Beograda ne morete mimo ogleda največje zbirke dokumentov o življenju in delu Nikole Tesle itn.

Center kulturnega dogajanja v Beogradu, še posebej v poletnem času, je Ada Ciganlija. Vsakodnevno so organizirane številne prireditve, na katerih sodelujejo najbolj znani pisci in umetniki, orkestri, glasbene skupine, degustacije ...

V času, ko boste vi v Beogradu, pa bodo vseeno v prve vrste stopili znameniti trubači, ki vas bodo ponesli v druge dimenzije. Pa kaj, boste rekli, saj se gremo v Beograd zabavat, ne pa iskat smisel obstoja! Zvečer se boste definitivno odpravili na zabavo v center mesta ali na splave. Več o novoletnem rajanju po ulicah in trgih Beograda, od Slavije do Kalemegdana, boste našli na www.novogodina.net.

»Dinastija« City Star

Vse evropske železnice se nenehno trudijo, da svojim sedanjim in bodočim potnikom ponudijo nekaj več – tisto, kar bi jih pritegnilo, da se na načrtovano pot odpravijo z vlakom.

Izredno bogata »družina« cenovno ugodnih ponudb za potovanja z vlakom, po domače rečeno City Star, se je z 9. 12. 2007 povečala še za dva člana, in sicer za Železnice Federacije Bosne in Hercegovine ter Železnice Republike Srbije.

Za tiste, ki še niste imeli priložnosti, da bi se seznanili s ponudbo City Star, v nadaljevanju podrobneje predstavljamo njena pravila, posebnosti in odlike. Odkrili boste, da je to prava ponudba za družinska potovanja, potovanja prijateljev ali manjših skupin ...

Vozovnice City Star International so namenjene za povratna potovanja posameznikov in skupin, vendar za največ 5 oseb. Vozovnica je primerna tudi za potovanje več kot petih oseb, saj v tem prim-

eru lahko kupite več vozovnic. Z vozovnicami City Star lahko potujete iz Slovenije v Nemčijo, Avstrijo, na Češko, Slovaško in Hrvaško, v Srbijo, Makedonijo ali Grčijo **in po novem tudi v Federacijo Bosne in Hercegovine ter Republiko Srbsko**. Vozovnica City Star velja en mesec. Pri potovanjih z vozovnico City Star v mesta Federacije Bosne in Hercegovine ter Republike Srbije so potovanja dovoljena vse dni – brez časovnih omejitev.

Otroci do 6 let se prevažajo brezplačno. Otroci od 6 do 15 let, ki potujejo v spremstvu staršev ali starih staršev, po ponudbi City Star prav tako potujejo brezplačno.

Ker je denar sveta vladar in ker se odločitev za posamezno potovanje vedno vrtili okoli vprašanja Koliko bo to stalo?, vam posredujemo nekaj izračunov za povratna potovanja v posamezna mesta Bosne in Hercegovine ter

Republike Srbije z vozovnicami City Star.

Železnice Republike Srbije so za svoj potek oziroma za potovanja v katerikoli mesto na njenem območju določile enotno ceno, kar pomeni, da boste enako plačali, če boste potovali v Bosanski Novi/Novi Grad, Prijedor, Banjo Luko ali vse tja do Doboja. Železnice Federacije Bosne in Hercegovine so za svoj potek določile dve coni, in sicer: cona 1 do 100 km in cona 2 nad 100 km, kar drugače pomeni, da boste za potovanje do Zavidovičev, Žepče ali Zenice plačali eno ceno, za potovanje do Bihaća, Mostarja ali Sarajeva pa drugo, nekoliko višjo ceno.

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.

LJUBLJANA–ŽRS (2. razred)

Povratna vozovnica City Star SŽ – ŽRS:

- 55,20 € za eno osebo,
- 82,80 € za dve osebi oziroma 41,40 € na osebo,
- 110,40 EUR za tri osebe oziroma 36,80 € na osebo,
- 138,00 € za štiri osebe oziroma 34,50 € na osebo ter
- 165,60 € za pet oseb oziroma 33,12 € na osebo.

LJUBLJANA–SARAJEVO (2. razred)

Povratna vozovnica City Star:

- 69,20 € za eno osebo,
- 103,80 € za dve osebi oziroma 51,90 € na osebo,
- 138,40 € skupaj za tri osebe oziroma 46,13 € na osebo,
- 173,00 € za štiri osebe oziroma 43,25 € na osebo ter
- 207,60 € za pet oseb oziroma 41,52 € na osebo.

Posebna vrst fotografiranja je nočna fotografija. Na sliki je kurilnica Haworth železnice K&WVRy v času nočnih snemanj prireditve Enthusiasts Galla. Slika je posnel moj sin Ben Collier, ki že je snemal lokomotive tudi v Sloveniji.

Turistične železnice v Veliki Britaniji

Velika Britanija ima že dolgo zgodovino zasebnih muzejskih železnic, ki so se prav hitro razvile v vrhunske turistične znamenitosti. Če primerjamo zgodovino železnic Velike Britanije in Slovenije v zadnjega pol stoletja ugotovimo precejšno sorodnost v dogodkih. V Veliki Britaniji so v 50-ih in 60-ih letih prejšnjega stoletja ukiniteli vrsto lokalnih železnic, parne lokomotive pa so rezali v staro železo, tako kot v Sloveniji. To uničevanje je doseglo vrhunec s koncem uporabe parnih lokomotiv in popolnim

podržavljenjem železnic leta 1968, na slovenskem pa 10 let pozneje. Angleži zato pripravljajo za leto 2008 veliko proslavo ob 40-letnici odprave parnih lokomotiv. V Angliji se je že od nekdaj zanimalo za železnice na tisoče in tisoče mladostnikov, pa tudi odraslih ljubiteljev železnic je bilo mnogo. Združevali so se v društva in zveze in se borili proti uničevanju parnih lokomotiv. Nekateri so usmerili svoje delovanje v reševanje ukinjenih prog in jih želeli spet aktivirati za javno rabo. Na ta način je bilo ustanovljenih

množica društev, ki so rešila vrsto železniških prog pred uničenjem in jim preuredila predvsem v turistične namene. Promet na njih so zaupali izkušenim prostovoljcem. Danes je v Veliki Britaniji preko sto zaščitene železnice, ki delujejo na zgoraj opisan način. Društva vse dohodke uporabijo za vzdrževanje vozil, nabavo dodatne opreme ali širjenje obrata. Nedavno je bilo ponovno reaktiviranih še nekaj lokalnih železnic, ki jih upravljajo posamična društva ali male družbe ki delujejo predvsem na osnovi

finančne pomoči s strani državnih agencij in promovirajo ekonomske obnovo z novimi načini potovanja v turizmu na določenih območjih. Ena prvih zavarovanih železnic je proga Keighley and Worth Valley Ry. v grofiji Zahodni Yorkshire. Gre za eno vodilnih turističnih oz. muzejskih železnic v Britaniji, saj prepelje letno do četrta milijona potnikov. Proga je dolga 5 milj in povezuje večje mesto z manjšim, nekdanj mestom tekstilne industrije, ki je začelo propadati v 60-ih in 70-ih letih z ekonomskim naza-



Posnetek prikazuje železnico Keighley & Vorth Valley (K&WVRy) z lokomotivo z nekdanje Železnice London, Midland & Scottish Railway (LMS) št. 42926 z vlakom Enthusiast Gala, ki je vozil posebej le za fotografska snemanja železniških navdušencev, 18. februarja 2006. Taki dogodki, ob koncu tedna privlačijo k progi tisoče snemalcev s kamerami in fotoaparati vsak dan.



Motiv z muzejske železnice, ki se v prevodu imenuje Severnojorkširska močvirna železnica v bližini Yorka ob Novem letu 2003. Lokomotiva št. 825 v zimskih pogojih vleče turistični vlak proti Goathlandu in je v teh krajih še posebej zanimiv pozimi.



Otvoritveni dan železnice Weardale pri Stanhopeu, 17. julija 2003. Lokomotivo št. 2392 so si organizatorji morali izposoditi pri neki sosednji zasebni železnici, saj domači stroj še ni bil popravljen do konca.



Na sliki je posnet pomožni vlak na postaji Oakworth. Posnetek je delo Bena Collierja na progi K&WVRy na postaji Oakworth.

dovanjem industrije. Proga teče po dolgočasni močvirni pokrajini mimo vasi Haworth in Oxenhope. V vasi Haworth je glavna turistična posebnost glavna ulica, ki je tlakovana z okroglimi kamni poznanimi pri nas kot »mačje glave«. Tu so v 19. stoletju živele svetovno znane pisateljice sestre Bronte.

Železnico so rešili z denarjem, ki ga je zbralo lokalno društvo za varstvo dediščine Keighley & Worth Valley. Progo so ponovno odprli že leta 1967, potem ko so obnovili tere in postaje in popravili nekaj starih parnih lokomotiv, kar je zadostovalo za prva leta. Družba je hitro napredovala in postala pomemben muzejsko-varstveni projekt v deželi, obenem pa glavna turistična posebnost teh krajev. Vse to je odločilno vplivalo na izboljšanje lokalnih ekonomskih dejavnikov. Železnico in njeno infrastrukturo so do potankosti natančno restavriral v obdobje začetka šestdesetih let 20. stoletja, s poudarki na popolnosti in natančnosti pri detajlih. Postaje so posamezni elementi obnovljene v celoti. Prav tako so natančno obnovljena vsa vozila, lokomotive in vagoni. Zanimiv je podatek, da je na železnici polno zaposlen le en sam delavec. Vsi ostali so prostovoljci in ne dobivajo plačila za svoje delo. Od jeseni do poletja vozijo vlaki le ob koncu tedna (vikend), čez poletno turistično sezono pa vozijo vse dni v tednu. Seveda je še več takih železnic v Veliki Britaniji kot na primer železnica Bluebell v grofiji Sussex, Vzhodna Lancashirska Železnica pri Manchestru in Železnica doline Severn v grofiji Shropshire.

Nasprotje opisanim železnicam je Weardalska Železnica pri Durhamu, ki so jo za turistični promet odprli šele leta 2005. Proga je dolga 18 milj in je prvotno služila le tovrstnemu prometu. Ukinili so jo v začetku devetdesetih let. Takoj se je organiziralo društvo za zaščito in ohranitev te

stično sezono pa vozijo vse dni v tednu. Seveda je še več takih železnic v Veliki Britaniji kot na primer železnica Bluebell v grofiji Sussex, Vzhodna Lancashirska Železnica pri Manchestru in Železnica doline Severn v grofiji Shropshire.

železnice, ki je doseglo obnovo proge po najvišjih kriterijih, denar pa je v glavnem pritekal iz državnih institucij. Državne agencije so z reaktiviranjem železnice želele v tem okolju predvsem pospešiti turizem in pomagati sanirati slabo gospodarsko stanje dežele, ki je močno trpela zaradi zaprtja vrste industrijskih podjetij. Obratovanje lokalne železnice je prevzela zasebna družba, ki na dolžini petih milj obratuje tako z dizelskimi kot tudi s parnimi lokomotivami. Ostali del proge se pravkar obnavlja in ureja, da bo mogoče čez čas voziti po vsej dolžini proge. Ta način varstva železniške dediščine je povsem v nasprotju z nekdanjo oz. dosedanjjo prakso in načini financiranja projektov za ohranitev in obnovo železnic. Železnica je odvisna od vrste volonterskih oziroma ljubiteljskih delavcev, zaposluje pa tudi vrsto svojih delavcev. Proga teče skozi čudovito lepo pokrajino.

Tako so se v Veliki Britaniji začele aktivnosti v vrsti projektov kako restavrirati oz. obnoviti parne lokomotive in odpreti že ukinjene proge ponovno za javni promet. Vse to se je sprevrglo v več milijonske posle, ki obračajo ogromno maso denarja vsako leto, ob tem pa ves čas navdušujejo milijone turistov. Poleg osnovne dejavno-

sti prevoza potnikov te železnice nudijo na vseh postajah trgovinice s spominki, igračkami in knjigami, tu so male kavarne in slaščičarne in menze z omejeno ponudbo. Po progah vozijo posebni vlaki ob posebnih svečanostih kot na primer Božičkov vlak, Novoletni vlak, vlak ob Holloweenu, pa vlak ob luninem svitu, vlak v snegu, gurmanski vlak in še in še.

Seveda pa je stanje na Slovenskem precej drugačno kot na Otoku. Vse parne lokomotive so v lasti državnih železnic oziroma njene muzejske službe. Uspeh je že, da vsaj majhno število vlakov s parno vleko vozi po Bohinjski progi in kaže nek potencial tovrstne turistične ponudbe. Slovenija ima čudovito naravo z izjemnimi pogledi v naravo, prelepe vasi in gradove – vse to ob železniških progah. Bi se britanske izkušnje trženja parnih vlakov morda lahko tudi prijele v Sloveniji? Kot Anglež se sprašujem, ali so v Sloveniji še kje opuščene proge, ki bi jih lahko obnovili in bi ob koncu tedna vozili po njih turiste? Ali imate dovolj zanesenjakov, ljubiteljev oziroma amaterjev, ki bi se vključili v ta dela in bi lahko sami urejali promet na turističnih progah? Slovenija ima še vedno vrsto čudovitih starih postaj, ki bi jih lahko uredili in razvili po zahtevah turizma!

Prevod: mag. Tadej Brate



Lokomotiva SŽ 25-025 na prelepi postaji v Mostu na Soči čaka na odhod turističnega vlaka proti Bledu in Jesenicam, dne 5. avgusta 2004. Železniške postaje kot je tale, imajo v Angliji na turističnih železnicah obvezno tudi trgovinice s spominki, knjigami, CD-ji, videokasetami, igračkami, hrano in pijačo.

Z vlakom na Škofji dvor (Bischofshofen)

Bischofshofen (549 m, 10.000 prebivalcev) je kraj v zahodni Avstriji, ki je pri nas najbolj poznan po televizijskih prenosih četrte (zadnje) tekme novoletne turneje smučarskih skakalcev. Manj znano pa je, da je bilo to ozemlje še v 9. stoletju na območju naselitve starih Slovencev.

Naselje leži v današnji zvezni deželi Solnograški (Salzburger Land) ob železniški progi Beljak (Villach)–Solnograd (Salzburg). Iz Bischofshofna se odcepi na vzhod železniška proga, po kateri se lahko po dolinah rek Aniža (Enns) in Mura skozi Šentilj vrne mo v Slovenijo. Nekdanja sever-

na meja Karantanije je potekala po grebenu Visokih Tur (Hohe Tauern) ter med današnjima krajema Radstadt (Solnograška) in Žlebnik (Schladming, Štajerska) v dolini Aniže. Stari Slovenci so živeli tudi na ozemlju takratne Bavarske približno do pogorja Visokega kralja (Hochkönig, 2941 m) v Berchtesgadenskih Alpah na današnji avstrijsko-nemški meji ter do pogorja Tennengebirge nad dolino reke Salice (Salzach), ki teče proti severu skozi Bischofshofen. Kraj je v pisnih virih prvič omenjen leta 700 z nazivom Pongo. Ustanovitelj solnograške škofije, sv. Rupert, je z namenom pokristjanjenja prebivalcev leta 711 v Pongu ustanovil samostan Cella Maximiliana. Okrog leta 725 so bližnji stari Slovenci, ki so bili takrat še poga-

ni, samostan požgali, menihe pa pregnali. Samostan je bil leta 798 obnovljen, nato pa 820 ponovno porušen. Leta 1217 je kraj prvič omenjen kot Bischofshofen, po sedežu škofov z jezera Chiemsee. Železniška proga je bila dograjena leta 1875, kraj pa se je do danes razvil predvsem v gospodarsko središče, ukvarjajo pa se tudi s turizmom. Zanimivost kraja so tri cerkve v ravni črti, v bližini železniške postaje. Spodnja župnijska cerkev je posvečena sv. Maksimilijanu, srednja je Marijina cerkev (Frauenkirche), zgornja na griču pa je pokopališka Jurijeva kapela (Georgskapelle). Z griča je lep razgled na pogorje Tennengebirge in na bližnji smučarski skakalnici Paul-Ausserleitner-Schanze. Od železniške postaje do skakalnic je pri-



Marijina cerkev (Frauenkirche).



Bischofshofen in pogorje Tennengebirge.

Železniška postaja Bischofshofen in pogorje Tennengebirge.



bližno 20 minut hoje, do pokopališkega griča pa pol manj. Turneja štirih skakalnic (nemško Vierschanzentournee) je eno najprestižnejših tekmovanj v smučarskih skokih in poteka nepretrgoma od leta 1952. Turnejo sestavljajo štiri tekme, ki vsaka šteje za svetovni pokal, skupni seštevek pa ima zgolj prestižen pomen. Tekme turneje potekajo v naslednjem vrstnem redu: 1. Oberstdorf (Nemčija), 2. Garmisch-Partenkirchen (Nemčija), Innsbruck (Avstrija), Bischofshofen (Avstrija). Več informacij v slovenščini o tekmovalnem sistemu in udeležbah naših smučarjev dobimo na spletni strani <http://sl.wikipedia.org/wiki/Bischofshofen> pod geslom »Novoletne turneje smučarskih skakalcev«. Uradna spletna stran turneje je na <http://www.4schanzentournee.com/>

Z vlakom v Bischofshofen na novoletno turnejo v smučarskih skokih

Sobota, 5. 1. 2008, ob 15:00 in nedelja, 6. 1. 2008, ob 15:00

Odhod iz Ljubljane z vlakom Euro City Mimara	10:12
Prihod v Bischofshofen	14:06
Odhod iz Bischofshofna z vlakom Euro City Agram	17:58
Prihod v Ljubljano	21:42
Odhod iz Bischofshofna 7. 1. 2008 z vlakom Inter City	09:53
Prihod v Ljubljano	13:53

[tournee-programme/bischofshofen/programm.html](http://www.bischofshofen.at/sites/Links.php).

Turistične informacije so na strani <http://www.bischofshofen.sbg.at/sites/Links.php>. Bischofshofen je iz Ljubljane dostopen z direktnimi Euro City vlaki v slabih štirih urah. Pet minut vožnje z EC-

vlaki je do naslednje železniške postaje Werfen, s katere se lahko povzpemo na grad-trdnjavo Hohenwerfen (<http://www.ritterschmaus.at/>), poznan iz filma Orlovo gnezdo. V bližini je v pogorju Tennengebirge množično obiskana največja ledena jama



Župnijska cerkev sv. Maksimilijana.

na svetu Eisriesenwelt, predstavljena v angleščini na <http://en.wikipedia.org/wiki/Eisriesenwelt>. Pred nakupom vozovnic za vlake se v potniških informativnih centrih v Sloveniji pozanimajmo o raznih možnostih za popuste. Prijetno potovanje!



Smučarski skakalnici in Mandlwand (2526 m) v pogorju Visokega kralja.

Izlet z vlakom

Čez Stari tabor v Lokev

Prečenje hribovja med Sežano in Divača je najenostavnejše prav na sredini, kjer se dviga najvišji vrh, 603 metre visok Stari tabor. Čezenj drži označena pot, ki na začetku zahteva nekoliko bolj izostren pogled in po potrebi pomoč zemljevida, sicer pa izlet mine brez posebnih orientacijskih zapletov. Ob poti je dovolj zanimivosti, da si med enim samim obiskom ne moremo ogledati vseh, zato brez težav pridemo spet in v drugem letnem času. Čeprav je pot dolga le okoli 4 ure hoje, je to izlet za ves dan, saj niti z vrha Starega tabora, na katerem poleg širokega razgledovanja prija še topla obleka in okrepcilo iz nahrbtnika, ne moremo prehitro.



Na razcepah iz dvomov pomagajo kažipoti; vzpetina v ozadju je Stari tabor.

Z ž. p. Povir krenemo navzgor v vas. Po cesti nad progo stopimo do odcepa desno, nadaljujemo po cesti navzgor mimo gostilne do z rdečim trikotnikom označenega odcepa, kjer zavijemo levo navzgor. Na odcepu kolesarske smeri desno nadaljujemo navzgor na širšo pot in po njej na greben, pred katerim prečkamo nasip prazgodovinskega gradišča. Po grebenu nadaljujemo navzgor in po **20 minutah** hoje iz Povirja pridemo na izjemno razgledni Tabor, 520 m.

Vrh **Tabora** se je širilo obsežno utrjeno **gradišče**, ki je bilo značilen tip naselja posebno v obdobju železne dobe v skoraj vsem 1. tisočletju pred našim štetjem. Na južnem robu Krasa so v kaštelirjih,

Pogled s Tabora na Povir, v ozadju Nanos in najvišji vrh planote, Pleša.



Železniška postaja Povir.



kot se tam imenujejo gradišča, živeli že v času bronaste dobe pred približno 3000 leti. Obod vsakega gradišča je bil obdan s širokim kamnitim zidom, v gradišču so bile ponavadi bivalne hiše. V okolici je bilo še več gradišč; ostanke utrjenega obzidja srečamo tudi na Starem taboru.

Z vrha se po stezici, na kateri nas spremljajo rdeče črte, spustimo do gozdne ceste in zavijemo levo. Na gozdni cesti lahko krenemo desno na preval do asfaltne ceste in z nje levo po poti, na bližnjem

razcepu spet levo po ožji poti navkreber do **cerkve sv. Marije** vrh 510 metrov visoke **Gure**. Mimo cerkve gremo do širše poti in po njej desno navzdol, nazaj na preval ter naprej po gozdni cesti, na katero smo se pred tem spustili s Tabora.

Po gozdni cesti nadaljujemo blago navzgor pod vrhom hriba Strmca in se zatem spustimo do gozdne ceste, ki drži iz Povirja. Tu zavijemo desno in zatem na označenem razcepu zopet desno proti Staremu taboru. Sledimo gozdni

cesti in pridemo do razcepa, kjer puščica ob markaciji na kamnu kaže v dve smeri. Nadaljujemo levo in se po novi, široki gozdni cesti vzpne pod Stari tabor, kjer s konca ceste nadaljujemo po stezi na vrh. S Tabora na Stari tabor hodimo **1 uro** ali malo manj. Z Starega tabora na razcepu tik pod vrhom zavijemo proti Lokvi in sledimo označeni poti navzdol v Lokev.

Krajša različica izleta, ki traja vsega skupaj okoli 3 ure hoje, drži čez **Strmec**. Ko se z vrha Starega tabora skozi nasip gradišča spustimo skoraj do uravnave pod vrhom, je na levi strani odcep manj uhojene, a z rdečimi črtami označene steze na Strmec. Sledimo rdečim črtam in včasih puščicam, ki kažejo v smer, iz katere hodimo, in pridemo na Strmec. Z vrha sestopimo po poti na vzhodno stran do gozdne ceste Lokev–Povir, kjer krenemo levo.

Ko se po poti proti Lokvi spustimo do označenega odcepa desno za Lipico in Kokoš, gremo po njem 5 minut daleč do jame **Vilenica**, ki slovi po čudovitem kapniškem

okrasju in kot prva turistična jama pri nas. Pred jamo je krajinska **skulptura** vrste kamnov z vklesanimi simboli, katere avtor je **Marko Pogačnik**. Oglad jame je vsako nedeljo ob 15.00, kar v primeru našega izleta v tem letnem času ne pride v poštev, ker bi bili sicer prepozni, vendar se skupine lahko najavijo za ogled tudi ob drugem času po telefonu 051/648-711.

Mimo odcepa za Lipico nadaljujemo po poti proti Lokvi. Skozi vas gremo po cesti, za bistrojem zavijemo levo, da se izognemo glavni cesti, ter pridemo v središče Lokve. S Starega tabora hodimo **1 uro**.

V Lokvi je v Taboru, utrjenem stolpu iz leta 1485, **Vojaški muzej**, ki prikazuje 1. in 2. svetovno vojno in vojskujoče si strani. Za ogled je odprt vsak dan razen ob ponedeljkih in torkih od 9.00 do 12.00 in od 14.00 do 18.00. Januarja in februarja je odprt ob sobotah in nedeljah od 10.00 do 12.00 in od 14.00 do 17.00. Za najavljene skupine (tel. 05/767-01-07, 041/516-586) je možen tudi ogled izven urnika.

Iz Lokve nadaljujemo po cesti levo od vojaškega muzeja, zatem na razcepu zopet zavijemo levo in mimo transformatorske postaje pridemo iz vasi na gozdno cesto ter nadaljujemo po njej navzgor. Mimo odcepa za Strmec (tu pridemo z vrha, če uberemo krajšo različico) nadaljujemo po cesti in se spustimo do označenega razcepa. Nadaljujemo po cesti proti Povirju mimo odcepa, kjer smo na začetku izleta prišli s Tabora, ter pridemo v Povir. Iz Lokve **1 ura in 30 minut** ali nekoliko manj hoje. Za izlet ob koncu tedna se v Sežani usedemo na vlak ob 6.29 in čez 5 minut izstopimo na ž. p. Povir. Z iste ž. p. se v Sežano vrnemo z vlakom ob 15.07 ali 15.42.

Iz ljubljanske smeri je primeren vlak z odhodom z ž. p. Ljubljana ob 5.55 in IC-vlak Pohorje ob 9.30; s slednjega v Divači prestopimo za Sežano in na ž. p. Povir izstopimo ob 11.11. Za povratek v ljubljansko smer na ž. p. Povir počakamo na vlak ob 15.25, 17.37 ali 19.55.

Potek poti: ž. p. Povir 400 m–Tabor 520 m–Stari tabor 603 m–Lokev–gozdna cesta med hriboma Klemenka in Strmec–ž. p. Povir.

Trajanje: 3 ure in 30 minut do 4 ure, krajša različica okoli 3 ure, z vzponom na Guro 30 minut več.

Dolžina: 13 km

Skupni vzpon: 350 m, krajša različica 300 m.

Proti lakoti in žeji: V Lokvi pride prav gostilna ob glavni cesti sredi vasi, nekoliko naprej od Vojaškega muzeja. Odprta je vsak dan razen ob četrtek in petkih. Po potrebi naredimo kulinarčno proslavo izleta v gostilni v Povirju, ki je odprta vsak dan razen ob sredah in četrtek in kjer ne le, da brez večjih težav počakamo na vlak, ampak moramo biti pozorni na to, da se ne zasedimo in ga zamudimo. V obeh gostilnah so poleg splošno razširjene klasike na voljo jedi na kraško-primorski način, od testenin in rižjokov do enolončnic in mesnih jedi.

Zemljevid: turistična karta občine Sežana, planinska karta Slovenska Istra, izletniška karta Primorje in Kras (vsi v merilu 1 : 50.000).



Razgledni vagon

AMTRAK

“A z njim boš potoval? Kaj pa ti je? To ni Evropa, tu vlaki redno zamujajo po nekaj ur. Zakaj za vruga ne letiš, tako kot vsi drugi?” so bila vprašanja, ki so mi jih zastavljali moji ameriški prijatelji, ko sem jim povedal, kako bom potoval od enega do drugega med mojim obiskom dežele na drugi strani luže. Takrat, bilo je to v februarju tega leta, sem se jim čudil; po koncu potovanja sem jih razumel, še posebej, ker so tudi oni posredno postali “žrtve” moje muhe, ko so čakali na moj prihod.

Amtrak je ameriška državna družba za železniški potniški promet, ki jo je ustanovil kongres leta 1971, da bi obdržali vsaj minimalno možnost potovanja z vlaki po ZDA. Nekoč država z najrazvitejšim železniškim potniškim omrežjem in s slovitimi ekspresi, kot so bili 20th Century Limited, Broadway, Superchief, Cannonball ali Orange Blossom Special, je v 60. letih hitro ostajala brez potniških vlakov. Avtomobil in avion sta postala glavno sredstvo prevoza za vse, razen najrevnejše sloje, in prazni potniški vlaki so prinašali samo še čisto izgubo. Železniške družbe so jih ukinjale, kakor hitro so dobile dovoljenja za to od državne administracije, in šele ko je postalo jasno vsem, da bodo ZDA ostale povsem brez potniških vlakov, se je vlada zganila. Kljub temu da so državna podjetja za ameriško miselnost bavbav brez primere, so s kongresnim aktom ustanovili Amtrak (skrajšano ime za American Track – ameriški tir), od železniških družb, ki so v privatni lasti, pa so takorekoč izsilili koridorje, vagona in lokomotive s tem, da so jim dovolili takojšnjo ukinitve njihovih potniških vlakov.

Kljub tej državni “skrbi” pa je Amtrak ostal bolj ali manj neobdignat, ki se ga vsi otepajo. Železniške družbe, po katerih tirih vozijo njegovi maloštevilni vlaki, zato, ker so tujek, ki mu morajo prilagajati svoj promet, administracija pa, ker je to državno podjetje, ki kar naprej potrebuje denar za preživetje. Oboji so pričakovali, da

bo podhranjeni otrok shiral v nekaj letih in pri tem veliko pomagali, da bi se to tudi zgodilo. Prvi z nagajanjem, najbolj z dajanjem prednosti svojim lastnim tovornim vlakom, tudi tistim najpočasnejšim, drugi pa s premalo denarja za prepotrebne investicije v vozni park in z menjavanjem direktorjev, ki so se kljub vsem težavam izkazali za preveč uspešne.

Posledica so bile stalne okvare lokomotiv in vagonov, zmeraj slabša postrežba, pogoste preusmeritve preko drugih prog ter praktično vsakodnevne nekajurne zamude ob prihodih. Amtrak je tako postal sinonim za tretjerazredni prevoz, ki se ga poslužujejo reveži brez avtov, tisti, ki se bojijo leteti, ter avanturisti. A glej vruga, vsem nevesčnostim in polenom navkljub je število potnikov naraščalo iz leta v leto in samo v lanskem letu je porast znašal do 25 % na nekaterih

progah. Razlog za to so naraščajoči zastoji na cestah ter prenatrana letala, dolga čakanja na letališčih in vse nadležnejše varnostne kontrole. In tako, namesto da bi preminil, Amtrak postaja vse pomembnejše sredstvo prevoza na tistih redkih koridorjih, s katerimi povezuje mesta, kot so New York, Boston, Washington, Miami, Chicago, San Francisco, Los Angeles in Seattle, z izjemo prvih treh mest v glavnem samo z enim vlakom dnevno.

Vsemu navkljub sem se odločil, da bo moje potovanje po ZDA, kjer bo to le mogoče, potekalo z vlaki. Navsezadnje sem, če že ne po poklicu, pa z dušo in srcem, železničar in res ne gre, da bi potem letal z avioni. Poleg tega pa, kaj pa vidiš od dežele iz aviona – na enem letališču te strpajo vanj, dvigneš se nad oblake in po nekaj urah pristaneš nekje povsem drugje, vmes pa – nič.

Seveda se je izkazalo, da so moji prijatelji imeli še kako prav. Od petih potovanj z vlakom niti enkrat nismo prispeli po voznem redu. Najkrajša zamuda, na 240 km dolgi poti od New Yorka preko Philadelphie do Lancastera v Pennsylvaniji, je bila le 30 minut, vse ostale pa so znašale od 3 do 5 ur.

Prekratko odmerjen prostor mi ne da, da bi opisal vse, kar sem doživel na teh vožnjah, in zato ne bom govoril o skrajno neprijaznem blagajniku in ostalih tegobah na newyorški postaji Penn ne o trurnem capljanju za z rudo naloženimi vlaki preko pogorja Allegheny ne o obupno zanič hrani in kavi, ki jo strežejo v Amtrakovih bifejih; opisal bom le eno pot, ki pa je dovolj tipična, da si lahko ustvarite predstavo o potovanju z vlakom po Ameriki.

Po dobrem tednu bivanja v ZDA in po končanem obisku pri še enem od mojih prijateljev, Davu iz Cantona v Ohio, bi moral odpotovati v Chicago, kjer sta me čakala predstavitev moje fotografije v tamkajšnjem Centru za železniško fotografijo in umetnost ter prijatelj Joe Petric.

Cantonu najbližja železniška postaja, kjer ustavlja Amtrakov vlak, je 50 km oddaljeni Alliance. Ob poldrugi uri po polnoči, v redkih primerih, kadar nima zamude, tu ustavi Capitol Limited, ki pripelje iz le 200 km oddaljenega Pittsburga.

Po niti najohlapnejših naših merilih Alliance ne zasluži imena postaja, še postajališče ne. Nekoč veliko in pomembno železniško križišče, kjer so se srečevali vlaki družb Pennsylvania, New York Central in Baltimore & Ohio, je danes le še cepišče, kjer se od dvotirne proge Pittsburgh–Chicago odcepita dve lokalni progi. Potnika tu ne čaka nikakršno, niti najnujnejše udobje – ni nadstreška, ki bi ga ščitil pred dežjem, ne klopi, kamor bi se lahko usedel, ne telefona ne stranišča – dobesedno nič. Postajno poslopje je oddano neki družbi za pisarne, potnikom pa je na voljo le razpokana betonska plošča, niti ne



Jedilni vagon



peron, ker ni dvignjena od tal, ter dve ulični svetilki. Ubogi potnik, ki ga kdo ne pripelje ali pride iskat z avtomobilom ali ki ni predhodno naročil taksija, je na milost in nemilost prepuščen vremenu ter zelo sumljivi okolici.

Na mojo srečo me je Dave ne le pripeljal na postajo ampak z mano tudi počakal na vlak, saj je dobro vedel, kaj se lahko zgodi. In zgodilo se tudi je, saj je moj vlak v uro in pol dolgi redni vožnji pridelal skoraj enourno zamudo. Seveda na postaji ni nikogar, ki bi zamudo napovedal, in če se ne spoznaš na komplicirano informiranje preko mobilca, lahko samo sediš, čakaš in potihoma upaš, da bo vlak enkrat pripeljal, kar pa tudi ni nujno, saj zaradi pogostih iztirjenj prenatovljenih tovornih vlakov dostikrat Amtrakove vlake preusmerijo ali odpovejo.

Ko je Capitol Limited končno le prispel, sem ob običajnem sprevodnikovem ritumu preverjanja kart in osebnih dokumentov (po terorističnem napadu na stolpa dvojčka v New Yorku je preverjanje identitete ob vstopu na vlak obvezno) vstopil v zadnjega od kakšnih dvanajst dvonadstropnih vagonov v sestavi vlaka. To so tako imenovani Superliner vagoni, stari 30 let, in so zadnji vagoni, ki so jih izdelali v slovitih Pullmanovi tovarni, preden so jo za vedno zaprli. V spodnjem nadstropju je prostor za prtljago, stranišče, umivalnica in prostor, namenjen invalidom in njihovim spremljevalcem. Tu je tudi nekaj sedežev, ki so bili do popolne prepovedi kajenja na vlakih namenjeni kadilcem. V kolikor je vagon spalnik, je spodaj tudi nekaj oddelkov z ležišči, če pa je bife ali restavracija, pa je tu pult za strežbo oziroma kuhinja, v zgornjem nadstropju pa so mize in sedeži.

Kovček sem z nekoliko mešanim občutkom pustil v prostoru za prtljago, kajti prostor ni zaklenjen ali nadzorovan, sam pa tudi ne moreš na vsaki postaji nadzirati svoje prtljage, nato pa sem se povzpel v zatemnjeno gornje nadstropje in si poiskal sedež v kotu vagona. To je bila napaka, kajti iz sna, v katerega sem se ob zibanju visokega vagona hitro pogreznil, me je kmalu zbudil sprevodnik in zahteval, da se

premestim drugam, ker je to njegov "službeni" sedež. V resnici je takoj zatem po sedežu poleg sebe razporedil papirje in začel urejati administracijo.

Naslednje tri ure potovanja so minile v prijetnem snu na udobnem sedežu, nato pa me je prebudilo nenadno, dokaj sunkovito ustavljanje vlaka. Kolikor se je dalo videti v jutranjem somraku, smo se ustavili sredi polj nekje v Indiani, daleč od kakršnega koli naselja. Deset minut je bilo vse mirno in prepričan sem bil, da stojimo pred signalom, ko pa so ugasnile vse luči in je utihnila ventilacija in so naši vagoni ostali brez električnega napajanja, sem vedel, da smo ostali brez lokomotive. Deset minut kasneje je v temi prišel mimo sprevodnik in povedal, da so se tovornemu vlaku pred nami pokvarile lokomotive in so zato poslali naše, da bi osvobodile progo. Najkasneje v pol ure naj bi bile nazaj.

Pol ure se je spremenilo že v dobri dve uri, ko je močan sunek oznanil, da imamo spet lokomotive. Pet minut kasneje sta se vrnila tudi

vrata proti svojemu sedežu.

Dve uri kasneje, ko se je sivo deževno jutro že krepko prevesilo v dopoldan in sem bil prepričan, da se je strežnik že odpočil, sem se še enkrat odpravil skozi vseh 14 vagonov, a tokrat sem se ustavil v restavraciji v zgornjem nadstropju. V oddelku s kakimi 10 mizami je sedelo ducat potnikov – dve štiričlanski družini in dva para, a le na eni mizi so bili tudi krožniki s hrano. Po oddelku se je sukala visoka in močna temnopolta stewardesa, ki pa ni kazala prevelike vneme za delo. Tako sem sedel kar nekaj kilometrov, preden me je "opazila" in mi prinesla jedilni list. Imena jedi, zelo ameriška in z veliko domišljije, mi niso povedala praktično nič, kaj se skriva za njimi, pa tudi bežen opis jedi, polnih z meni neznanimi sestavinami mi ni bil v veliko pomoč. Ker sem v prvi jedi na seznamu prepoznal, da vsebuje med drugim tudi jajca in slanino, sem se odločil zanjo, za pomarančni sok ter za tisto vrelo rjavo vodo brez okusa, ki ji domačini pravijo kava. Nato sem čakal.



osvetlitev in prezračevanje, jaz pa sem po petih urah potovanja začutil, da je čas za zajtrk in odpravil sem se na dolgo pot preko celega vlaka do bifeja na drugem koncu. Po polkilometrski hoji po zibajočih se tleh sem prispel do bifeja in naletel na zaprta vrata. Nekaj ljudi je sedelo pred vrati v nekdanjem oddelku za kadilce in eden od njih mi je pojasnil: "Strežnik si je vzel polurni odmor ..." Hm, potem, ko dve uri brez elektrike in luči ni delal nič, je vsekakor potreboval počitek, sem pomislil in se odpravil na polkilometrsko pot skozi neštevilna

In čakal. In čakal ... Deset minut, petnajst minut, dvajset minut – nič. Stewardesa je med tem celo postregla eno od ostalih omizij, a meni ni namenila niti pogleda, kaj šele nasmešek in pojasnilo, kaj se z mojim naročilom dogaja. Pol ure kasneje, ko smo že prestopili iz Indiane v Illinois in sem, pozabljaljoč na velikost te države, vprašal stewardeso, če bomo prej v Chicagu kot pa moj zajtrk na mizi, sem si zaslužil rezek odgovor: "Počakajte na vrsto, še dvoji so pred vami, kuhar pa je sam!"

Vem, da so pri Amtraku zaradi

pomanjkanja denarja drastično zmanjšali osebje, a kljub temu še danes ne morem dojeti, da je potrebno za pripravo preproste jajčne jedi s kupom industrijsko pripravljenih dodatkov toliko časa. Minilo je še nadaljnje pol ure in skozi okno se je že kazalo obrobje Chicagolanda, kot se imenuje čikaški megapolis z več kot stokilometriskim premerom, jaz pa sem izgubil že vse potrpljenje in sem ravno hotel oditi, ko je na mojo mizo prišla naročena jed. Kaj jo je sestavljalo, vam ne bi mogel povedati, četudi bi od tega bilo odvisno moje življenje. Bila je to neka brezoblična zmes neprepoznanih sestavin, ki je komajda dišala po jajcu. Bolj iz jeze kot zaradi lakote in okusa sem jo pospravil in jo splaknil s pomarančnim sokom, edinim, kar je imelo znan okus, odštel 12 dolarjev in se vrnil v kupe ravno v času, ko so se zunaj že izrisavali prvi obronki pravega Chicaga.

Mesto se je resda nakazovalo, a do končne postaje Chicago Union Terminal (CUT) smo potrebovali še več kot pol ure v glavnem počasne vožnje mimo neskončnih tovornih postaj z ravno tako neskončno dolgimi vlaki, rafinerij, jeklarn in druge težke industrije v bolj ali manj opuščnem stanju, mostov preko rek in pod avtocestami ter mimo tisočih v glavnem lesenih hiš v vseh stanjih, od lepo vzdrževanih do popolnoma razpadajočih. Nekaj postankov pred signali je le še dodalo k dolgotrajnosti zaključka vožnje.

Končno smo, z več kot peturno zamudo, zapeljali v podzemlje CUT-a. Ker sem bil v zadnjem vagonu, je bila pred mano še dolga pot po peronu do izhoda, kjer sta me čakala moj prijatelj Joe ali Jože po domače, Slovenec po očetu, in njegova soproga. Ker sta prišla pome iz sto kilometrov oddaljenega Morrisa in nista vedela, kako velika zamuda bo, sta me čakala pet ur!

Vsem zamudam in drugim tegobam navkljub pa načrtujem še eno potovanje z vlakom po ZDA. Skalno gorovje, puščava Mojave ter pacifiška obala so preveč vabljivi, da bi preko njih letel. Le prijateljem bom tokrat svetoval, naj me čakajo doma.



Turčija – država tržnih priložnosti

Turčija je dežela s čudovito naravo in z bogato zgodovino starodavnih civilizacij. Vseeno pa je mlada država, kot sodobno Republiko Turčijo jo je namreč po vojaški zmagi nad Grčijo ustanovil leta 1923 Mustafa Kemal Atatürk, ki še sedaj velja za legendarno ikono turške države in njegov mit sega v vse pore političnega in gospodarskega življenja. Turška geostrateška lega je pomembna. Je obmorska država z ozemljem tako v Evropi kot v Aziji. Turčija na vzhodu meji na Gruzijo, Armenijo, Azerbajdžan in Iran, na jugu na Irak in Sirijo, ter na zahodu na Grčijo in Bolgarijo. Turčija je na zahodnem delu presekana s 30 kilometrov dolgo in 1,2 kilometra široko Bosporsko ožino, ki deli evropski del Turčije od azijskega dela in povezuje Sredozemsko morje s Črnim morjem.

Danes kar 70 odstotkov prebivalstva Turčije živi v mestih. Največje mesto je Istanbul, ki po uradnih podatkih šteje 10 milijonov prebivalcev, neuradno pa sami prebivalci trdijo, da jih je več kot 14 milijonov. Drugo največje mesto je Ankara, ki je tudi glavno mesto in upravno središče Turčije in šteje 3,7 milijona prebivalcev. Turčija je članica zveze NATO, že vrsto let pa se zavzema za članstvo v EU.

Turško gospodarstvo

Močna industrializacija turškega gospodarstva se začne v šestdesetih letih dvajsetega

stoletja. Z uspešnimi gospodarskimi reformami so dosegli gospodarsko stabilnost, rast in zaupanje investitorjev iz celega sveta. Od sredine devetdesetih let je turško gospodarstvo bolj izvozno usmerjeno, vedno večji pomen pa ima tudi turizem. Večina industrijskih podjetij je osredotočenih na severozahodu države, ob sredozemski obali ter na zahodnem delu obale Črnega morja. Gospodarska rast (BDP) v zadnjih desetih letih znaša povprečno dobre 4 odstotke letno. Zaradi cenene delovne sile in relativno nizkih cen v kmetijstvu je Turčija zanimiva tudi za slovensko gospodarstvo. Najvišjo stopnjo industrijske rasti so v letu 2007 beležili v gradbenem sektorju (15,7 %) v kemični

industriji (15,5 %), v oblačilni industriji (10,2 %) v kovinski industriji (10 %) in transportu (7,3 %). Po podatkih statističnega urada Turčije se je samo v letošnjem letu izvoz iz Turčije v države EU in v Rusijo povečal za 19 odstotkov.

Prevoz tovora

Transport je v Turčiji ena najmočnejših dejavnosti. Vsako leto se namreč povečuje tako izvoz kakor tudi izvoz. Turčija je tudi strateško gledano most med Azijo in Evropo. Vse kopenske poti iz srednje Azije namreč prečijo turško ozemlje. Trenutno ima daleč največji delež v transportu cestni transport z 91-odstotnim deležem, morski transport z 5-

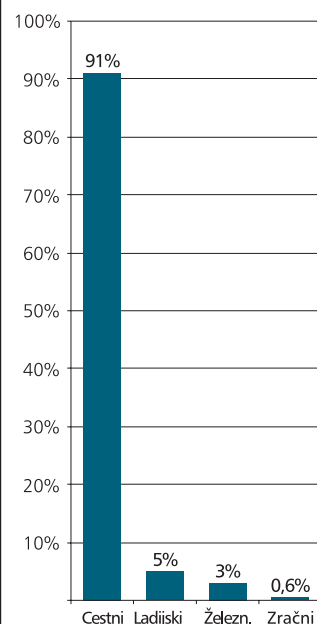
odstotnim deležem je na drugem mestu (predvsem RO-RO ladje), železniški delež je 3-odstotni, zračni transport pa ima vsega 0,6-odstotni delež.

Dolžina vseh železniških prog, katerih lastnik so Turške železnice (TCDD), je 10.500 kilometrov. Do leta 2013 pa jih nameravajo dograditi še 2600 kilometrov. Desetletja zapostavljena in zastarela železniška infrastruktura stopa v ospredje. Projekti modernizacije obstoječih pomembnejših prog načrtujejo, da se gradijo visoko zmogljive trase za vlake



Potniška železniška postaja in tovorni terminal Haydarpaşa v azijskem delu Istanbula. V ozadju sta trajekta za prevoz vagonov iz evropskega dela Turčije.

Struktura tovarnega transporta v Turčiji



Železniški trajekt za prevoz vagonov



Tovorni promet

visokih hitrosti. Daleč najpomembnejši pa je trenutno v Turčiji železniški projekt Marmaray. To je izgradnja tunela pod Bosporjem, ki bo povezal Evropo in Azijo z železnico in bo zgrajen predvidoma do leta 2013. Ta tunel bo v celotni dolžini dolg 13,7 kilometrov. Od tega poteka približno 1400 metrov prav pod morskim (Bosporskim) kanalom, v globini več kot 55 metrov pod morskim dnom. Z izgradnjo tunela bo konkurenčnost železniških prevozov iz Evrope večja kot je sedaj, saj ne bo treba tovarne vagona iz evropskega dela (z železniške postaje Sirkeçi) v Istanbulu prevažati v starih in že odsluženih železniških trajektih na azijsko stran (na postajo Haydarpaşa), od kod jih vozijo v notranjost Turčije oziroma preko njenih meja. Postopek je trenutno zelo zamuden, za kupce pa predrag. Postaja Haydarpaşa je tudi največji pristaniški kontejnerski terminal v tem delu Azije. Lastnik in upravljavec terminala so Turške železnice.

Sodelovanje slovenskega in turškega gospodarstva

Nekatera naša podjetja so že dolgo na turškem trgu. Menjava med državama se iz leta v leto večja, tako smo v Turčijo samo v prvih osmih mesecih letos izvozili za 101,4 milijonov evrov iz nje pa uvozili za 112,5 milijonov. Slovenski izvozniki in uvozniki se pri poslovanju s Turčijo danes večinoma poslužujejo turških cestnih prevoznikov zaradi nizkih cen.

Največji izvozniki v Turčijo leta 2006 so bili: Danfoss Compressors d.o.o., Cinkarna Celje d.d. in Lek d.o.o. V slovenskem izvozu v Turčijo prevladujejo sledeči artikli: črpalke in kompresorji (11,5 %), barvila (6,2 %), papir (6,1 %), surov aluminij (4,7 %), deli za tovarnjake in avtobuse (4,3 %) in pnevmatike (3,9 %).

Največji uvozniki iz Turčije leta

2006 so bili: Petrol d.d., Renault Nissan Slovenija d.o.o., Revoz d.d., Gorenje d.d., Toyota Adria d.o.o. in Sava Tires d.o.o. V slovenskem uvozu iz Turčije prevladujejo sledeči artikli: osebni avtomobili (15,4 %), deli in pribor za tovarnjake in avtobuse (7 %), pnevmatike (5,8 %), motorna vozila za prevoz deset ali več ljudi (5,7 %), kemija (4,6 %) ter palice in žica iz železa (4,3 %). Železniška povezava med Slovenijo in Turčijo je trenutno operativno vzpostavljena, ven-

dar absolutno premalo izkoriščena. Turčija ima namreč tesne gospodarske vezi s Kavkazom in srednje azijskimi državami. Z vzpostavitvijo trajne železniške povezave med Slovenijo in Turčijo bi lahko zahodnoevropskim in slovenskim podjetjem ponudili možnosti hitrejšega in cenovno ugodnega dostopa tudi do teh regij. V preteklosti smo prav na Slovenskih železnicah že bili pobudniki vzpostavitve konvencionalnega vlaka za tedensko povezavo med Ljubljano in Istanbulom, ki pa na žalost ni zaživel. Bili smo tudi pobudniki in organizatorji kontejnerskega vlaka med Ljubljano in Istanbulom, ki je tudi prenehal poslovati po nekaj mesecih. Ali nam bo v tretje uspelo? Gospodarski stiki med državama se krepijo iz leta v leto. Če bomo v prihodnje na Slovenskih železnicah kot operater znali izkoristiti naš strateški položaj v Evropi ter ponuditi tujim logističnim podjetjem in domačemu gospodarstvu organiziran prevoz blaga v Turčijo. Turčija je zagotovo država tržnih priložnosti tudi za Slovenske železnice.

Slovenske železnice in Adria Kombi načrtujeta uvedbo direktnega kontejnerskega vlaka med Slovenijo in Turčijo

Visoka gospodarska rast in povečevanje blagovne menjave med Turčijo in evropskim gospodarskim prostorom je vzpodbudila Slovenske železnice in Adria Kombi k uvedbi novega kontejnerskega vlaka med Ljubljano in Istanbulom. Predhodnica nove vlakovne povezave je uspešno vzpostavljena kontejnerska povezava med Münchnom in Ljubljano, s katero se slovenski trg povezuje v mrežo več kot 30 intermodalnih terminalov v Nemčiji in severni Evropi. Zaradi povečanega povpraševanja in razvojnih načrtov obeh podjetij so Slovenske železnice v okviru obiska vlad-

ne in gospodarske delegacije v Turčiji, 21. novembra 2007, podpisale pismo o nameri s Turškimi državnimi železnicami, s katerim bo omogočen začetek obratovanja novega vlaka v začetku leta 2008. Kontejnerski vlak bo Ljubljano in Istanbul povezoval trikrat tedensko.

Obe podjetji sta mnenja, da bosta razvoj in vpeljava intermodalnih železniških storitev preko vseevropskega koridorja X vzpodbudila nadaljnjo rast blagovnih tokov in prispevala k še intenzivnejši internacionalizaciji poslovanja Slovenskih železnic in Adrie Kombi.

Vrednost blagovne menjave med Slovenijo in Turčijo

LETO	izvoz (v mio EUR)	uvoz (v mio EUR)	saldo (v mio EUR)
2003	71,349	128,939	-57,620
2004	139,159	118,929	20,230
2005	151,391	147,656	3,735
2006	136,281	180,307	-44,026

Vir: Urad RS za statistiko

Vossloh G2000 BB

Proizvajalec tirnih vlečnih vozil Vossloh Locomotiven GmbH iz Kiela v Nemčiji ima že bogate izkušnje pri izdelavi dizelskih lokomotiv. Korenine tovarne segajo v leto 1870. DWK (Deutsche Werke Kiel) leta 1923 izdelala prvo dizellokomotivo. Leta 1948 se tovarna preimenuje v MaK (Maschinenbau Kiel AG); namen proizvodnje je bila izdelava dizelhidravličnih lokomotiv. Nato sledi leta 1964 kapitalska povezava s firmo Krupp in leta 1992 s Siemensom. Od leta 2003 nosi ime Vossloh Locomotiven GmbH. Koncept tovarne je izdelava visoko zmogljivih dizellokomotiv za evropski trg. V proizvodnji dizellokomotiv zavzemajo poglavito mesto dizelhidravlične lokomotive, ki na nemškem trgu med dizellokomotivami zavzemajo vodilno mesto. Ena izmed prepoznavnih dizelhidravličnih lokomotiv proizvajalca Vossloh Locomotiven GmbH je lokomotiva serije G2000 BB.

Preprosta zgradba, dve simetrični kabini z ozko nadgradnjo na škatlasto izvedenem podvozju, uporaba znanih tehnologij in standardnih podsklopov kot tudi modularna gradnja so stvari, ki zagotavljajo enostavno vzdrževanje ter zanesljivo in cenovno ugodno obratovanje. Lokomotiva serije G2000 BB prehaja iz razreda standardnih dizelhidravličnih enot v razred zmogljivih linijskih enot.

Lokomotiva je v naravni velikosti dolga 17,4 metra, njena lastna masa znaša 87,3 ton. Motor, ki jo poganja, zmora kar 2240 kW moči, opcija je 2700 kW. Ob speljevanju ima 283 kN vlečne sile. Hitrost, ki jo lahko doseže, znaša 120 km/h, na progah, kjer so dovoljene večje hitrosti, pa do 140 km/h. Zaradi možnosti daljinskega upravljanja je hkrati primerna tudi za obratovanje na ranžirnih postajah, saj je njen najmanjši radij (industrijski tiri), ki ga lahko izpelje, 80 metrov.

Prvi, ki je izdelal model lokomotive Vossloh G2000 BB v merilu 1 : 87 (H0), je bil Mehano iz Izole. Model je v tujini pri priznanih institucijah v hudi konkurenci ostalih proizvajalcev modelnih železnice požel najvišja možna priznanja.

Z modelom Vossloh G2000 BB v merilu 1 : 87 (H0) je Mehano uspelo napraviti pravi prodajni hit v Nemčiji in tudi v drugih državah EU-ja, saj je bila prva serija v letu 2002 razprodana v trenutku.

Pred kratkim pa je Mehano na podlagi uspešnega modela lokomotive Vossloh G2000 BB dopolnil serijo istih lokomotiv tudi v merilu 1 : 160 (N). Celotna dolžina lokomotive preko odbijačev znaša 109 milimetrov. Gre za vrhunski model lokomotive, ki je izdelan zelo natančno. Velik poudarek, ki je vreden pohval, so detajli na modelu ter izbira materialov. Podvozje je izdelano iz kovine, kar lokomotivi



Dizelhidravlična lokomotiva Vossloh G2000 BB, predstavljena na sejni Innotrans v Berlinu.

poveča kompaktnost ter lastno težo in s tem izboljša stabilnost na tirih. Ohišje je iz plastike, barvanje in napisi so izdelani zelo natančno in čitljivo, ograje so kovinske, izdelane po fotopostopku iz alpake (zlitina cinka in niklja). Model lokomotive je na voljo v sistemu DC za istosmerno analognno vodenje. V modelu je serijsko vgrajena šestpolna vtičnica po standardih NEM za naknadno vgradnjo digitalnega dekoderja.

Mehanov model ima sredinsko nameščen nov sodoben petpolni motor z dvema vztrajnikoma, ki omogoča zelo elegantno spelje-

vanje ter zaviranje modela. Motor je na obeh straneh z obema podstavnicama vozičkoma povezan z dvema kardanskima gredema ter dalje z vsemi štirimi osmi koles preko zobniških prenosov, ki so vgrajeni na podstavnicah vozičkov. Dva izmed koles imata vgrajena še torna gumijasta obročka, ki skrbita, da pri vzponih modela lokomotive ne prihaja do zdrsov koles. Za osvetlitev žarometov so uporabljene svetleče diode, spredaj bela in zadaj rdeča, delovanje letih pa je odvisno od smeri vožnje. Spenjače za pripenjanje vagonov se zaradi gibljivega priklopa, kulisnega vodenja z zavijanjem na krivinah, prilagajajo trenutnemu položaju – pravimo, da sledijo smeri vožnje. Priklop je pritrjen na podvozje modela lokomotive in je izdelan po standardu NEM. Spenjača je zamenljiva z drugo, odvisno seveda, katere tipe spenjača se uporablja v voznem parku.

Mehanov model Vossloh G2000 BB v merilu 1 : 160 (N) bo zagotovo našel svoje mesto pri marsikaterem ljubitelju tega hobija in zbiralcih modelov železnice, saj si že zaradi svoje enkratne izdelave zasluži častno mesto v zbirki modelov.



Model Vossloh G2000 BB v merilu 1 : 160 (N) je zelo filigransko izdelan in ima med vožnjo odlične vozne lastnosti.



Minitrixov model v merilu 1 : 160 (N) v letu 2008 bo šestosna dizelhidravlična lokomotiva V300 v modro-srebrni barvi. V bivši Jugoslaviji so bile lokomotive tega tipa v sestavi Modrega vlaka.



Model parne lokomotive s posebnim zalogovnikom ÖBB 93 v merilu 1 : 87 (H0) je izdelek proizvajalca modelnih železnic Roco. Takšne lokomotive so pri nas znane kot serija 53.

IMA 2007

Od 1. do 4. decembra je v Münchnu potekala 25. Mednarodna razstava modelnih železnic. Na razstavi so bili prisotni skoraj vsi v svetu bolj poznani izdelovalci modelnih železnic in bogato založeni trgovci, ki so nudili sejemske popuste. Predstavljenih je bilo 14 klubov ljubiteljev malih železnic s pestrimi maketami v merilih Z, N, TT, H0e, H0, 1 in G. Na razstavi si se lahko preizkusil celo v vožnji lokomotive na simulatorju Nemških železnic. Nekaj utrinkov novosti vam bom predstavil v slikah.



Kovinski model parne lokomotive Nemških železnic serije 58 s posebnim vlečnim zalogovnikom v merilu 1 : 87 (H0) proizvajalca Rivarossi. Lokomotiva v službi izvira iz Pruske G12, pri nas je bila to serija 36.



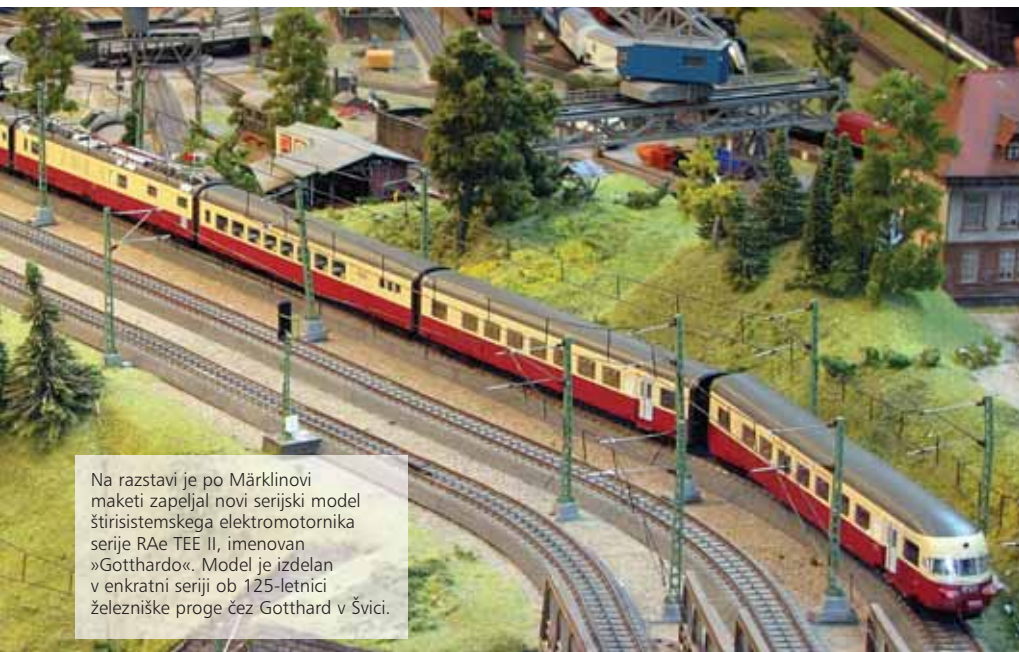
Märklin (AC) in Trix (DC) sta na razstavi za leto 2008 napovedala v merilu 1 : 87 (H0) Insider model dizelmotornik VT 10,5 Nemških železnic, imenovan »Senator«. Število izdelanih modelov dizelmotornika VT 10,5 bo na podlagi predhodnih naročil.



Märklinov model dizelelektrična drezina Nemških železnic v merilu 1 : 87(H0). Model se upravlja preko digitalne centrale ali osebnega računalnika in ima 13 različnih delovnih funkcij.



Za model večsistemske električne lokomotive ÖBB 1216 v merilu 1 : 87 (H0), dobavljive v tem mesecu, so se potrudili pri firmi Roco. Model je namenjen za DC ali AC-digitalne sisteme. Takšno lokomotivo v službi dnevno videvamo tudi na slovenskih tirih.



Na razstavi je po Märklinovi maketi zapeljal novi serijski model štirisistemskega elektromotornika serije RAe TEE II, imenovan »Gotthardo«. Model je izdelan v enkratni seriji ob 125-letnici železniške proge čez Gotthard v Švici.



Najnovejši Mehano model v merilu 1 : 87 (H0), ki prihaja v decembru na trg, je model dizelhidravlične lokomotive Vossloh G1700 v barvah SBB Cargo, sledi pa še v barvah sedmih železniških družb. Po prvih ocenah je model izdelan zelo kvalitetno ter natančno z vsemi kovinskimi dodatnimi deli. Opremljen je s pristnim zvokom prave takšne lokomotive in ga lahko upravljamo analogno ali digitalno. Na sejmu je bilo zanj veliko zanimanja, še zlasti med švicarskimi obiskovalci.

Energija in potniški vlaki (2)

V prvem delu članka (Nova proga št. 9-10) sem prikazal nekaj dejstev o porabi energije potniških vlakov. Porabljena energija predstavlja kar eno tretjino vseh stroškov v življenjski dobi vsakega elektromotornega vlaka. Varčevanje z energijo in zmanjševanje porabe vpliva tudi pri odločitvah ob nabavi novih vozniških sredstev. Specifična poraba potniških vlakov je neprimerno večja od tiste pri tovornih. Prav zato je pomembno, da porabo natančneje izmerimo in ugotovimo, kakšni vlaki so za prevoz potnikov najcenejši. Sestavek prikazuje ugotovitve analize podatkov o rabi električne energije s števci, ki jih vgrajujemo v vlečna vozila.

Primerjava med Siemens Desiro (312-115) in gomulko (311-203)

Zelo nazorna je primerjava med »Desirojem« in »Gomulko«. Graf prikazuje vlak 2254 med Dobovo in Ljubljano, z lokomotivama 311-203 in 312-115. Mislim, da je vsaka dodatna razlaga popolnoma odveč. Na desni strani lahko odčitate porabo v kWh, na levi hitrost v km/h.

Namesto sklepa

Kako naj strnemo vse dosedanje ugotovitve in analize, ki nam jih omogočajo vgrajeni števci električne energije?

Kdor ne meri, ne more vedeti, kaj se dogaja in ne more narediti korakov v pravi smeri! Sedaj lahko točno vidimo, koliko porabijo potniški vlaki. Logično je bilo, da kazalci, izenačeni s tovornim prometom na podlagi porabe na BRTKM, ne morejo držati, nismo pa imeli nobenega orodja, da bi to računali drugače.

Poleg tega sedaj vidimo, kaj prinašajo nova vozna sredstva. Nova tehnologija ni samo v obliki in izdelavi motorika, temveč tudi v izpopolnjeni regulaciji vleke, ki prinaša izredno velike koristi pri rabi energije.

Spreminja se tudi najboljša praksa pri vožnji in upravljanju vlakov. Lažji nadzor nad porabljeno energijo bo osebje vlečnih vozil izkoriščalo za varčno vožnjo. S tem v zvezi že tečejo določeni projekti v Vleki, za vzor pa so nam dosežki v potniškem prometu na Nemških železnicah, kjer so v povprečju uspeli znižati specifično porabo energije skoraj za 10 odstotkov. V zvezi s kar najvarčnejšim načinom vožnje pričakujemo ugoden odziv tudi iz Vodenja prometa, saj lahko dispečerji s pravilno organizacijo prometa vlakov precej prihranijo.

S števci merimo tudi količino električne energije, ki jo vračamo nazaj v vozno omrežje. Količina ustvarjene in vrnjene energije je odvisna od stanja na progi in vlakov. Pričakovati je nadaljnji razvoj tehnologije, ki bo omogočila še boljši izkoristek. Z vsako prihranjeno kWh tudi zmanjšujemo emisije toplogrednih plinov in pomagamo uresničevati zadane

cilje ob podpisu Kjotskega sporazuma za zmanjšanje emisij CO₂.

Še nekaj statistike

Leta 2006 smo za vleko vlakov porabili 188 GWh električne energije ter dodatnih 10 odstotkov za druge namene. Švicarske železnice so na primer porabile 1.800 GWh, Nemške železnice pa približno 12.000 GWh.

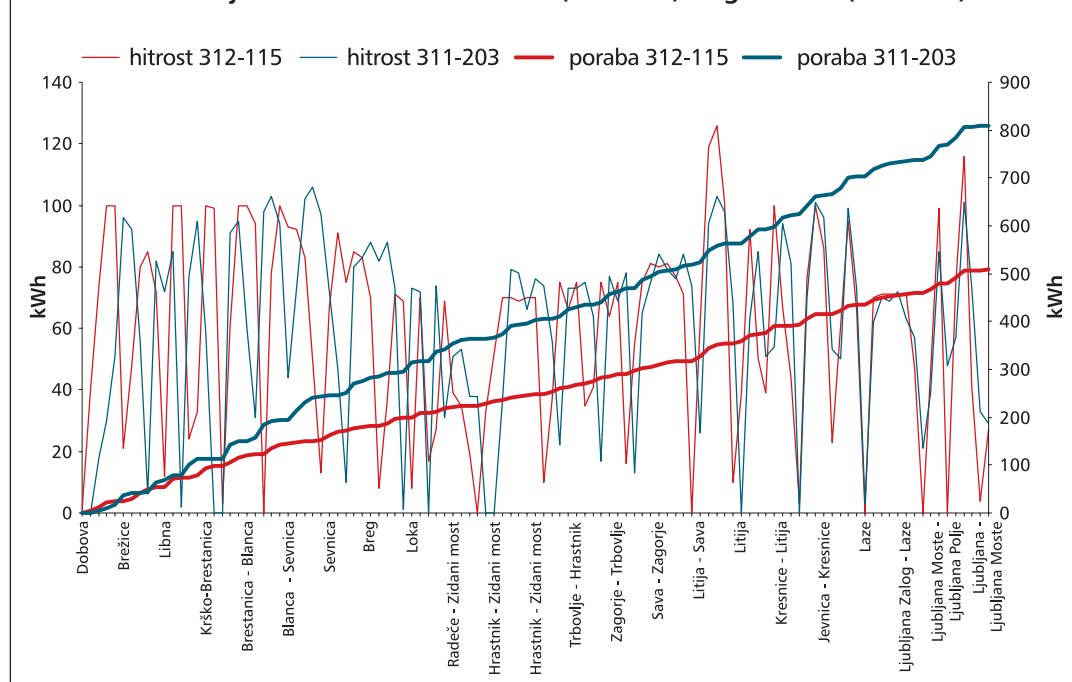
Za tono tovora, prepeljanega na razdalji 100 km, smo porabili 5,2 kWh, kar je nekaj več kot 0,52 litra D2 in kar je bolje kot pri

Švicarjih. Prepričan sem, da temu rezultatu botrujejo precej nižje hitrosti pa morda še kaj.

V potniškem prometu so Slovenske železnice lani opravile 793.238 PKM, z elektrovlakom 372.791 PKM oziroma 6,4 kWh na potnika na razdalji 100 km, kar je enako 0,64 litra D2. Izračun temelji na energetski vrednosti D2 36,3 MJ/liter. Rezultati, če jih primerjamo s podatki švicarskih železnic, so zelo dobri, vendar imamo še kar nekaj rezerve (sodobnejši elektromotorniki in zamenjava starih).



Graf: Primerjava med Siemens Desiro (312-115) in gomulko (311-203)



Dvopotno vozilo za vzdrževanje električne vozne mreže. Dvopotno vozilo z dvizno košaro in delovnim odrom je namenjeno za vzdrževanje vozne železniške mreže. Prednosti dvopotnega vozila v primerjavi s tirnimi vozili za vzdrževanje vozne mreže so manjša investicija pri nakupu in nižji stroški vzdrževanja. Dvopotno vozilo lahko upravlja ena oseba, saj se vozilo pri vzdrževalnih delih lahko vodi tudi iz dvizne košare oziroma delovnega odra, in ni omejeno le za delo po železniških tirih.



Dvopotna vozila Unimog



Z leve: Klemen Primožič, Branko Bezget, Branko Renčof, Benjamin Steinbacher - Pušnjak, Marjan Mahkovic, Zoran Bostič in Zvonko Kopčič.

4. oktobra je Mercedes-Benz v Budimpešti organiziral strokovni simpozij o dvopotni tehniki gospodarskih vozil Unimog. Vozila Unimog so opremljena z utirjevalnim sistemom, ki omogoča vožnjo po cesti in železniških tirih. Simpozija se je udeležilo veliko število strokovnjakov z železnic v osrednji in južni Evropi. Slovenske barve smo zastopali predstavniki Slovenskih železnic, Centralnih delavnic in Agencije za železniški promet. Strokovni simpozij je potekal v železničarskem muzeju. Oglledali smo si vozila Unimog podjetja Mercedes-Benz, in sicer vlečna, intervencijska in delovna vozila za opravljanje vseh vrst vzdrževalnih del na tirih kakor tudi na železnici nasploh.

Po uvodnem govoru vodstva družbe Daimler Chrysler je sledila predstavitev dvopotnih vozil, njihove zgodovine in razvoja dvopotnega vozila Unimog. Referenčni uporabniki so poročali o uporabi dvopotnih vozil Unimog pri vzdrževanju železniške infrastrukture v Evropi ter predstavili njihovo učinkovitost in uporabnost. Posamezna vozila smo lahko videli tudi v »praksi« na delovnem poligonu. Slovenske železnice imajo trenutno tri dvopotna vozila, namenjena strojnemu zatiranju podrastja (SVP Postojna, SVP Ljubljana, SVP Maribor), in eno intervencijsko dvopotno vozilo za odpravo izrednih dogodkov na območju Slovenskih železnic.



Vlečno dvopotno vozilo Unimog – vlačilec.

Dvopotna vozila Unimog za potrebe vlečne dejavnosti se uporabljajo za postajne premike, sestavljanje vlakovnih kompozicij in druga ranžirna dela na železnici. Prednost vozila so nizki stroški vzdrževanja in zelo ugodna nabavna vrednost novega vozila v primerjavi s tirnimi vlečnimi vozili, ki se trenutno uporabljajo na industrijskih tirih. Na strokovnem simpoziju so bili prisotni tudi predstavniki trgovskega centra Merkur z interesom nakupa dvopotnega vlačilca Unimog za lastne potrebe ranžirnih premikov tovornih vagonov.



Dvopotno vozilo za zatiranje rastja na železniški progi.

Vozilo je opremljeno z računalniško opremo, ki uravnava potrebno količino in mesto škropljenja na podlagi zaraščenosti oziroma nezaraščenosti proge. Vozilo na sliki ima kapaciteto do 6000 litrov škropiva. Na Nemških železnicah se je izkazalo za zelo učinkovito in ekonomsko upravičeno, saj sta investicija in vzdrževanje vozila v primerjavi s škropilnim vlakom neprimerno cenejši.



Dvopotno intervencijsko vozilo za odpravo izrednih dogodkov na železniških tirih. Intervencijsko vozilo je opremljeno s hidravlično opremo (hidravličnimi dvigalkami), po iztirnjenju tirnih vozil pa vozilo ponovno utiri. Eno intervencijsko vozilo Slovenske železnice že imajo in se je izkazalo za zelo učinkovito. Intervencijsko dvopotno vozilo omogoča zelo hitro intervencijo na mesto izrednega dogodka.

Povprečna teža praznega vozila: 11.990 kg

Cena vozila:

- intervencijsko vozilo, vlačilec: cca. 271.000 evrov
- univerzalni Unimog za vzdrževanje vozniških električnih mrež: cca. 210.000 evrov
- vozilo za zatiranje rastja: cca. 250.000 evrov

Hitrost vožnje: na cesti: 80 km/h, na tirih: 50 km/h

Spletna stran: www.mercedes-benz.com/unimog

Vzdrževalna dela na progah

Sanacija mariborskega mostu

Sanacija prvega nosilnega stebra mariborskega železniškega mostu se je začela že lani. Gre za izredno zahteven poseg. Steber je bil ob gradnji mostu postavljen kar na rečno lapornato dno. Zaradi obremenitev je prišlo do opaznih deformacij stebra.



Brez potapljačev pri takem delu ne gre! Pod vodo so prevrtali temelje in jih sidrali z vijaki, ki varujejo na novo izdelan plašč okoli stebra.

Europark

Cestni podvoz pri Europarku na progi Maribor–Maribor Studenci. Podvoz so izdelali zunaj in ga nato v dveh dneh z metodo potiskanja premaknili pod železniško progo. Zanimivo delo.



Na dan preizkusa s statično in dinamično obremenitvijo je snežilo.



Most bo po sanaciji dovoljeval hitrost vlakov 80 km/h (sedaj je omejitev 30 km/h) in obremenitev do 22,5 ton/os (zdaj 20 ton/os). Voda je na tem mestu globoka 7–8 metrov. V lapornato dno so izvrtali 15 metrov globoke vrtnice, v katere so pod velikim pritiskom vbrizgali posebno cementno mleko. Enako bo saniran tudi drugi nosilni steber.



Postavljanje odra za čiščenje stebra z vodo pod visokih pritiskom. Tako bodo odstranjeni »rahli« deli.



Moškanjci

Zaključna dela na postajališču Moškanjci.



6A

17

36 ▷ 1A

18

36 ▷ 2A

Rimske Toplice

Utrjevanje brežine pri Rimskih Toplicah zaradi povečanja osnega pritiska na progi Zidani Most–Maribor. (Foto: Miško Kranjec)



Zamušani

Rekonstrukcijska dela v Zamušanih. Novi dvotirni most.

**Ponikva–Dolga Gora**

Na remontu proge med Ponikvo in Dolgo Goro so novembra potekala obsežna gradbena dela na sanaciji spodnjega ustroja. Na 2,4-kilometrnem odseku je bila v celoti izkopana gramozna greda in odstranjen nenosilni material pod njo. Na tako pripravljen planum se je najprej položil gradbeni filc, na njega pa geomreža za povečanje nosilnosti. Sledilo je nasipavanje tamponskega materiala s sosednjega tira, ki je bil v slojih utrjen do debeline 60 cm. Tako se je pripravila primerna podlaga za izdelavo zgornjega ustroja, ki še sledi. Vsa dela so se izvajala v daljši popolni zaporu levega tira. (Besedilo in fotografije: Marjan Zaletelj)



Slovenske železnice ponovno upravljavec javne železniške infrastrukture

Vršilec dolžnosti direktorja Javne agencije za železniški promet Maribor Alojz Pörš in generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara sta 11. decembra podpisala zapisnik o primopredaji javne železniške infrastrukture. Prenos nalog, sredstev, pravic in obveznosti s področja javne železniške infrastrukture iz AŽP na Slovenske železnice je bil izveden na podlagi Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu, ki je bil sprejet februarja.

Slovenske železnice so tako po 1. septembru 2003 ponovno postale upravljavec javne železniške infrastrukture in postajnih poslopij, medtem ko so bile naloge sredstva ter pravice in obveznosti s področja investicij v javno železniško infrastrukturo v skladu z navedenim zakonom prenesene na Direkcijo za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Slovenske železnice so prevzele v upravljanje za 455 milijonov evrov sredstev v lasti Republike Slovenije.



Alojz Pörš, Igor Hauptman, Tomaž Schara, Alenka Dremelj in Branko Omerzu.

Predor v cvetlični preobleki

Idejno sveža preobleka opuščenega železniškega predora »dvojčka« pod Kostanjevico v Novi Gorici.

Vlak, ki z novogoriške železniške postaje pot nadaljuje proti Sežani, kmalu za cestnim prehodom izginje v levo predorsko cev, izvrtano pod hribom Kostanjevica. Kot že samo ime pove, je griček, ki se blago vzpenja nad Novo Gorico

in v bistvu predstavlja obrobje »novogoriških pljuč« – gozda Panovca, ime dobil po kostanjih. Veliko bolj znan pa je po frančiškanskem samostanu, v katerem je grobnica francoskih kraljev Bourbonov.

Čprav je proga, ki za kamnitim pročeljem ponikne v podzemlje Kostanjevice, enotirna, pa mogočno, s stolpiči okrašeno zidovje

predstavlja portal dveh, 228 m dolgih vzporednih predorov. Ob zaključku gradnje Bohinjske železnice l. 1906 je bil namreč zgrajen le en predor. »Brata dvojčka« je dobil med italijansko okupacijo Primorske. Bohinjsko progo so Italijani preimenovali v Transalpina. Uprava italijanskih železnic je zaradi zahtev po neodvisni povezavi železniške postaje

Gorizia Centrale s postajo Gorizia Montesanto (današnja novogoriška ž. p.) med obema Goricama l. 1928 zgradila dodaten povezovalni tir. Poleg že obstoječega pa tudi nov, vzporedni predor. Železnica je predor uporabljala do l. 1946, potem pa so ga opustili. Ob močno zastraženi »železni zavesi« – saj se predor nahaja tako rekoč na meji z Italijo, smo

ga ob strogem nadzoru tedanjih miličnikov in graničarjev lahko uporabljali le lokalni prebivalci. Pot skozenj je namreč občutno skrajšala razdaljo med Novo Gorico in zaselkom Pristavo ali lokalno – Rafutom. Toda predor je bil v žalostnem stanju. Iz oboka je neprestano curljalo, prostor med tiri je bil zasut z gramozom, iz umikalnih niš je neprijetno zaudarjalo po iztrebkih. Predor je bil zelo slabo osvetljen. Z metanjem kamenja v luči pa so vandali skromno razsvetljavo spreminjali v temo. V nočnih urah je bil predor celo zloglasen, zato se ga je večina uporabnikov raje izogibala in ubrala daljšo pot čez Kostonjevo.

Preobrat

Po osamosvojitvi Slovenije je MO Nova Gorica v dogovoru s SŽ poskrbela za solidno razsvetljavo predora, uredila pešpot in kasneje skozenj asfaltirala še kolesarsko stezo, ki je ob desni strani proge in tik ob meji z Italijo speljana vse do Šempetra. Enolični kamniti oporniki in opečnat obok predora pa so domiselnega novogoričana Jureta Poša, ki je znan po izvirnih, nenavadnih, ekološko obarvanih kreacijah, spodbudili k razmišljanju, kako sicer pust predor popestriti z novo notranjo podobo in mu na idejno svež način »vdahnuti dušo«.

Poša pri svojem delu uporablja odslužene materiale, med katerimi prevladujejo plastenke, ki jih z razrezom pretvori v cvetove predvsem vrtnic in marjetic. Za njim je kar nekaj odmevnih instalacij in z njimi povezanih družbenokoristnih akcij, s katerimi je pritegnil veliko pozornost javnosti.

Pri mestnih oblasteh, ki upravljajo s predorom, kot tudi pri novogoriških železničarjih, saj so SŽ-infrastruktura še vedno lastnik predora, je ideja naletela na plodna tla. Snovalec pa jo je lahko uresničil v sodelovanju in podpori Mestne občine Nova Gorica, Slovenskih železnic, kulturno-umetniškega društva Krea in Mestne galerije. Občina je projekt »požegnala« in podprla, SŽ pa tudi niso »komplicirale« s soglas-

jem, za kar se avtor instalacije še posebej zahvaljuje, saj znajo birokratski postopki še kako zagreniti in zamoriti še tako dobro pripravljene projekte. Nenazadnje je »drugačen« predor vsem v korist in občudovanje, saj gre za dejansko izvirno, duhovito in estetsko dovršeno kreacijo.

Ideja, uresničitev in kulturna nadgradnja projekta

Kdo drug, če ne sam »idejni oče projekta« Jure Poša, nam lahko poda najverodostojnejši opis, kako je njegova osnovna zamisel doživljala zanimive uresničitve?

Verjeli ali ne, ampak vse se je začelo v porodnišnici! Ob rojstvu sina l. 2000 je namreč svoji ženi v dar prinesel nenavaden šopek vrtnic, narejenih iz plastenk. Prevzeli so ga prav odpadni materiali, iz katerih ustvarja



nenavadne izdelke preprostih, a prijetnih oblik, predvsem različnih cvetov. Z njimi sicer nemo, obenem pa zelo jasno opozarja na še vedno veliko uporabnost odpadkov sodobne civilizacije ter poziva k boljšemu odnosu do ohranjanja narave. Jure Poša se poleg tovrstnih kreacij ukvarja tudi z grafičnim oblikovanjem ter raznovrstnimi vizualnimi komunikacijami. Zelo odmeven je bil iz odpadnih materialov uresničen projekt v novogoriškem Zavodu Mostovna l. 2003. Leto kasneje je okolico Tehniškega muzeja v Bistri pri Vrhniki okrasil z velikimi

cvetovi in listi, ki jih je vpletel v krošnje dreves, druge pa položil na gladino ribnika v bližnjem parku. Z izvirnimi postavitvami veliko zanimanja žanje tudi daleč preko slovenskega plota in tako je l. 2004 z odpadnimi materiali ustvaril likovno kreacijo v španskem mestu Noja. Ob prijetnem kramljanju in pregledu bodočih zamisli v »Ribarnici ob sredah«, kakor se imenuje njegova »kovačija idej« – umetniški prostor nedaleč od novogoriške železniške postaje, v katerem sta nekoč res domovali trgovina in ribarnica, mi je postalo jasno, da se bo o Poševi ustvarjalnosti gotovo še govorilo in pisalo, predvsem pa – opazovalo! Kajti njegove ideje preveva pozitivna sporočilna nota. V svoji neobičajnosti so izvirne in zaradi tega privlačno zanimive. Najnovejša Poševa kreacija z naslovom »Mokrocvetiče rož`ce« je od 26. novembra na ogled postavljena v galeriji inšti-

tem, je ostalo še 10.000 marjetic in ... dolgočasen predor pod Kostonjevo. Jure Poša ga je nameraval »preobleči« že za 100-letnico Bohinjske proge, a se je projekt zavlekel za leto dni. Obletnica je sicer minila v odsevu drugih zanimivih dogodkov, toda iznajdljiv in pozoren oblikovalec je znal poiskati novo promocijsko nišo.

Po pridobitvi vseh potrebnih soglasij je montaža cvetov stekla kar se da skrivnostno. Avtor instalacije in njegovi pomočniki so 15 delovnih dni poslušali naklonjene, še več pa kritizerskih komentarjev mimoidočih, predvsem v slogu: »Kaj boste te »škovace« obešali na strop? Pojdite raje delat kaj bolj koristnega!« In tako je predor 21. septembra letos, ravno za 10. obletnico mestne galerije Kulturnega doma v Novi Gorici, zasijal v novi cvetlični preobleki. V istem hipu, kot so se prižgale luči, so obmolknili tudi vsa podtikanja in negodovanja, kajti pogled v razsvetljeno predorsko cev je naravnost čudovit!

Obok predora po celotni dolžini krasi več kot 5000, v polkrogih razporejenih, belih cvetov marjetic. Na novo so namestili tudi 36 svetlobnih cevi, pod njimi pa napeli jekleno vrvo, na katero naj bi v največji odprti galeriji v bodoče lahko obesili velike slike ali panoje. Na poti skozi predor bi si ljudje mimogrede ogledali tudi zanimive razstave in pešpot bi se pravzaprav spremenila v zanimiv in nevsiljiv sprehod skozi galerijo. Nedvomno je predor Kostonjeva dokaz več, kako je mogoče ob skupnem sodelovanju in sorazmerno nizkih stroških uresničiti izvirne zamisli ter puste infrastrukturne objekte nadgraditi v privlačne kulturne ambiente.

V predoru Kostonjeva sedaj svetijo vse luči, iz stropa pa cvetijo tisočeri cvetovi belih marjetic. Tako oplešanega tunela prav gotovo nimajo nikjer drugje na svetu. Nekoč skoraj zapuščen, smrdljiv ter celo zloglasen predor Bohinjske železnice danes prijazno sije v izvirni preobleki. Preurejen je v največjo odprto galerijo na Slovenskem in čaka na nove umetniške stvaritve.

tuta Jožef Stefan v Ljubljani. Doslej najodmevnejša in največja pa je bila instalacija, ko je l. 2005 pred občinsko stavbo v Novi Gorici prav na prvi dan pomladi »zacvetel« travnik belih marjetic, ki so bile narejene iz kar 16.000 odpadnih 1,5 l plastenk, 6 ton jeklenih palic in 16 km elektroinstalacijskih cevi. V belo so jih pobarvali z 800 kg barve. Prodajali so jih za simbolično ceno, z zbranim denarjem pa so uredili in opremili novo otroško igrišče.

Po končani akciji, ki je naletela na večinoma prisrčen spre-

Danilo Širnik

Vse se začne pri uspešni transportni strategiji



Vam je bila železnica v krvi?

Sploh ne, čeprav mi je medtem že zdavnaj postala. Po končani srednji šoli sem se zaposlil v Železarni Ravne. Za razliko od mnogih, ki gredo po srednji šoli v službo in pozneje študirajo ob delu, sem šel sam po malce drugačni poti. Odločil sem se namreč za redni študij na Elektrotehnični fakulteti v Ljubljani. Ob tem pa je bilo seveda treba tudi živeti in na pomoč je s svojo štipendijo prišlo železnica.

V »železniškem svetu« sem do zdaj opravil tri kroge. Začel sem z izvedbo investicij v tedanjem Zavodu za investicije. Pozneje, konec 80. let, so ugotovili, da je sedanje Železniško gospodarstvo Ljubljana edino tovrstno podjetje, ki nima urejene elektrotehnične službe. Zadevo so nekako po svoje vodili referenti, ki so odgovornost prelagali drug na drugega, ureditev v Evropi pa je terjala, da delovanje elektrotehničnih naprav vodi ustrezna strokovna služba, da je, skratka, za nemoten potek tudi nekdo konkretno odgovoren. S tem sem se ukvarjal do začetka 90. let, potem pa sem prišel na področje, ki se je tedaj imenovalo strategija, razvoj in mednarodni odnosi. Tu sem še danes, čeprav se je področje med tem že dvakrat organizacijsko spremenilo. Kaj še bo, pa ne vemo, morda je bolje tako ...

Skratka, kar pestro obdobje. Včasih me vprašajo, kako neki lahko 30 let vztrajam na železnici, Američani, denimo, zagovarjajo tezo, da je treba službo

menjati na vsakih pet let. Toda železnica je sila kompleksna dejavnost, ukvarjal sem se s tremi različnimi področji in vsako posebej mi je, zares, pomenilo svojevrsten izziv. Priznam pa, da sem potreboval kar kakih pet let, da sem celoviteje spoznal ves sistem.

Področje dela in produkti Službe za strategijo in razvoj?

Služba naj bi bila v svoji zasnovi strateška – produkti bi se morali posledično odražati na dejanjih drugih strokovnih področjih. Kadrovske smo precej omejeni, pa vendar se kljub temu ustvarjajo neki produkti, ki zrcalijo delovanje celotnega železniškega sistema, od infrastrukture do obeh prevoznikov, se pravi tovrstnega in potniškega prometa. Zaradi pomanjkanja kadrov seveda pritegnemo k sodelovanju ustrezne strokovnjake z vseh treh področij. Naše trenutne in tudi pričakovane aktivnosti, ki postajajo vse številčnejše, so kajpak povezane s članstvom Slovenije v Evropski uniji in s tem z izpolnjevanjem direktiv in uredb; to je zdaj najpomembnejše torišče delovanja področja razvoja.

Katere dosedanje mejnike, seveda s svojega strokovnega področja, štejete za najpomembnejše za Slovenske železnice?

Prvi je bil vsekakor avtomatizacija sistema vodenja vlakov z elektrorelejnimi signalnovarnostnimi in telekomunikacijskimi napravami (SVTK), ki se

je začela že sredi 60. let. Sam sem pri tem začel sodelovati sredi 70. in do konca 80. let. Ukvarjal sem se z vgradnjo avtomatskih progovnih blokov, z nivojskimi prehodi, s signalnovarnostnimi napravami na postajah, sodeloval pri vgradnji naprave za daljinsko vodenje prometa na progi Ljubljana–Jesenice, avtostop naprav na vozilih ...

V začetku 90. let se je začela obnova sistema telekomunikacijskih naprav, s čimer smo prešli z analognega na digitalno železniško telekomunikacijsko omrežje. Po nekaterih strokovnih ocenah je bil ta sistem eden boljših v Evropi. Uspelo nam je integrirati vse dobre lastnosti do tedaj znanih sistemov in se pri tem izogniti »otročkim boleznim« nekaterih sklopov oziroma sistemov. Po desetih letih delovanja sistem še vedno funkcionira, a bo seveda potreben obnove.

V drugi polovici 90. let smo začeli z uvajanjem elektronskih signalnovarnostnih naprav, kar je zares zahteven posel. Do zdaj so bile v uporabi Siemensove naprave, za progo med Divačo in Koproj pa obdelujemo signalnovarnostne naprave podjetja Thales.

V zadnjih letih pa so vse aktivnosti vprežene v prizadevanja, kako zadovoljiti direktivam interoperabilnosti – tako prog kot tudi vozni sredstev.

Status področja razvoja danes?

Razvoj in njegov status sta povezana predvsem s tem, kako je podjetje organizirano. Pred leti smo bili del večjega železniškega sistema, ves razvojni potencial je bil v Beogradu, pri nas pa smo se ukvarjali zgolj z gospodarjenjem železniškega sektorja in razvojno obrobni zadevami. Z osamosvojitvijo Slovenije postaja ta vloga oziroma funkcija vedno odgovornejša in z uvajanjem podjetniške filozofije tudi vedno bolj strateška. Vemo, da ekonomija zrcali svoje uspehe le z vidika treh pglavitnih parametrov:

koliko daš za razvoj, kam boš investiral in, na koncu, koliko si pri tem zaslužil. Zato je treba vključiti strokovnjake, ki zelo dobro poznajo delovanje železniškega sistema in ki se, tega ne gre zanemariti, spoznajo tudi na ekonomijo.

Evropski »izzivi« za Slovenske železnice?

Vse se začne pri uspešni transportni strategiji, ki je seveda povezana s povečanjem transportnih potreb, s problematiko varovanja okolja in varčevanja z energijo. Na to morda premalo gledamo. Na podlagi tega je začela Evropa proces harmonizacije – priprave direktiv, s čimer hoče doseči dvig gospodarske rasti. Med drugim je treba poceniti transportni strošek, zato se velja opreti na železnico, ki je cenejša od ceste. Hkrati se mora pojaviti več ponudnikov, kar spriči nastajajoče konkurence spet poceni transportni strošek. Tudi s prostorskega in energetskega vidika je železnica v prednosti, saj potrebuje bistveno manj fizičnega prostora kakor avtocestni kolosi in energije na prevoženega potnika oz. tono.

Evropska unija je tako sprejela vrsto direktiv. Prva, iz leta 1996, obravnava interoperabilnost na hitrih progah, letošnje direktive in odločbe pa obravnavajo vse proge za konvencionalne hitrosti. Unija je izpolnjevanje zavila v tako imenovane »pakete«. Roka prvemu in drugemu paketu sta že potekla, pripravlja pa se že tretji paket direktiv in uredb, ki jih morajo države članice izpolnjevati.

Sicer pa gredo razvojne smerice evropskih železnic izključno v gradnjo hitrih prog. Vse statistike kažejo, da gre dobiček pričakovati samo na tem področju.

Tuja konkurenca pomeni nevarnost, ob pametni poslovni strategiji pa morda hkrati tudi priložnost za Slovenske železnice.

Republika Slovenija ima idealno geo-ekonomsko lego, vsi nas »vidijo«, in to bi v prvi vrsti morali izkoristiti, prednost je vsekakor tudi Luka Koper. Res je, pojavila se bo konkurenca; to samo po sebi ni nič napačnega, saj se bo vzporedno s tem brez dvoma povečala tudi količina tovora. Z zornega kota prevoznika pomeni konkurenca seveda nevarnost, saj bo ogrožen na domačih tirih in terminalih – po drugi strani pa mu to omogoča postati konkurent na tujih tirih in terminalih, seveda ob brezhibno načrtovani in izpeljani poslovni strategiji. S stališča infrastrukturnega operaterja oziroma menedžerja pa je to pozitivno, saj bo lahko tržil prevozne poti, zato moramo vse napore posvetiti zagotovitvi najugodnejših prevoznih poti za pridobivanje prihodka. Za vse naštetu pa brezpogojno potrebujemo ustrezno opremljeno infrastrukturo in vozna sredstva.

Velika nevarnost za slovenski železniški sistem je, da bi zamudili možnost opremiti proge in vozna sredstva z napravami, ki zagotavljajo interoperabilnost. Hkrati pa bi se moral železniški sistem bolj posvečati tistim subjektom, s katerimi se pravzaprav ukvarja: to so tovor in potniki. Na vse to gledamo bolj kot na nekakšno »danost«, ki pa jo dostikrat vse premalo negujemo.

Močno ste navzoči oziroma dejavni tudi v nekaterih uglednih mednarodnih institucijah.

V okviru Mednarodne železniške zveze (UIC) sem član delovnih teles GSMR, Euro Interlocking in EURATEL, v okviru Združenja evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (CER) pa delovnega telesa ERTMS. V vseh forumih »pokrivam« signalnovarnostno in telekomunikacijsko področje. Vsak od forumov se sestane približno dvakrat na leto, vendar je sodelovanje v bistvu kar naporno, saj zaradi opera-

tive poteka tudi po elektronski pošti, tako da si, hipotetično, zaseden lahko vsak dan. Za vsako področje moramo pripraviti določena gradiva, rezultati teh forumov pa so neke vrste predlogi za urejanje železniškega sektorja na ravni Evropske unije. Nam kot upravljavcu železniške infrastrukture in operaterju pa pomeni sodelovanje v forumih precejšnjo prednost, saj nam omogoča predhoden vpogled v dogajanje, s tem pa možnost vpliva na posamezne predloge. Treba pa je povedati, da ne glede na našo »majhnost«, ki jo vse preradi poudarjamo, tudi naši predlogi marsikdaj naletijo na plodna tla, dostikrat pa nastopamo v vlogi nosilca delovne skupine.

Neposredna srečanja članov so namenjena potrjevanju odločitev, ki so bile sprejete v okviru posameznih delovnih skupin. Slednje so bile ustanovljene prav zaradi morebitnih neskladij ali nesoglasij med interesi posameznih železniških podjetij, tako da pred izvršilno telo Evropske unije pride že razmeroma oblikovan koncept. Seveda pa so vsa ta prizadevanja prežeta predvsem z razvojem tehnologije, katerega hitrost pa, jasno, uravnava in narekuje industrija. Začaran, vendar predvidljiv krog pač ...

Dejavni ste tudi v strokovni publicistiki.

Sem član uredniškega odbora nemške mesečne revije Signal + Draht; to je strokovna revija za signalnovarnostno in telekomunikacijsko podporo železnici. Uredniški odbor, ki se enkrat na leto sestane v Fuldi, je pravcati Babilon, saj prihajajo člani iz skorajda vseh evropskih dežel. Menim, da je Signal + Draht ena najboljših evropskih revij za to strokovno področje. S svojimi prispevki so lepo zastopani tudi naši železničarji. Zgolj kot predlog: nekatere, za nas zanimive članke, bi v prevodu morda lahko objavili tudi v Novi progi.



Ameriške lokomotive so mogočne in robustne.



Vagonski depo ima za ozadje veličasten čikaški "downtown". Nekoč je tu stalo 7 potniških terminalov v vrsti.



Pred objektom so reakcije povsod enake ...

Centralne delavnice ...

... da, vendar v Čikagu, in to državne družbe za potniške vlake Amtrak. Imel sem srečo, da sem si s pomočjo urednice revije Trains pred svojo potjo po ZDA zagotovil ogled njihovih delavnic za vzdrževanje lokomotiv in vagonov, ki se nahajajo v samem centru tega mesta, le streljaj daleč od nebotičnika Sears, nekoč najvišje stavbe na svetu. Razen ob redkih dnevih odprtih vrat je obisk navadnim smrtnikom skoraj nemogoč in tudi moj obisk pod vodstvom enega od starejših predelavcev je bil dokaj hiter in kratek, a vendar dovolj dolg, da sem lahko naredil nekaj primerjav z našimi delavnicami.

Predvsem so me presenetile tri stvari – relativno majhno število ljudi, veliki čistoča in urejenost – nobenih mastnih in z oljem prepojenih tal ali zamazanih in strganih delovnih pajcev – ter popolno upoštevanje varnostnih predpisov in brezpogojna uporaba zaščitnih sredstev. Tako so tudi meni pred vstopom priskrbeli čelado, zaščitna očala in čepke za ušesa. Ob tem še ta zanimivost – sredi delavnice je nameščen podoben avtomat, kot jih imamo pri nas za sendviče in druge prigrizke, le da so v njem zaščitne rokavice, očala in čepki in vsak delavec je zastoj upravičen do novega kompleta vsakih 14 dni, v kolikor pa ga uniči ali izgubi predčasno, pa mu nakup novega odtrgajo od plače. Za neuporabo zaščitnih sredstev ni izgovora in neupoštevanje se obravnava kot hujša kršitev delovne discipline.

Čikaške delavnice so le ene od tistih, ki jih ima Amtrak razporejene po ZDA, a so pomembne, ker se v Čikagu stekajo proge tako z vzhoda kot zahoda in juga. Poleg vzdrževanja in popravil tukaj tudi čistijo vagona po zaključku poti in sestavljajo kompozicije. Žal prostor ne dopušča podrobnejšega opisa mojega obiska, zato pa naj nekaj več povedo fotografije.



Štiri "božje" zapovedi.



Mural v čast zaposlenim v vhodni veži. Narisal ga je eden od njih.



Stare GM-lokomotive F40PH (levo) uporabljajo za upravljanje v "vleči-rini" režimu in so brez motorjev.



Kompleks delavnic. Spredaj je vagonski del, za njim pa lokomotivski. Levo je viden opuščen dvigni most.

207 lokomotiv General Electric P42DC "Genesis" s 4250 KM je steber Amtrakovega voznega parka.



Kontrola ...

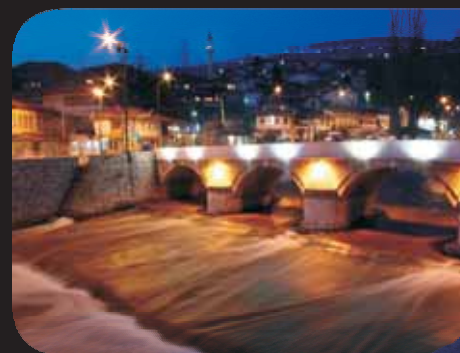
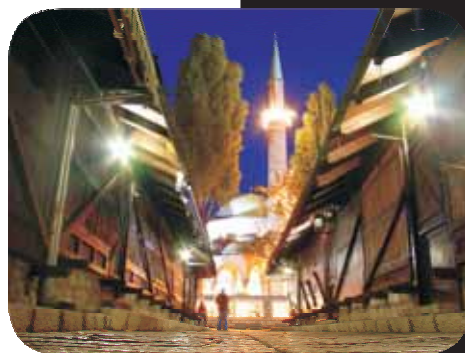


in vzdrževanje.

Kanal – svetel in čist. Nikjer sledi olja ali masti na tleh in s tem možnosti za zdrs, poškodbe in tožbe.



Ponovno odkrijte *Sarajevo!*

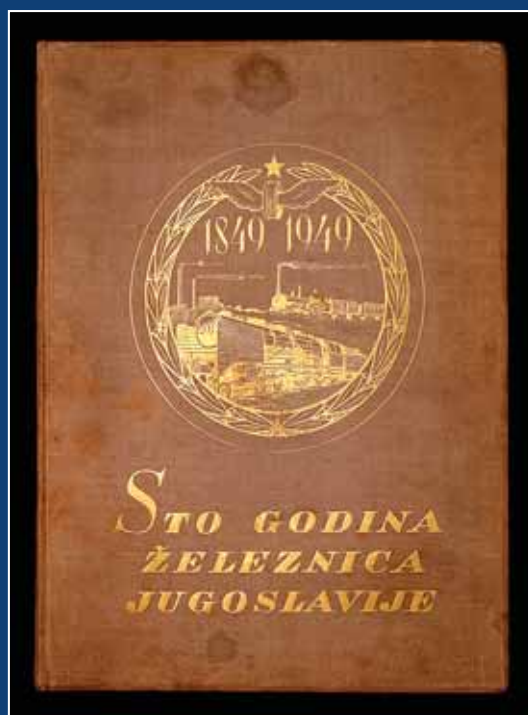


udobno in poceni
ponoči ali podnevi

Vozovnica City Star
najugodnejša ponudba
za manjše skupine, do 5 oseb!

Vse informacije dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh
Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si
potnik.info@slo-zeleznice.si

 Slovenske železnice



V Ljubljani so leta 1949 pri Moderni galeriji priredili veliko razstavo ob 100-letnici železnic v Jugoslaviji (proga do Ljubljane, saj leta 1946 zaradi posledic vojne še ni bilo mogoče praznovati 100-letnice prihoda železnice v Celje), ki so jo spremljale številne prireditve. Z zamudo je leta 1951 izšel še reprezentativni zbornik člankov, posvečen zgodovini in razvoju železnic v Jugoslaviji. Kot pisci so sodelovali najvidnejši železniški strokovnjaki iz vse države. Knjiga je formata 24 x 32,5 cm in ima 596 bogato ilustriranih strani. Še danes je nadvse zanimiv vir podatkov, odseva podobo nekega našega časa in je postala zbirateljski objekt.