

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Nova smer
Strateški projekt SP-15
Sodobni kontroling
in upravljalno računovodstvo

Nova smer
Nove družbe ustanovljene

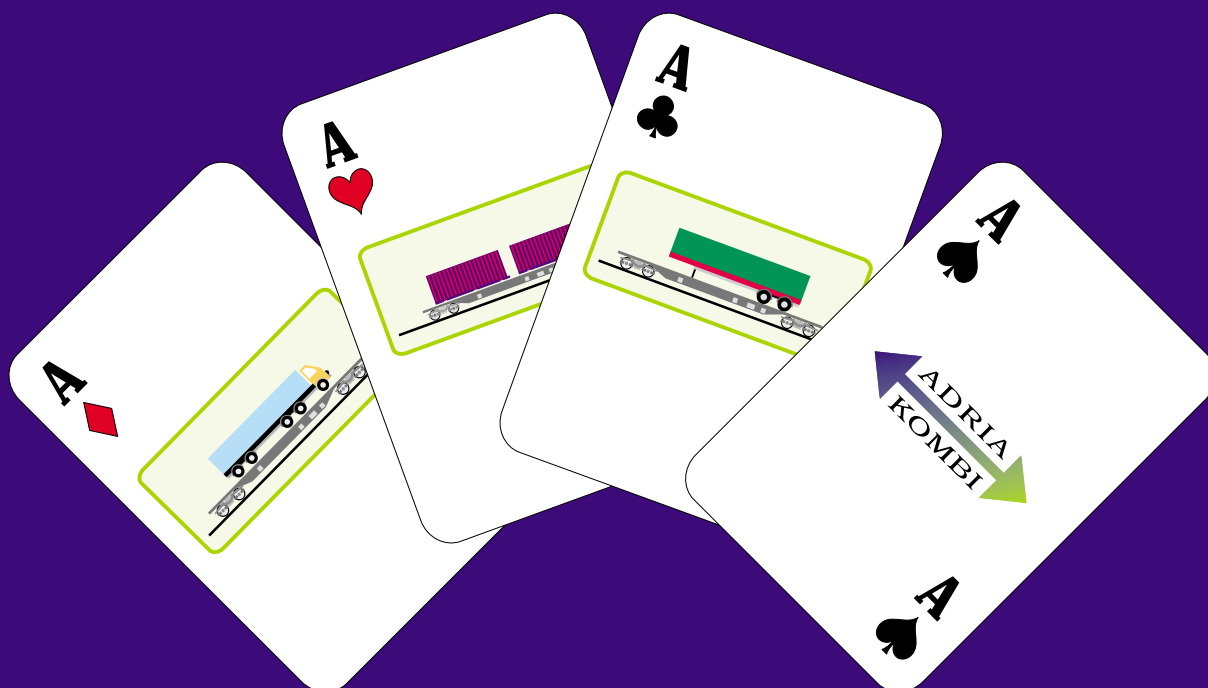
Nova smer
Vlada sprejela resolucijo
o prometni politiki

Tovorni promet
Pogodba o nabavi večsistemskih
lokomotiv podpisana

Intervju
mag. Andrej Godec
namestnik generalnega
direktorja Slovenskih železnic



ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA

TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290

E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI

WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slozeznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, dr. Vladimir Korun, Marko Tancar, Ana Tušar, Karel Rustja, Andraž Briški-Javor, Mirjam Kastelič, Drago Ogrizek • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.500 izvodih • naslovniki jo prejemo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

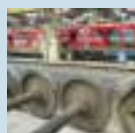
Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prihodnja številka Nove proge izide 7. oktobra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 17. septembra.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

1



Nova smer

Strateški projekt SP-15
Sodobni kontroling in upravljalno računovodstvo



Nova smer

Prvega julija so bile tri nove odvisne družbe Slovenskih železnic uradno vpisane v sodni register in so lahko začele delovati kot samostojne pravne osebe.



Nova smer

Vlada je 15. julija sprejela Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije z naslovom Predvidljivo v skupno prihodnost. Veliko pozornosti v njej namenja tudi železniškemu prometu.



Potniški promet

Da Eurail »prihaja« v Slovenijo, je mišljeno dobesedno, saj je ponudba Eurail namenjena potnikom, ki prihajajo v Evropo z drugih celin in želijo potovati po evropskih državah z vlaki.



Tovorni promet

Med junijem 2006 in januarjem 2008 bo na naše proge zapeljalo dvajset najsodobnejših električnih večsistemskih lokomotiv Siemensove družine Euro Sprinter. V četrtek, 29. julija, je bila podpisana pogodba o njihovi dobavi.



Intervju

Mag. Andreja Godca, ki v poslovanju odgovarja za delo družbe Infrastruktura, smo zaprosili za komentar nekaj najbolj aktualnih tem z infrastrukturnega področja.



SŽ so ljudje

Mladen Bogić

»Moj posel je moja najljubša frustracija!«

Pestro poletje je za nami

Za nami sta meseca, ki sta za marsikoga med najbolj prijetnimi meseci v letu. Kar nekako tradicionalno sta julij in avgust namenjena predvsem dopustnikovanju. V tem času se tudi državne institucije odpravijo na dopust, časopise polnijo poletno lahkotne teme in zdi se, da se svet v teh dneh začne vrteti nekoliko počasneje.

Za letošnje poletje, vsaj kar zadeva delo našega podjetja, pa zapisane trditve nikakor ne veljajo. Poslovni dogodki, ki bodo imeli dolgoročen vpliv na naše delo v prihodnje, so se tudi poleti kar vrstili. Na prvem mestu je seveda treba omeniti registracijo novih družb za infrastrukturo, potniški ter tovorni promet. Z vpisom v sodni register so prvega julija uradno začele delovati kot družbe znotraj holdinga Slovenskih železnic, vsi postopki za to, da začnejo polno delovati, pa naj bi bili izpeljani še letos.

Dva pomembna dogodka nam je poletje prineslo na področju tovarnega prometa. Konec julija je bila podpisana pogodba o nabavi dvajsetih Siemensovih večsistemskih lokomotiv. Prva od njih bo na naše tire zapeljala leta 2006, zadnja v začetku leta 2008. Več kot nujni nakup, prvi po dvajsetih letih, bo vsaj delno izboljšal težave s kroničnim pomanjkanjem naših lokomotiv; v povprečju so te stare že več kot 30 let.

Druga pomembna in tudi dolgo pričakovana novost v tovarnem prometu pa je podpis sporazuma o uvedbi blok vlaka Sava Express, o katerem bomo zaradi rokov priprave lahko pisali šele v naslednji Novi progi. Generalni direktorji SŽ, HŽ in ŽTP Beograd so sklenili, da bo novi produkt že v začetku oktobra prvič povezal Ljubljano in Beograd. Kosovne in intermodalne pošiljke bodo pot med obema mestoma prepeljale v dobrih 14 urah. Seveda z zagotovljenim voznim redom in voznimi časi, kar v železniškem tovarnem prometu sicer žal ni tako samo po sebi umevno. V prvih šestih mesecih bo vlak v vsaki smeri vozil enkrat na teden, po tem uvajalnem obdobju pa je predvideno povečanje števila voženj na tri na teden. Z uradno odločitvijo za začetek voženj smo tri železniška podjetja končno presekala gordijski vozni nenehne prestavljanja uvedbe novega produkta. Zatikalo se je predvsem - kje drugje - pri finančnih zadevah. Slovenski železničarji pa se lahko pohvalimo, da smo bili, kot pri večini produktov na X. koridorju na območju nekdanje Jugoslavije, prav mi tisti, ki nismo pustili, da projekt pade v pozabo, in ga z nemalo trme pripeljali na prag realizacije.

Nekaj besed pa vsekakor kaže nameniti tudi novosti, ki se je pojavila zunaj Slovenskih železnic, zna pa na naše delo vplivati v prihodnjih letih. Vlada je sredi julija sprejela resolucijo o prometni politiki, ki so jo na prometnem ministrstvu poimenovali Predvidljivo v skupno prihodnost. V njej je veliko pozornosti posvečene prav železniškemu prometu kot o okolja prijaznemu načinu transporta, ki naj bi na nek način prevzel tudi vlogo združevalca javnega potniškega prometa. Omemb železniškega prometa v novi prometni politiki res ne manjka. Sedaj si želimo, da bodo na njeni podlagi sprejeti tudi realen nacionalni program razvoja železniške infrastrukture in drugi nujni dokumenti, ki bodo strategijo resolucije spremenili v konkretne in predvsem izvedljive načrte. Ne smemo namreč pozabiti, da so zmanjševanje števila zaposlenih, racionalizacija poslovanja, prilagajanje delovnih procesov in nenehno zmanjševanje stroškov le ena plat medalje. Svojo »domačo nalogo« bo moral opraviti tudi naš lastnik.

2

4

6

11

14

16

20

Strateški projekt SP-15

Sodobni controlling in upravljanje

Strateški načrt razvoja Nova smer poleg strateško naravnanih ciljev v prodaji ter obvladovanju stroškov, nove organiziranosti podjetja in načina poslovanja vključuje tudi projekte, ki bodo sistem Slovenskih železnic vodili v zastavljeni smeri in prispevali k uspešnem poslovanju ob večji konkurenci in zahtevani boljši kakovosti. Eden od takšnih strateških projektov je Uvedba sodobnega controllinga, vključno s upravljalnega računovodstva, SP-15.

Kaj sploh je controlling? Kljub imenu to ni nadzor oziroma kontrola pravičnega poslovanja, kot ga določajo pravila in standardi. Gre za dejavnost, ki jo lahko primerjamo z navigacijo, usmerjanje na poti do zastavljenega cilja. Controlling lahko primerjamo tudi z vlakom, ki mora ljudi ali tovor do končne postaje pripeljati varno in ob določeni uri. Pri tem se morajo upoštevati vsi postanki in ovire. Tak je, oziroma mora biti tudi controlling, saj skrbi, da se poslovanje vodi v okvirih zastavljenih ciljev. Controlling mora predvideti ovire, zaznavati odmike, opozarjati nanje in predlagati ukrepe – vse zato, da je poslovni načrt dosežen.

Uvedba sodobnega controllinga, vključno s upravljalnim računovodstvom,

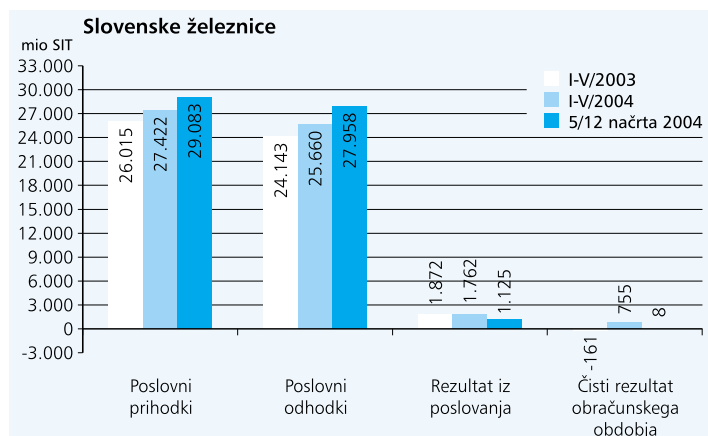


Controlling skrbi, da se poslovanje vodi v okviru zastavljenih ciljev.

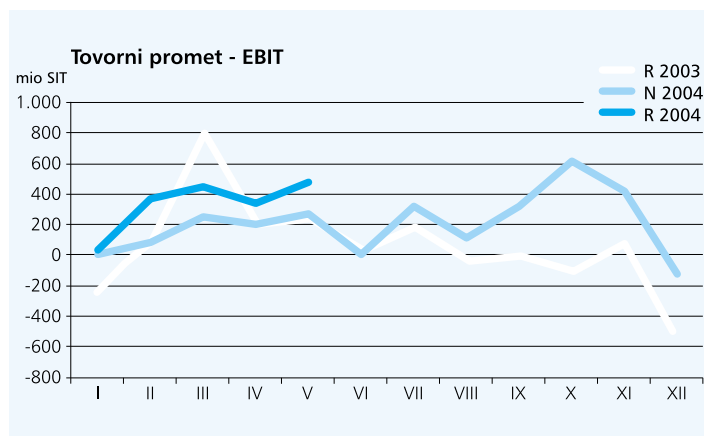
pomeni vzpostavitev sistema, ki bo vključen v procese dela. S tem bo sistem sposoben samodejno spremljati zastavljene operativne ali strateške cilje na vseh ravneh odločanja in reagirati takoj, ko se bodo pojavili odmiki ali ovire. Sodobni sistem controllinga in upravljalnega računovodstva se lahko uvede in zaživi le, če se zavemo njegovega namena in koristnosti. Na razpolago mora biti vsem, služiti pa mora predvsem vodstvu. Sistem ne bo zajemal le spremljanja prihodkov in stroškov ter gibanja dobička, denarja in kapitala. Uvedli bomo tudi spremljanje kazalnikov uspe-

šnosti poslovanja, ki bo omogočalo spremljanje ciljnih vrednosti pri obsegu dela, gospodarnosti in ekonomičnosti. Učinkovitost celotnega sistema pa lahko pričakujemo ob podpori sodobne informacijske tehnologije in računalniških programov. Postavitev takšnega sistema kon-

Postavitev takšnega sistema kon-



Grafični prikaz poslovanja Holdinga Slovenske železnice, d. o. o., za obdobje januar-maj 2004.



Grafični prikaz mesečne dinamike ustvarjenega dobička iz poslovanja, ki se primerja z letno in lansko mesečno dinamiko.

ljalno računovodstvo

trolinga je tudi zahteva poslovodstva Slovenskih železnic in hkrati pričakovanje vseh, ki skrbijo za doseganje poslovnih rezultatov. Zato smo si v projektni nalogi kot cilj projekta zastavili postopno postavitev celovitega sistema sodobnega operativnega (vključno sodobnega upravljalnega računovodstva), strateškega in projektne kontrolinga ob uporabi sodobnih instrumentov – orodij. Z uvedbo sodobnega sistema smo poslovodstvu ponudili kakovostnejšo podporo pri odločanju, omogočili bomo doseganje boljših poslovnih rezultatov, boljše gospodarnost in krepitev tržnega položaja ter dolgoročneje doseganje rasti, razvoja in dobička. Za uresničitev projekta Uvedba sodobnega kontrolinga, vključno upravljalnega računovodstva, je bila imenovana projektna skupina, v kateri so Iztok Puš iz službe za kontroling, Igor Hribar in Peter Kodre iz tovarnega prometa, Marta Vencelj iz potniškega prometa, Vladimira Bizilj iz ekonomii-

ke, Mateja Burnik iz informatike in Bošjan Hernavs iz infrastrukture. Projekt vodi Borut Likar, skrbnik projekta pa je Marko Fajfar, zunanji svetovalec poslovodstva Holdinga Slovenske železnice, d. o. o. Projektna skupina pri svojem delu tesno sodeluje z drugimi projektnimi skupinami, zlasti na projektih Poenostavitve organizacijske strukture SŽ in prenova delovnih procesov (SP-11), Kadrovska reorganizacija in racionalizacija (SP-12), Informatizacija Slovenskih železnic (SP-14) in Poslovna preobrazba povezanih podjetij (SP-17).

Projekt smo razdelili na tri podprojekte. Operativni kontroling vodi Iztok Puš, strateškega Igor Hribar, projektne pa Boštjan Hernavs.

Operativni kontroling ima za cilj zagotavljanje podpore vodstvu za doseganje operativne uspešnosti poslovanja ter krepitev gospodarnosti in donosnosti. Podporo bo zagotovil z uvedbo sodobnega sistema načrtovanja, spremljanja

in poročanja ter predlaganja ukrepov, z uravnoteženimi kazalniki in upravljalnim računovodstvom. Sistem operativnega kontrolinga bo deloval z vzpostavitvijo menedžerskega informacijskega sistema.

Cilj **strateškega kontrolinga** je uvesti sodobni način podpore strateškemu vodenju in tako zagotoviti obstoj in razvoj družb ter krepitev njihovega tržnega položaja in konkurenčnosti. Predlagali bomo sistem sodobnega strateškega načrtovanja, analize okolja in podjetja ter predlaganja ukrepov. Sistem bo deloval s strateškimi instrumenti, kot so uravnoteženi strateški kazalniki, primerjalni preizkusi (benchmarking) in podobno.

Projektni kontroling kakovostno in količinsko spremlja potek aktualnih projektov v okviru ciljev operativnega in strateškega kontrolinga. Predlagal bo uvedbo sodobnega sistema načrtovanja, spremljanja (sistem kazalnikov), poročanja in predlaganja ukrepov.

Projektni svet je projektno nalogo sprejel aprila lani, mesec pozneje pa je projekt začel potekati. Projekt torej deluje že poldrugo leto. Junjska analiza je pokazala, da smo uresničili skoraj polovico načrtovanih dejavnosti, kar pa pomeni rahlo odstopanje od terminskega načrta. Sicer naloge potekajo v tolerančnih okvirih po strukturnem načrtu.

Podprojekta Operativni kontroling in Strateški kontroling že postopno uvajata drugačen pristop k načrtovanju in poročanju. Projektni kontroling je našel rešitev za zagotovitev računalniške podpore za sistematično spremljanje in razvoj projektov. Ostale so nam še ključne naloge pri vzpostavljanju sistema kazalnikov, upravljalnem računovodstvu, poročanju (analize, zaznava odmikov in predlaganje ukrepov) in menedžerskem informacijskem sistemu.

Projektna skupina je projektne svetu na 5. seji 2. julija sporočila, da bo zahtevala večje angažiranje članov projektne skupine in vseh

Kazalniki poslovanja

	Enota	Doseženo I-V/2004	Načrt 2004	Doseženo I-V/2003
Prepeljano blago	tisoč ton	7.341	18.045	6.975
Opravljen delo v tovarnem prometu	mio NTKM	1.409	3.429	1.321
Prepeljani potniki	tisoč	6.655	15.362	6.652
Opravljen delo v potniškem prometu	mio PKM	320	783	326
Delež stroškov dela v poslovnih prihodkih	delež	0,553	0,559	0,566
Delež prihodkov po pogodbah z AŽP v poslovnih prihodkih	delež	0,393	0,383	0,439
Gospodarnost poslovanja (poslovni prihodki/poslovni odhodki)	koeficient	1,069	1,040	1,078
Dobičkonosnost prihodkov od poslovanja (rezultat iz poslovanja/poslovni prihodki)	koeficient	0,064	0,039	0,072
Stopnja lastniškosti financiranja* (kapital / obveznosti do virov sredstev)	koeficient	0,203	0,263	0,033
Čista dobičkonosnost kapitala* (čisti dobiček/povprečni kapital brez čistega poslovnega izida proučevanega obdobja)	koeficient	0,054	0,001	0,056

drugih strokovnih sodelavcev, ne glede na njihov položaj in siceršnje delovne naloge. Treba pa bo tudi intenzivno izobraževati člane in sodelavce skupine ter povečati pretočnost informacij znotraj pro-

jekta, med projekti in med vodstvi področij in služb. Ne glede na predvidene dejavnike tveganja projektna skupina sodi, da bo projekt končan v predvidenem roku – konec leta 2005 - in da bo

zagotovljena predlagana informacijska podpora in programska oprema.

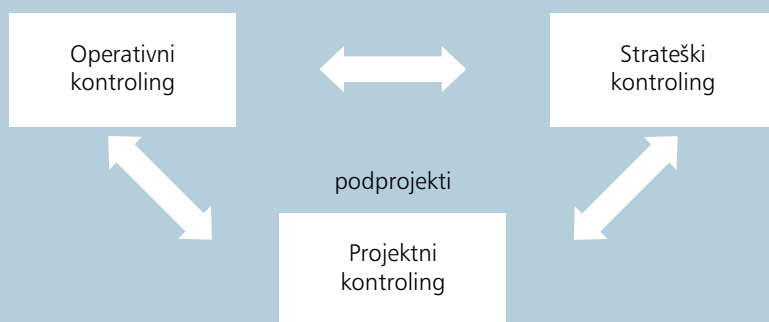
Za ilustracijo pa objavljamo nekaj primerov že uvedenih novih oblik oziroma dodatkov, pri mesečnem

Popravek

V članku v zadnji številki Nove proge o ugodnostih, ki veljajo za železničarje pri potovanjih v Bosno in Hercegovino, je prišlo do napake. Po sporazumu, ki so ga Slovenske železnice sklenile z Železnicami Republike Srbske, lahko slovenski železničarji na podlagi izkaznice FIP ter železničarji ŽRS na podlagi izkaznice P-4 v bilateralnem prometu kupujejo vozovnice s 50-odstotnim popustom (in torej ne s 75-odstotnim). Za potovanja po progah Železnic Federacije Bosne in Hercegovine je popust večji (75 odstotkov). Železničarji iz Slovenije lahko torej izrabijo popust do katere koli železniške postaje v Bosni in Hercegovini, le višine popustov so različne.

Bralcem se opravičujemo za neljubo napako.

Uvedba sodobnega kontrolinga vsebina - cilj



Cilj: Postopna postavitve celovitega sistema sodobnega kontrolinga ob uporabi sodobnih orodij

Nove družbe ustanovljene

Prvega julija so bile tri nove odvisne družbe Slovenskih železnic uradno vpisane v sodni register in so lahko začele delovati kot samostojne pravne osebe.

Nove družbe so:

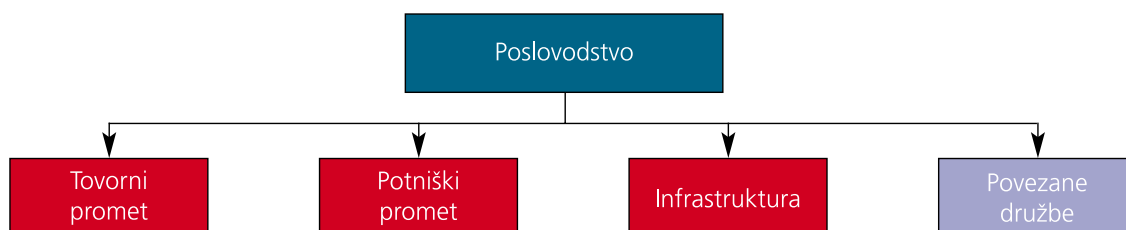
- Slovenske železnice - Tovorni promet, družba za opravljanje prevoza blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d. o. o.,
- Slovenske železnice - Potniški promet, družba za opravljanje prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d. o. o.,

- Slovenske železnice - Infrastruktura, družba za opravljanje vzdrževanja železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa, d. o. o.

Pot do ustanovitve novih družb se je začela konec lanskega junija, ko je vlada s sprejemom Zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., z odlokom preoblikovala delniško družbo Slovenske železnice, d. d., v družbo Holding Slovenske železnice, d. o. o. Uprava Slovenskih

železnic pa je nadaljevala svoje delo kot poslovodstvo holdinga. Poslovodstvo je takoj začelo pripravljati predlog delitvenega načrta in poročilo o delitvi ter akte o ustanovitvi novih družb. Pri tem je upoštevalo tudi besedilo predloga zakona o poslovni sanaciji holdinga Slovenske železnice. Delitveni načrt je februarja letos sprejela vlada RS, priloženi so mu bili tudi akti novoustanovljenih družb, h katerim je morala vlada kot ustanovitelj holdinga dati soglasje. Poslovodstvo je v istem mesecu predložilo delitveni

načrt registrskemu sodišču in takoj, ko je začel veljati zakon o poslovni sanaciji, predlagalo vladi izdajo soglasja k delitvi. To soglasje je vlada izdala konec letošnjega maja. Na podlagi tega soglasja je poslovodstvo holdinga sprejelo akte o ustanovitvi treh novih družb, ki so bile z vpisom v sodni register 1. julija letos tudi dejansko ustanovljene. Polno poslovanje družb pa se bo začelo v drugi polovici letošnjega leta.



Uspešni v prvi polovici leta

V prvi polovici leta smo na Slovenskih železnicah poslovali uspešno in v skladu z načrti Nove smeri. Kljub visokim kreditnim obremenitvam potniškega prometa in izgubi infrastrukture smo ustavili za 613 milijonov tolarjev dobička. Po kar nekaj letih finančnih težav torej ponovno posluujemo pozitivno, rezultat pa je boljši od načrtovanega, saj smo za prvih šest mesecev načrtovali samo devet milijonov tolarjev dobička. Še v istem času lani pa smo imeli za dobro milijardo tolarjev izgube. Poslovni prihodki so v primerjavi z istim lanskim obdobjem višji za 6,4 odstotka, transportni prihodki, ki sestavljajo 51 odstotkov poslovnih prihodkov, so višji za 10,2 odstotka oziroma za 1,573 milijarde tolarjev.

Generalni direktor Blaž Miklavčič je na tiskovni konferenci 26. julija povedal, da so dobri poslovni rezultati predvsem posledica višjih prihodkov v tovornem prome-

tu, delno pa tudi zmanjševanja števila zaposlenih. »Tovorni in potniški promet sta poslovala pozitivno. Potniški promet je zaradi starih kreditov pod črto sicer dosegel rahlo izgubo, a bistveno manjšo kot lani,« je povedal Miklavčič. Poudaril je tudi, da je infrastruktura zaradi nižjih prihodkov gospodarske javne službe po pogodbi z železniško agencijo poslovala z izgubo okrog 500 milijonov tolarjev. Količina javnih sredstev tako absolutno in proporcionalno še vedno pada. »Slovenske železnice sledimo poslovnemu načrtu, v katerem smo zapisali, da bo konec leta poslovanje pozitivno tudi pod črto,« je še povedal generalni direktor. Po njegovih besedah lahko na obdobje do konca leta gledamo z optimizmom, saj ni razloga, da ne bi še naprej sledili Novi smeri. Nadaljevalo pa se bo tudi zmanjševanje števila zaposlenih. V zadnjih dveh letih se je število zaposlenih že zmanjšalo za več kakor



Dobri poslovni rezultati so predvsem posledica višjih prihodkov v tovornem prometu.

900. V vseh primerih je šlo za dogovore, tako da nihče ni ostal na cesti. Jeseni nas čaka še en krog dogovornega zmanjševanja števila zaposlenih za okrog 200 delavcev, nato pa se bo začela bolj dolgoročno druga faza s prekvalifikacijami, izobraževanjem in podobno. V holdingu naj bi tako ostalo okrog 8.000 zaposlenih, v hčerinskih podjetjih pa okrog 2.000.

K boljšim rezultatom bo letos in v prihodnje pomembno prispevala tudi finančna reorganizacija. Ta pomeni prestrukturiranje obstoječih posojil, se pravi nadomestilo starih posojil z novimi z nižjimi obrestnimi merami. Še septembra 2002 je zadolženost Slovenskih železnic znašala 62,5 milijarde tolarjev, danes je posojil še za 44,1 milijarde tolarjev. Z znižanjem obrestnih mer pa smo v zadnjih dveh letih prihranili 2,8 milijarde tolarjev. Samo v zadnjem četrtletju nam je uspelo znižati obrestne mere za okrog dve odstotni točki, in smo tako rekoč pri vseh obstoječih kratkoročnih in dolgoročnih kreditih znižali obrestne mere in pripadajoče stroške. Bistveno pa se bodo stroški financiranja znižali po nadomestitvi vseh obstoječih kredi-

toz z novimi, predvidoma najpozneje po 31. avgustu letos. V prihodnjem letu pa bomo morali po besedah Blaža Miklavčiča že v prihodnjem letu začeti plačevati uporabnino, ki naj bi za tovorni promet dosegla okrog dve milijardi tolarjev.

Po investicijski suši zadnjih dveh let pa so pred nami tri večje investicije. Gre za nakup 20 večsistemskih lokomotiv za slabih 78 milijonov evrov, tovornih vagonov Habbins za okrog devet milijonov evrov in mobilnih terminalov za prodajo vozovnic, vrednih dva milijona evrov. Na področju tovornega prometa se bo nadaljevalo širjenje voženj blok vlakov. Verjetno že septembra bo vzpostavljena povezava Ljubljane in Carigrada. Pomemben projekt pa bo tudi reinženiring dostave malih pošiljk, ki bo predstavljen verjetno septembra. V potniškem projektu pa nas najprej čaka priprava novega voznega reda, ki se usklajuje tudi z avtobusnimi prevozniki. Tudi nedavno sprejeta prometna resolucija nam daje dobre temelje za optimizacijo in racionalizacijo potniškega prometa.



Poslovne rezultate sta predstavila Blaž Miklavčič in mag. Andrej Godec.

Vlada sprejela resolucijo o prometni politiki



Minister Pavliha je prometno politiko obljubil že na začetku mandata.

Prometni minister dr. Marko Pavliha je že ob začetku svojega mandata kot enega od svojih poglobitvenih ciljev postavil sprejetje resolucije o prometni politiki. Obljubo je izpolnil, saj je vlada 15. julija sprejela Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije z naslovom **Predvidljivo v skupno prihodnost**.

Prometni minister si je z novim dokumentom postavil osem temeljnih ciljev:

- zagotavljanje zadovoljive mobilnosti,
- učinkovito oskrbo gospodarstva,
- racionalno uporabo prometne infrastrukture,
- varnost in učinkovitost prometnega sistema,
- varovanje naravnega in kulturnega okolja,

- smotno rabo javnih financ,
- zviševanje dodane vrednosti storitev,
- zaposlovanje v prometnih dejavnostih.

Prvi cilj resolucije je vizija **razvoja mobilnosti**, ki je povezana predvsem z javnim potniškim prometom in vozili brez motorja. Vzpostaviti bo treba sistem celovitega javnega potniškega prometa, ki bo s svojo konkurenčnostjo v ceni, kakovosti in medsebojni povezanosti zagotavljal preusmeritev prebivalcev z uporabe osebnih vozil na javni potniški promet. Zato je predvidena vzpostavitev regionalnih središč, v katerih bodo nastajali intermodalni potniški terminali, kjer se bodo srečevali različni pod sistemi javnega potniškega prometa in osebna prevozna sredstva.

Posebej je poudarjeno uvajanje enotnih vozovnic z navezavo železniškega potniškega prometa na letalske, avtobusne, ladijske in taksi prevoze. Resolucija obljublja tudi uvedbo pravičnega sistema podeljevanja licenc ter usklajenega sistema uporabnin za domače in tuje prevoznike v javnem potniškem prometu. Vzpostavitev sistema javnega potniškega prometa bo ključna naloga naslednjega štiritletnega obdobja, v katerem je predvideno sprejetje zakona o javnem potniškem prometu ter ustanovitev javne agencije za javni potniški promet. Na področju železnic je postavljen cilj, da bi se do leta 2010 s preusmeritvijo potnikov z individualnih motornih prevoznih sredstev na železnico podvojila povprečna zasedenost vlakov v javnem železniškem potniškem prometu.

Oskrba gospodarstva je drugi od ciljev. Z večjo dostopnostjo do mednarodnega trga dobrin se bodo morali prestrukturirati in povezovati izvajalci storitev, namenjenih oskrbi gospodarstva. Kljub mednarodno odprtemu transportnemu trgu resolucija z uveljavljanjem intermodalnosti in celovitih logističnih storitev predvideva ohranitev ali celo povečanje obsega dela v prometnem sektorju – tako v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu. Nosilci prometne politike naj bi zagotavljali enakopravne pogoje poslovanja in ustrezno razporeditev prometnih tokov po posameznih prometnih podsistemih. V mednarodnem transportu tovora sta pomembni lega Slovenije na zunanji meji Evropske unije, na križišču V. in X. vseevropskega koridorja, ter jadransko-jonska pomorska avtocesta. Zato se je oblikovala vizija Slovenije kot izhodišča (gateway) za oskrbo gospodarstev v regijah Srednje in Jugovzhodne Evrope. S spodbujanjem razvoja logističnih storitev in intermodalnega transporta ter z vodilno vlogo sloven-

skega prometnega sektorja je nujno treba po osi X. koridorja vzpostaviti povezavo med V. in VII. vseevropskim koridorjem (Donava) ter VIII. (Albanija, Grčija, Makedonija in Bolgarija).

Železnicam resolucija obeta svetlo prihodnost. Od 2010 do 2020 bo po pričakovanih učinkih prometne politike letna stopnja rasti v tovarnem prometu znašala 5,5 odstotka. Vagonske pošiljke bodo leta 2020 po pričakovanih učinkih prometne politike v železniškem tovarnem prometu sestavljale 80 odstotkov (ali 27 milijonov ton) vsega blagovnega prevoza, kombinirane pa 20 odstotkov (8 milijonov ton). Skupaj bo prepeljanih 35,6 milijona ton blaga.

Resolucija o prometni politiki govori tudi o **Skladnem razvoju in racionalni rabi prometne infrastrukture**. Med mednarodnimi povezavami bodo nujni predvsem zgraditev avtocestnega omrežja, nadgradnja in posodobitev železniške infrastrukture ter gradnja logističnih središč na trasi V. in X. koridorja. Zato bodo nujni dogovori s Italijo o časovni uskladitvi dokončanja avtocestnih povezav in o medsebojnih železniških povezavah ter oblikovanju distribucijsko-logističnega centra na območju Sežana-Fernetiči. Posodabljanje čezmejne železniške infrastrukture bo tema pogovorov z Avstrijo, pogovori o posodobitvi avtocestne in železniške infrastrukture pa naj bi potekali tudi z Madžarsko in s Hrvaško. Kot posebno pomemben projekt v sofinanciranju razvojnih načrtov Luke Koper je omenjena tudi gradnja drugega tira železniške proge Koper-Divača. Vsekakor pohvale vredno, čeprav bi kazalo zapisati, da omenjeni drugi tir nedvomno ni le del razvojnih načrtov kopske luke, temveč nujen za celotno slovensko gospodarstvo. Posebno poglavje je namenjeno tudi vzpostavitvi primerljivega modela plačevanja uporabnine ob upošteva-



nju temeljnega principa delitve družbenih stroškov transporta, ki velja v EU: »onesnaževalec plača«. Za železniško infrastrukturo naj bi bil že leta 2005 sprejet natančen nacionalni program njenega razvoja. Po njegovem sprejetju bo sledilo še oblikovanje zakonskih podlag za zagotavljanje finančnih virov. Že prihodnje leto bo določena tudi uporabnina za železniško infrastrukturo. Leta 2005 naj bi bila izdelana tudi strategija upravljanja nepremičnin v državni lasti s poučkom na upravljanju železniških

potniških postaj. Prihodnje leto bo predvidoma pripravljena tudi dolgoročna pogodba za vzdrževanje železniške infrastrukture. Že za leto je predviden okvirni dogovor s sosednjo Italijo o pripravi projektne dokumentacije za hitro progo. Rok za zgraditev drugega tira Koper-Divača in posodobitev ter elektrifikacijo proge Ljubljana-Hodoš je leto 2012, leta 2015 pa naj bi bila Divača povezana tudi s Trstom. Do leta 2020 naj bi bila postopno še preostala infrastruktura na V. in X. koridorju posodobljena

za zagotavljanje parametrov po Evropskem sporazumu o najpomembnejših mednarodnih železniških progah (AGC) in Evropskem sporazumu o pomembnejših progah kombiniranega prometa in pripadajočih napravah (AGTC). Na področju **varnosti v železniškem prometu** resolucija predvideva ustanovitev neodvisnega organa za raziskave in analize nesreč v železniškem prometu. Ustanovljen naj bi bil že prihodnje leto. Posebna pozornost je namenjena tudi **prometu in okolju**. Predvideva pravičnejšo obremenitev prometnih storitev z okoljskimi stroški, ki bo zagotavljala spodbudo okolju prijaznejšim storitvam v oskrbi gospodarstva, hkrati pa prispevala k oblikovanju realnih cen. Uresničevanje prometne politike bo razdeljeno na dve obdobji. Do leta 2012 bo treba odpraviti neskladnosti v razvoju posameznih podsistemov, v obdobju do leta 2020 pa je predviden razvoj kakovostnega in celovitega prometnega sistema Republike Slovenije, ki bo ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja zagotavljal skladen regionalni razvoj in učinkovito povezanost v evropski prometni sistem. Za kakovostno uresničevanje teh ciljev bo minister za promet ustanovil Svet za promet, ki bo ob predstavnikih državnih institucij vključeval tudi zastopnike prometne stroke, gospodarstva in civilne družbe.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije na več kakor 60 straneh torej našteva številne cilje in ukrepe za njihovo doseganje. Ob številnih kritikah neusklajenosti državne prometne politike je sprejem resolucije vsekakor hvalevreden. Tudi na Slovenskih železnicah lahko dokument samo pozdravimo, saj je železnica v njem pogosto postavljena kot hrbenica, s katero se povezujejo drugi prometni podsistemi. Hkrati pa se moramo zavedati, da je novi dokument nič več in nič manj kot to, kar nakazuje že njegovo ime – »resolucija«. V njem na primer ne najdemo konkretnih finančnih konstrukcij, ki bi nam dale zagotovilo, da bodo nove infrastrukturne povezave, ki so eden od pomembnih pogojev za uspešen razvoj, res zgrajene do predvidenih rokov. To niti ni cilj resolucije, ki je le krovni dokument. Strateški cilji se bodo sedaj morali preliti v konkretne izvedbene dokumente, med katerimi bo verjetno najpomembnejši program razvoja železniške infrastrukture. Ta bo moral vsebovati ne le dolg seznam predvidenih del, temveč datum zgraditve, ki bo predvsem podprt s konkretnim (in realnim) finančnim načrtom. Če tega ne bo, se bosta tako resolucija kot program razvoja železniške infrastrukture spremenila v spisak požnih želja, kakršnih smo v Sloveniji videli že kar nekaj.

Izvoljen nov svet delavcev



Na svoji 12. redni seji so se 15. julija še zadnjič zbrali člani in članice sveta delavcev v stari postavi. Spregovoril jim je tudi generalni direktor Blaž Miklavčič, ki je opisal rezultate v prvih petih mesecih ter se članom sveta delavcev zahvalil za sodelovanje. Takoj po koncu seje se je začela prva seja sveta delavcev v novi sestavi, v skladu z rezultati volitev. Sedemindvajset članov in članic sveta delavcev je za svojega predsednika izvolilo Silva Berdajsa, ki je tako že četrtič prevzel vodenje sveta. Za njegovega namestnika je bil izvoljen Karel Muster. Sekretar sveta delavcev ostaja Leon Didič. Za delavskega direktorja je bil ponovno izvoljen Albert Pavlič. Nova člana nadzornega sveta pa sta postala Jože Pavšek in Ivan Šenkiš. Svet delavcev je potrdil tudi imena delavcev, ki za potrebe sveta de-

lavcev delo opravljajo poklicno. To so Anica Bogožalec, Remzija Cinac, Bojan Gajšek, Vladimir Ganžiti, Boro Kovačevič, Zdenko Lorber, Rado Mokotar, Benjamin Ornik, Srečko Prijatelj, Damjan Rak, Drago Savič, Matjaž Skutnik, Jadranko Tomič in Peter Verlič. Svet delavcev pa bodo v naslednjem štiriletnem obdobju sestavljali Silvo Berdajs, Sergij Birsa, Nada Bizjak, Vladimir Bizjak, Mojca Božič, Anica Bogožalec, Remzija Cinac, Tihomir Čurkovič, Branko Damjanovič, Risto Djurič, Branko Jug, Jure Kosem, Miro Krevs, Anton Lokar, Zdenko Lorber, Avdo Mešič, Milan Mikl, Jože Možina, Karel Muster, Roman Piletič, Berta Pesar, Drago Savič, Marija Sever, Branko Simič, Dobrivoje Subič, Roman Šuen ter Aleš Žiberna.

Prometni minister na dopust kar z vlakom

V prvih stotih dneh, odkar je prevzel funkcijo prometnega ministra, se je dr. Marko Pavliha posvečal predvsem oblikovanju resolucije o slovenski prometni politiki, v kateri je pomembna vloga dana prav železniškemu javnemu potniškemu prometu. V petek, 6. avgusta, pa se je odločil, da bo tako rekoč od besed prešel k dejanjem in si v praksi ogledal, kakšno je potovanje z vlakom Slovenskih železnic. Na enotedenski dopust se je iz Ljubljane odpravil kar po tirih.

Potem ko je na ljubljanski železniški postaji kupil vozovnico, je sedel na vlak, ki je ob 15.25 odpeljal proti Kopru. »Če se že zavzemam za popularizacijo železnic, je prav, da se tudi sam prepričam o prednostih potovanja z vlakom,« je komentiral svojo odločitev. O nekaterih prednostih se je seveda pozanimal že prej, pri čemer je vzel pod drobnogled predvsem stroške in čas potovanja od Ljubljane do Kopra z različnimi prometnimi sredstvi. Ker je bila po Darsovem koledarju za petek popoldne napovedana zelo visoka prometna obremenitev, bi se lahko zgodilo, da bi se samo od Kozine navzdol proti Črnemu Kalu in Obali vozil dve uri in pol – to pa je toliko, kot z lokalnim vlakom traja potovanje



Brez kontrole vozovnic ne gre v nobenem primeru.

od Ljubljane do Kopra (InterCity je še 12 minut hitrejši)! Minister Pavliha je posebej poudaril, da je potovanje z vlakom tudi najcenejše. Za vozovnico je odštél 1.660 tolarjev; če bi potoval z avtobusom, bi jih 2.460. Če pa bi se odpeljal s svojim avtomobilom, bi za 126 kilometrov dolgo pot ob upoštevanju stroškov

cestnin in bencina porabil okrog 3.000 tolarjev.

»Če bi se vsak državljan Slovenije vsaj enkrat na leto peljal na izlet z vlakom, bi se število potnikov povečalo za dodatna dva milijona. Ljudje bi spoznali prednosti in udobnosti potovanj z vlakom, kar bi nedvomno pripomoglo k popularizaciji javnega železniške-

ga prevoza. Posledično bi se s tem kajpak povečali tudi prihodki, ki bi jih Slovenske železnice lahko vložile v dodatno oziroma atraktivnejšo ponudbo svojih storitev,« je še povedal prometni minister po prihodu na cilj.



Prva ministrova »postaja« je bil nakup vozovnice.



Zahvala strojevodu za točno in varno vožnjo.

CER in EU o prihodnosti železnic

V Skupnosti evropskih železnic (CER) in v infrastrukturnih podjetjih že nekaj časa poteka razprava o posebni problematiki železnic iz držav novih članic EU ter kandidatov za vstop. Gre torej za države Srednje in Vzhodne Evrope. Zato je CER 25. junija organiziral srečanje generalnih direktorjev srednje- in vzhodnoevropskih železnic s predstavniki Evropske komisije. Udeležila sta se ga tudi generalni direktor Blaž Miklavčič in pomočnica izvršnega direktorja za strateško trženje in razvoj Mirjam Kastelič.

Generalni direktor DG TREN (generalni direktorat Transport in energija) F. Lamoureux, vodja oddelka za železniški transport J.-A. Vinois ter direktor DG TREN, odgovoren za kopenski transport, H. Hilbrecht so se z železniškimi direktorji pogovarjali predvsem o pogojih za uspešno liberalizacijo, kohezijskih in strukturnih skladih v obdobju 2004 do 2006 ter o pričakovanjih za obdobje 2007–2012, o pospeševanju razvoja vozil ter o prometu s tretjimi državami. Posebno po-

zornost so predstavniki Komisije namenili subvencioniranju potniškega prometa oziroma pokrivanju izgube v potniškem prometu s prihodki iz tovornega prometa. Poudarili so, da to ni sprejemljivo, niti s pravnega niti s tržnega vidika. Veliko pozornosti so namenili tudi pristojbinam za uporabo železniške infrastrukture. Primerjalne analize kažejo na izredno visoke uporabnine v novih članicah EU, pa tudi v kandidatih za članstvo, kar bi lahko negativno vplivalo na konkurenčnost tovornega in potniškega železniškega prometa. Stanje železniških vozil je v primerjavi z železnicami dosedanjih članic EU slabo. Ocenjena vrednost potrebnih investicij za posodobitev voznega parka železnic v novih članicah EU se giblje okrog deset milijard evrov. Železnice imajo do popolne liberalizacije železniškega tovornega prometa na razpolago le dve leti. Zato bo treba ob podpori skladov EU čim prej razviti posebne finančne sheme, ki bi spodbudile kombinacijo javnega in zasebnega financiranja za na-



Udeleženci srečanja so se dogovorili o rednih srečanjih, na katerih bodo analizirali razvoj dejavnosti za reševanje medsebojnih težav.

kup novih vozil ter posodobitev obstoječih, tako v tovornem kot v potniškem prometu. Za slednje obstajajo vzdrževalno-proizvodne zmogljivosti znotraj železnic, ki jih je treba izrabiti, kar seveda pozitivno vpliva na stopnjo zaposlenosti. Predstavniki Komisije so sprejeli tudi pobudo generalnih direktorjev železnic za redna srečanja. Naslednje bo v začetku

prihodnjega leta. Na njem bodo analizirali razvoj dejavnosti za reševanje omenjenih težav. Do takrat bodo posebne delovne skupine, sestavljene iz sodelavcev železnic, CER in Komisije EU, pripravile strokovne podlage za reševanje težav.

Luka Koper uspešno v prvem polletju

V prvi polovici leta je v Luko Koper 942 ladij pripeljalo oziroma iz nje odpeljalo skupaj 6.303.280 ton blaga. Dosežena količina je bila za 18 odstotkov večja kot v istem lanskem obdobju. V Kopro so bili najuspešnejši pri prevozu vozil, kontejnerjev in sipkih tovorov. V prvih šestih mesecih leta so pretovorili 165.263 vozil, to je kar za 95 odstotkov več kakor lani, na kontejnerskem terminalu pa 67.678 TEU, kar pomeni 21-odstotno rast. Od skupne pretovorjene količine je čez pristanišče 4.221.853 ton blaga potovalo v uvozu, preostalih 33 odstotkov blaga pa so na ladje naložili. Za slovenske naročnike so pretovorili pet odstotkov manj blaga kakor v prvih šestih mesecih leta 2003, več je pa bilo blaga v tranzitu.

Poslovni prihodki v prvem polletju 2004 so dosegli vrednost 8,2 milijarde tolarjev, kar je za 14 odstotkov več kot v istem obdobju 2003. Po oceni je bilo dobička za 2,2 milijarde tolarjev, kar je 5 odstotkov več kakor lani. S polletnimi poslovnimi rezultati se je seznanila tudi skupščina Luke Koper 14. julija. Skupščina je tudi potrdila letno poročilo družbe za leto 2003 in sprejela sklep o razporeditvi dobička. Ta znaša skupaj 5,49 milijarde tolarjev. Od tega je skupščina 2,2 milijarde namenila delničarjem. Del dobička v višini 1,49 milijarde tolarjev se bo prenesel v naslednja leta, v druge rezerve iz dobička pa bo odvedenih 1,8 milijarde tolarjev. Šestindvajsetega julija pa je začel štiriletni mandat tudi novi nad-



zorni svet Luke Koper, ki ga sestavljajo Janez Požar, Igor Jakomin, Tomaž Može, Boris Popovič,

Borut Jamnik, Miha Kozinc, Robert Jerman, Tatjana Jazbec in Alverino Pavletič.

ŠOLA!

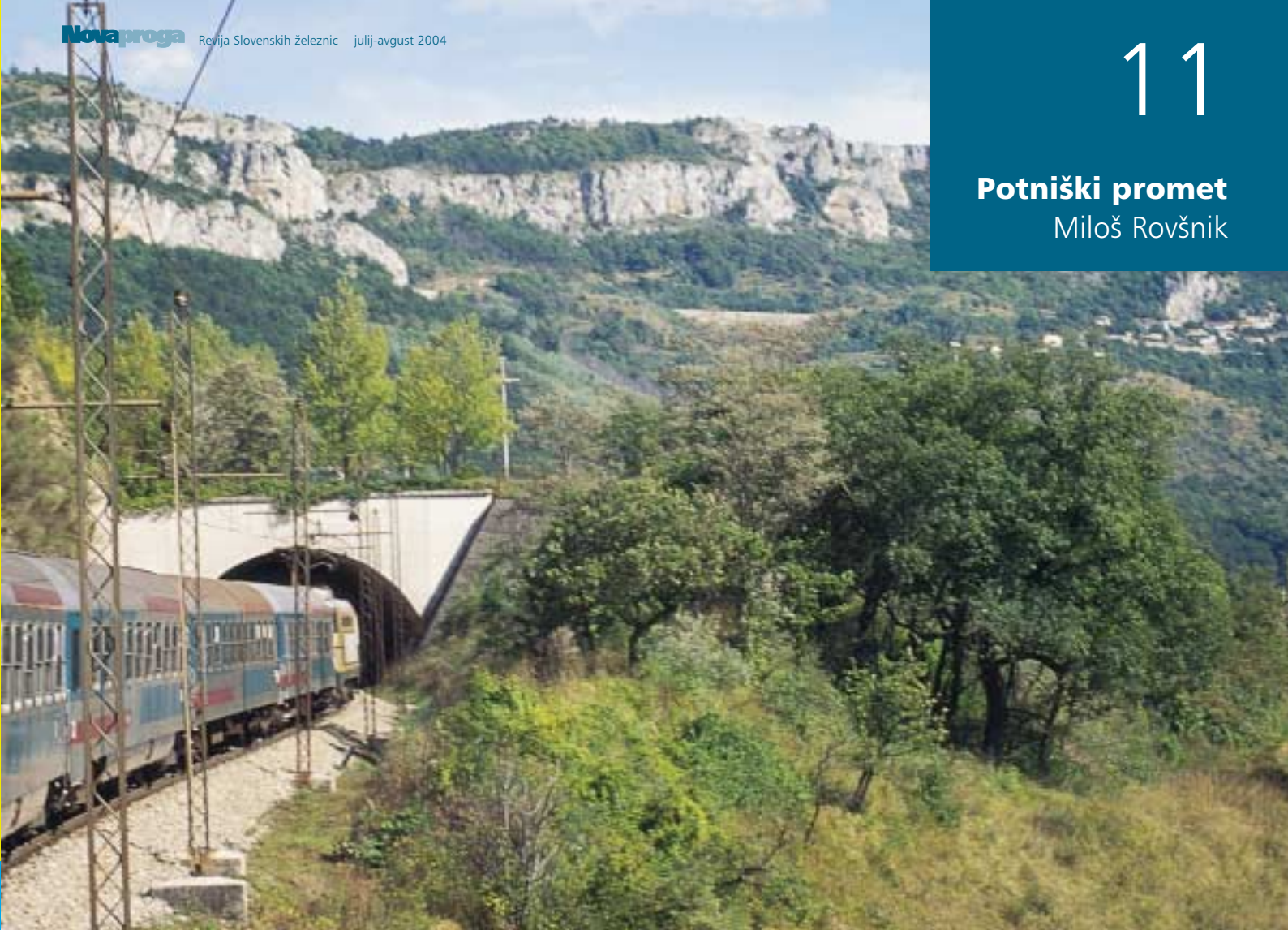
Z vlakom - zanesljivo, varno in za žep neboleče

Za učence, dijake in študente smo pripravili ugodne možnosti za vožnjo v šolo in v prostem času.

Za letno vozovnico boste plačali ceno samo osmih mesečnih vozovnic in si tako zagotovili kar štiri mesece brezplačnih potovanj!

Za dodatne informacije nas obiščite na vaši železniški postaji ali na spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si.

Na vaša vprašanja vam bomo odgovorili tudi po e-pošti, in sicer potnik.info@slo-zeleznice.si



Ponudba Eurail »prihaja« v Slovenijo

Da Eurail »prihaja« v Slovenijo, je mišljeno dobesedno, saj je ponudba Eurail namenjena potnikom, ki prihajajo v Evropo z drugih celin in želijo potovati po evropskih državah z vlaki. Vozovnice Eurail so podobne vozovnicam Inter Rail ali Euro Domino. Razlika je v tem, da slednje lahko kupujejo tisti, ki imajo stalno prebivališče v eni izmed evropskih držav ali v državah nekdanje Sovjetske zveze ter prebivalci Turčije, Maroka, Tunizije in Alžirije. Vozovnice Eurail pa lahko kupijo le tisti, ki nimajo stalnega prebivališča v naštetih državah. Poleg tega so določene razlike so tudi v vsebini ponudbe. Organizacija prodaje ter promocija vozovnic Eurail sta v rokah podjetja Eurail Group G.I.E. s sedežem na Nizozemskem, ki se o določilih o uporabi vozovnic do-

govarja in usklajuje s posameznimi evropskimi železniškimi upravami in podjetji. Večji del vozovnic Eurail, dobrih 60 odstotkov, prodajo na območju Združenih držav Amerike in del tudi v Kanadi, sledijo pa Azija na čelu z Japonsko, Oceanija, kjer ima največji delež Avstralija, in na koncu še države Južne Amerike in Afrike. Vozovnice večidel prodajajo neposredno v omenjenih državah, in sicer turistične agencije ali pa pooblašteni agenti. V zadnjem času je čedalje več prodaje tudi po internetu. Potniki torej večinoma kupijo vozovnice Eurail že pred odhodom v Evropo. Svoje potepanje po Evropi namreč dobro načrtujejo in že vnaprej določijo poti, po katerih bodo potovali. Vozovnice Eurail je mogoče kupiti tudi v Evropi. V ta namen so v večjih ali glavnih

evropskih mestih odprta posebna prodajna mesta, ki delujejo v okviru prodajno-informacijskih centrov na večjih železniških postajah ali tudi na letališčih. Kupujejo jih državljani prej naštetih neevropskih držav, ki sicer začasno živijo v Evropi ali se za potep po Evropi z vlakom odločijo šele po prihodu v Evropo. Ob nakupu morajo predložiti potni list. Prodaja vozovnic v Evropi je za evropske železniške uprave zaradi dodane provizije prihodkovno še bolj zanimiva. To možnost bodo prihodnje leto imele tudi za Slovenske železnice, o čemer več v nadaljevanju članka.

V ponudbi Eurail je mogoče izbrati naslednje vozovnice:

Eurailpass omogoča neomejeno

potovanje z vlaki po 17 evropskih državah. Izbirati je mogoče med vozovnicami, ki veljajo 15 ali 21 dni ter mesec, dva ali tri, podobno kot vozovnice Inter Rail. V tej ponudbi pa je tudi vozovnica Eurailpass Flex, s katero lahko potujemo 10 ali 15 dni v okviru dveh mesecev, torej podobno kot z vozovnico Euro Domino. Cene se razlikujejo tudi glede na uporabnike. Ponujajo vozovnice za odrasle, za potovanje v 1. razredu, za mlade do 26. leta starosti, za potovanje v 2. razredu, in za skupine od dveh do petih potnikov.

Eurailselectpass omogoča potnikom neomejeno potovanje po treh, štirih ali petih državah. Pogoj je, da si izbrane države sledijo oziroma da je mogoče potovati neposredno med njimi. Torej ni mo-

goče za potovanje izbrati skupaj Španije, Francije in Avstrije, temveč bi namesto slednje lahko izbrali Italijo, Nemčijo, Švico, Belgijo ali Luksemburg, ki mejijo na Francijo. Ponudba daje možnost izbire med 5, 6, 8, 10 ali 15 potovalnimi dnevi v roku dveh mesecev. Poleg tega pa so različne ponudbe glede na uporabnike oziroma njihovo število enake kot pri Eurailpass.

Eurailticket je ponudba posameznih relacijskih vozovnic. To pomeni, da si potnik pred potovanjem izbere točno določeno relacijo in kupi ustrezno vozovnico Eurailticket.

Eurail 2-Country Pass pa je novejša ponudba, o kateri se na podlagi dvostranskega sporazuma dogovorita dve sosednji železniški upravi. Takšna vozovnica omogoča neomejeno potovanje

na železniškem omrežju dveh držav. Število potovalnih dni, pogoji glede kategorije in števila uporabnikov ter cene so stvar dvostranskega dogovora med železniškima upravama. Tako dogovorjena ponudba se objavi v okviru prodaje Eurail.

Vlaki posameznih zasebnih železniških podjetij ali grupacij in posamezni drugi vlaki, na primer Thalys, ICE, TGV, ICS, CityNightLine itd., so v večini vključeni v ponudbo Eurail, vendar s plačilom dodatkov in obvezne rezervacije sedišča. Enako velja tudi za določene ladijske družbe.

Vse podrobnosti o določilih o potovanju z vozovnicami Eurail so navedene v posebnem katalogu Eurail, ki izide vsako leto, ali pa so uporabnikom dosegljive na spletni strani www.eurail.com.

Slovenske železnice trenutno so-

delujemo le v ponudbi Eurailticket. Res pa je, da so na naših progah pogosto potovali in še potujejo tudi potniki z vozovnicami Eurailselectpass in občasno tudi Eurailpass. V tem primeru mora vlakospremno osebje izdati dodatno vozovnico, pri tem pa so potrebna tudi različna pojasnila potnikom.

Zato je pomembna novica, da smo se na letni skupščini Eurail Group, ki je bila junija letos v Cortoni v Italiji, dogovorili, da začne prihodnje leto na potniških vlakih v Sloveniji veljati tudi ponudba Eurailselectpass. Poleg Slovenije so se k tej ponudbi po novem pridružila še železniška podjetja na Hrvaškem (HŽ), Srbiji in Črni gori (JŽ) ter Bolgariji (BDŽ). Z Avstrijskimi železnicami (ÖBB) je že dogovorjen tudi 2-Country Pass, pogovori pa potekajo tudi z Madžarskimi (MAV) in Italijanskimi železnicami (FS Trenitalia).

Novost je tudi začetek prodaje vozovnic Eurail od leta 2005 naprej tudi v Sloveniji, in sicer v začetku na prodajnem mestu v okviru PIC Ljubljana. Ker gre pri organizaciji prodaje teh vozovnic za določene posebnosti, bo septembra v Sloveniji pod vodstvom Eurail Group organiziran poseben seminar. Poleg predstavnikov potniškega prometa Slovenskih železnic se ga bodo udeležile tudi HŽ, JŽ in BDŽ. Omenjene novosti pri prodaji vozovnic Eurail realno pomenijo možnost povečanja števila potnikov iz neevropskih držav na Slovenskih železnicah in s tem tudi prihodka iz naslova mednarodnega prometa. Poleg tega to ni nepomembno tudi za večji turistični promet v Sloveniji.

Prevozi na prireditve Pivo in cvetje presegli pričakovanja

Od 14. do 18. julija je bila v Laškem organizirana že 40. prireditve Pivo in cvetje. Tako kot v zadnjih desetih letih so pri prevozi obiskovalcev v Laško sodelovale tudi oziroma predvsem Slovenske železnice. Treba je priznati, da je udeležba na letošnji prireditvi presenetila tako organizatorje kot nas kot prevoznika. Verjetno sta bila vreme in zanimiv program tista, ki sta v Laško privabila rekordno število udeležencev te prireditve. To velja zlasti za noč s sobote na nedeljo, ko se v Laškem skorajda ni bilo mogoče premikati. Tolikšno število obiskovalcev se je odrazilo tudi v zasedenosti rednih in posebnih vlakov, ki so iz vseh smeri Slovenije vozili obiskovalce v Laško in nazaj. Med priredi-

tvijo je bilo prepeljanih 27.877 potnikov ali slabih deset odstotkov več kakor v prav tako uspešnem lanskem letu. Približno 15 do 20 odstotkov obiskovalcev se v Laško pripelje z vlakom. To je glede na znano stopnjo motoriziranosti prebivalcev Slovenije, ki se najraje vozijo z osebnim avtomobilom, spoštovanja vredna številka. Analiza prevozov je pokazala, da kljub tako velikemu številu potnikov ni bilo večjih težav. To pa ne pomeni, da marsičesa ni treba izboljšati ali drugače organizirati. Vsekakor je treba omeniti zelo kakovostno in profesionalno opravljeno delo blagajniškega in vlakospremnega osebja, službujočih strojevodij in prometnega osebja. Kljub veliki gneči na železniški postaji

v Laškem in v Celju varnost potnikov oziroma obiskovalcev prireditve ni bila ogrožena.

V potniškem prometu smo že naredili analizo vseh dogodkov. Prav tako smo se sestali z organizatorji prireditve in podrobno analizirali njeno organizacijo. Na podlagi tega smo pripravili izhodišča za organizacijo prevozov leta 2005. V zvezi s tem tudi organizatorji razmišljajo o določenih ukrepih. Za naslednje leto bomo na podlagi ugotovitev in poročil pripravili več različnih organizacij prevozov, tudi za primer še večjega števila udeležencev. Vlak je za obiskovalce Piva in cvetja namreč postal najugodnejše prevozno sredstvo, in tako lahko pričakujemo tudi nadaljnje povečanje števila potnikov. V iz-

hodiščih za naslednje prireditve je tako tudi vpeljava dodatnih vlakov ter izboljšanje povezav v smeri Ljubljane, Maribora in Sevnice. Poleg tega pa so pripravljene tudi spremembe v organizaciji odprave potnikov.

Uspešnost železniškega potniškega prometa pri tej prireditvi pa mora biti tudi spodbuda ter podlaga za pripravo podobnih ponudb tudi pri drugih podobnih in množičnih prireditvah v Sloveniji. Pomembna je lokacija prireditve. Pri tem kaže za začetek omeniti Festival Lent v Mariboru, Rumeno noč v Kopru in tudi podobne prireditve v Ljubljani ter še kje. Izkušnje iz Laškega pa kažejo, da je za uspešno uresničitev ponudbe nujno treba sodelovati z organizatorji.



Kako do Bruslja, Pariza in Amsterdama

Vozovnice za vlake Thalys naprodaj tudi na Slovenskih železnicah

Sredi avgusta smo Slovenske železnice začele prodajo vozovnic za potovanje z vlaki družbe Thalys International. Visoko kakovostni hitri vlaki Thalys povezujejo postajo Köln Hbf z Brusljem in Parizom, čez Bruselj pa tudi z Amsterdamom. V poletni sezoni je ponudba bogatejša še za vlak Thalys Soleil (Sončni vlak) iz Amsterdama preko Bruslja v Marseille na jugu Francije.

Vlaki Thalys vozijo podnevi vsaki dve uri iz Kölna v Bruselj oziroma Pariz ter so najhitrejša možnost vožnje z vlakom. V primerjavi s preostalimi maloštevilnimi daljnjskimi vlaki na navedenih relacijah je čas potovanja bistveno krajši. Iz Kölna v Bruselj pridemo že v dveh urah in 20 minutah, drugi vlaki opravijo isto pot v štirih urah. V Pariz pa pridemo že v štirih urah; s preostalimi, predvsem nočnimi vlaki, bi potrebovali vsaj 10 do 12 ur. Posebej dobro je poskrbljeno za potnike v 1. razredu, katerim postrežejo z zajtrkom, prigrizki ali lažjim obrokom – glede na čas potovanja. Na voljo je tudi časopis, ob koncu tedna pa še revije. Na vlaku potniki

lahko naročijo taksi, ki počaka na postaji Paris-Nord oziroma Bruxelles-Midi.

Potniki iz Slovenije so do sredine avgusta vozovnico ali doplačilo za vlake Thalys lahko kupili šele na poti, na primer v Nemčiji, Franciji, Belgiji ali na Nizozemskem. Po novem pa so vozovnice za celotno relacijo naprodaj tudi pri nas. Po večdnevni preskusni prodaji aprila in maja letos in po sklenitvi dogovora v obliki večstranske pogodbe smo namreč dobili akreditacijo za začetek prodaje od 17. avgusta 2004 naprej. Vozovnice so naprodaj na mednarodnih potniških blagajnah v PIC Ljubljana, Maribor, Celje in Koper, v Informacijskem centru Ljubljana ter pri agencijah Wasteels in Pütra. Izdajajo se elektronske vozovnice z rezervacijskim sistemom EPA.

Za vlake Thalys veljajo globalne cene za relacijo in vrsto ponudbe. Poleg vozovnic Librys za vse potnike lahko mladi, otroci, starejši in uporabniki FIP kupijo cenejše vozovnice, ki veljajo samo za vlak, na katerem ima potnik rezerviran sedež. Če želi potovati

z drugim vlakom, lahko potnik vozovnico zamenja najpozneje eno uro pred odhodom vlaka. Neuporabljeni vozovnici se lahko vrne pred odhodom vlaka brez odbitka, pozneje pa z desetodstotnim odbitkom. Imetnikom vozovnic, izdanih na podlagi izkaznic FIP, se pred odhodom vlaka povrne cena z desetodstotnim odbitkom, po odhodu vlaka pa povračilo ni mogoče. Imetnikom

vozovnic ED in IR se povrne cena s 25-odstotnim odbitkom, pred odhodom vlaka in po njem. Vračilo denarja za delno neizrabljene vozovnice ni dovoljeno.

Več informacij o voznem redu dobite na spletni strani: www.thalys.com.

Slovenske železnice sodelovale v humanitarni akciji

Center za usposabljanje, delo in varstvo Matevža Langusa v Radovljici je ob koncu šolskega leta pripravil pogostitev za vse varovance tega doma. Tej humanitarni akciji, ki je potekala 18. junija, so se pridružile tudi Slovenske železnice.

To petkovo popoldne bodo varovanci nosili v svojih srcih. Njihov spomin ne bo samo enkrat-

na barvno obogatena pogostitev, ki so jo pripravili študenti Višje strokovne šole za gostinstvo in turizem z Bleda. Gotovo se bodo spomnili tudi rajanja na prostem z Vilijem Resnikom in seveda številnih drobnih daril, pri sestavljanju katerih so pomagali tudi njihovi starši ali prijatelji. JG

Pogodba o nabavi večsistemskih lokomotiv podpisana

Med junijem 2006 in januarjem 2008 bo na naše proge zapeljalo dvajset naj sodobnejših električnih večsistemskih lokomotiv Siemensove družine Euro Sprinter. V četrtek, 29. julija, je bila na sedežu SŽ v Ljubljani podpisana pogodba o njihovi dobavi. Pogodbo sta na strani Slovenskih železnic podpisala generalni direktor Slovenskih železnic Blaž Miklavčič in njegov namestnik, mag. Andrej Godec, na strani Siemens AG Avstrija Albert Hochleitner in direktor Siemens TS Gottfried Schuster. Skupna vrednost novih lokomotiv za tovorni promet bo 77,8 milijona evrov. Gre za štiriosne večsistemске lokomotive, težke 87 ton. Nove lokomotive bodo lahko

vozile po progah z enosmerno napetostjo 3 kV in po progah, opremljenih z izmenično napetostjo 15 kV in 25 kV. Dosegale bodo hitrosti do dvesto kilometrov na uro, imele bodo 6 MW moči in največjo vlečno silo 300 kN. Vozile bodo z oznako SŽ 541. Nove lokomotive bodo lahko poleg Slovenije vozile po progah Avstrije, Nemčije, Italije, Madžarske in Hrvaške. Ker lokomotiv na mejah ne bo več treba menjati, se bodo skrajšali vozni časi, kar bo pomenilo večjo konkurenčnost železniških transportov. Seveda pa se bodo zmanjšali tudi stroški za vzdrževanje.

Nakup novih lokomotiv je bil že več kakor nujen, saj je po dolgih dveh desetletjih to prva posodobitev

našega vlečnega parka. Trenutno po naših progah vozi 38 lokomotiv serije 363, ki so v povprečju stare 28 let, 16 lokomotiv serije 362 pa dosega povprečno starost čez 41 let. V povprečju so naše lokomotive starejše od 30 let, kar pomeni, da so manj zanesljive, stroški njihovega vzdrževanja pa so visoki. Kljub rednemu vzdrževanju bodo najstarejše električne lokomotive že leta 2007 izrabljene in primerne za dekomisioniranje. To pomeni, da ne bodo več vzdrževane in njihov izpad bo treba nadomestiti z nakupom novih lokomotiv ali pa z notranjim oziroma zunanjim najemom lokomotiv. Količina prepeljanega tovara se namreč iz leta v leto povečuje, zlasti v luškem tranzitu. Leta

2002 smo Slovenske železnice prepeljale 16,3 milijona ton blaga, lani v skladu z Novo smerjo že 17,24 milijona ton, za letos pa je predviden prevoz 18 milijonov ton tovara. Za doseganje zastavljenih ciljev pa so nujne nove lokomotive, saj s sedanjimi lokomotivami ne bi mogli več zagotoviti zanesljivih voženj tovornih vlakov. Postopek do podpisa pogodbe je bil dolgotrajen. Začel se je s predhodnim razpisom za dobavo večsistemskih električnih lokomotiv, ki je bil objavljen v UL RS št. 35, 19. aprila 2002, in na podlagi sklepa o začetku postopka oddaje javnega naročila, ki so ga Slovenske železnice izdale 23. maja 2002. Na podlagi teh dokumentov je bil v UL RS št. 48 z dne 31.





Pogodbo sta na strani Slovenskih železnic podpisala generalni direktor Slovenskih železnic Blaž Miklavčič in njegov namestnik, mag. Andrej Godec, na strani Siemens pa predsednik uprave Siemens AG Avstrija Albert Hochleitner in direktor Siemens TS Gottfried Schuster.

maja 2002 objavljen javni razpis (po odprtem postopku) za izbiro najugodnejšega ponudnika za dobavo večsistemskih električnih lokomotiv. Razpisno dokumentacijo je odkupilo pet podjetij. Odpiranje ponudb je bilo 20. septembra 2002, do predpisanega roka pa sta prispeli dve ponudbi. Oba ponudnika sta bila praktično izenačena glede doseženega števila točk pri tehničnem in splošnem delu. Bistvena razlika pri doseženem številu točk je bila pri ceni ponudnika, kjer je bila ponudba Siemens SGP Wien za 14 odstotkov nižja od drugega ponudnika. Podobne lokomotive že vozijo tudi po progah nemških, madžarskih, avstrijskih in italijanskih železnic. Za nakup lokomotiv s podobnimi karakteristikami pa so se odločili tudi v Švici in na Češkem. Pred izbiro je med 19. in 23. januarjem letos potekalo natančno preizkušanje večsistemske lokomotive z oznako ES 64 F4 004, ki ima enake elemente kot izbrani tip lokomotive; razlike so le v končni hitrosti in vrsti podstavnih

vozičkov. Preizkusi so potekali na progi Koper-Divača. Lokomotiva je vse preizkuse odlično opravila in dosegla kar nekaj rekordov na tej progi. Po danem soglasju nadzornega sveta Slovenskih železnic je vlada kot predstavnik lastnika Slovenskih železnic 24. junija 2004 odobrila nakup novih lokomotiv. Slovenske železnice bomo nakup financirale s kreditom branžne mednarodne železniške banke Eurofima, z državnim poroštvom. Eurofima ponuja daleč najugodnejše finančne aranžmaje za financiranje nakupa. Slovenske železnice smo delničar v tej banki, v njej pa velja načelo solidarnosti. »Za nami je relativno naporen čas usklajevanja, dogovarjanja in trdih pogajanj. Posebej bi rad poudaril veliko naklonjenost in razumevanje slovenske vlade, ki je hitro in profesionalno iskala vsa potrebna soglasja ter se vključevala v vsebinske razprave,« je ob podpisu pogodbe poudaril generalni direktor Miklavčič. Podpis pogodbe o dobavi pa je po njegovem prepričanju le eden od korakov. »Naj-

pomembnejši bo trenutek, ko bodo te lokomotive in druge investicije začele prinašati prihodek. Slednji bo omogočal razvoj, kakršnega smo si zastavili v Novi smeri.« Generalni direktor je tudi opisal naše zadnje poslovne dosežke ter izrazil prepričanje, da je lahko tovarni promet Slovenskih železnic, tudi z uporabo novih lokomotiv, eno od gonil slovenskega gospodarstva. Predsednik uprave Siemens AG Avstrija Albert Hochleitner je povedal, da se je Siemens že pred več kakor desetimi leti odločil, da se bo uveljavil tudi v Sloveniji, na Slovaškem in Hrvaškem ter na drugih južno- in srednjeevropskih trgih. »Po skromnih začetkih z medicinsko tehniko leta 1991 je danes naše ljubljansko podjetje uspešno tudi na drugih področjih, med katerimi je vse pomembnejša transportna tehnika,« je povedal. Omenil je tudi dobavo elektromotornih potniških garnitur in dela na progah Ljubljana-Sežana in Murska Sobota-Ormož. Po njego-

vih besedah so avstrijske železnice naročile več kakor štiristo zelo podobnih lokomotiv, ki v Avstriji vozijo pod imenom Taurus, večina pa jih je že dobavljenih. Slovensko naročilo, čeprav manjše, pa je po njegovih besedah lepo darilo za 125. obletnico, ki jo bo Siemens praznoval septembra. V imenu prometnega ministrstva je spregovoril državni sekretar in predsednik nadzornega sveta SŽ Boris Živec. Napovedal je, da bo sta do leta 2015 zgrajena drugi tir med Divačo in Koprom in med Mariborom in Šentiljem, posodobljena in elektrificirana pa bo proga od Ljubljane do Hodoša. »Ti načrti so dali zanesljivo podlago, da so se Slovenske železnice lahko pogajale tudi za posodobitev mobilnih sredstev, s katerimi se bodo morale intenzivneje vključevati v mednarodno okolje. Zagotovim lahko, da bo lastnik Slovenskih železnic poostreno nadziral poslovanje podjetja, pa tudi zagotavljal ustrezne spodbude za učinkovit nastop na mednarodnem trgu,« je še povedal.

Opraviti moramo normati

Prvega julija so bile uradno ustanovljene tri družbe znotraj našega holdinga. Mag. Andreja Godca, ki v poslovodstvu odgovarja za delo družbe Infrastruktura, smo zaprosili za komentar nekaj najbolj aktualnih tem z infrastrukturnega področja.

Infrastruktura je v prvi polovici leta ustvarila okrog 500 milijonov tolarjev izgube. Kakšni so vzroki za to?

Družba Infrastruktura ima pomembno ekonomsko in družbeno funkcijo v našem holdingu, kar se odraža predvsem v stroških vzdrževanja in infrastrukturnih projektov ter organizaciji urejenega ter varnega železniškega prometa. Zunaj podjetja pa infrastruktura z višino transportnih stroškov posredno vpliva na razvoj gospodarstva in družbe. Veliko večino sredstev zaradi te naše vloge dobimo s pogodbami z našim lastnikom – državo. Kot za vsako družbo je tudi za nas pomembno optimal-

no zagotavljanje sredstev za pokrivanje stroškov. Javna agencija za železniški promet v vlogi upravljalca javne železniške infrastrukture financira njeno vzdrževanje in razvoj, na drugi strani pa tudi vodenje prometa in s tem kaže svoj odnos do železniške infrastrukture. Od tega odnosa je odvisno naše poslovanje. Letos smo za vzdrževanje infrastrukture podpisali dve pogodbi, v drugi polovici leta pa še eno pogodbo o upravljanju postaj, čeprav smo to nalogo opravljali že vse od januarja. Čaka nas še tretja pogodba za vzdrževanje infrastrukture, ki naj bi pokrila stroške do konca leta. Skupaj so te pogodbe vredne nekaj več kakor deset milijard tolarjev, za ta namen pa je bilo v državnem proračunu namenjenih 11,1 milijarde tolarjev. To pomeni dejansko zmanjšanje predvidenih prihodkov za dobro milijardo. V vodenju prometa je slika nekoliko boljša, a tudi tu je sredstev za skoraj 150 milijonov tolarjev manj od predvidenih. Vlada je sicer s sklepom 700 milijonov tolarjev sklenila nameniti za investicijsko vzdrževanje. Toda to so namenska sredstva, ki jih ne moremo porabiti za redno vzdrževanje, čeprav je agencija maja znižala sredstva prav na tej postavki. Poleg tega nam agencija ne priznava stroškov za izredne dogodke, ki so samo v prvem polletju dosegli skoraj 160 milijonov tolarjev, te stroške pa nam dolguje še iz lanskega leta. Nadomestiti tak izpad sredstev je nemogoče, čeprav vseskozi iščemo notranje rezerve in zmanjšujemo naše stroške. Iščemo tudi dela na zunanjih trgih in z vsemi ukrepi skušamo izboljšati poslovni rezultat, toda izpad sredstev je preprosto prevelik. Dela pa v skladu z vsebino tako imenovane pogodbe 1 moramo opraviti, če si želimo infrastrukturo oziroma prevozno pot držati v zadovoljivi in varni kondiciji.

Na vašem področju potekata dva strateška projekta. Bi lahko na kratko opisali, v kateri fazi sta?

Strateški projekt SP-7 se posveča zmanjševanju števila izrednih dogodkov ter uvajanju integriranega vzdrževanja. Projekt nekoliko zamuja za terminskim načrtom, toda to bomo nadoknadili. Z njim bomo dosegli čim večje hitrosti ob optimalnih stroških ter zagotovili mirno, tiho, predvsem pa varno vleko ob optimalnih stroških. Izvajanje rezultatov projekta pa ne bo odvisno le od nas, temveč tudi od lastnika. Strateški projekt SP-8 pa je že končan, zato mu bom namenil več pozornosti. Gre za vzpostavitev nadzornega centra vodenja in upravljanja prometa ter elektroenergetike. Projekt je trajal eno leto, na njem je bilo opravljenih skoraj 4.000 ur in pripravljenega več kot 1.200 strani gradiva. V njem je sodelovalo več kot 50 železničarjev in štirje zunanji strokovnjaki. Z vzpostavitvijo centra vodenja prometa bi lahko veliko prihranili; predvsem s povečanjem števila tras. S tem bi preprečili odliv tovora na ceste in po ocenah prihranili okrog deset milijonov evrov na leto. Okrog 52 milijonov evrov na leto bi lahko prihranili pri stroških dela, s povečanjem varnosti na potnih prehodih pa štiri milijone evrov vsako leto. Uvajali bomo lahko nove interoperabilnosti, povečali zadovoljstvo uporabnikov in zmanjšali višino škode v izrednih dogodkih. Širitev informacijskega sistema pa bi prinesla okrog deset milijonov evrov prihranka na leto. S centralizacijo elektronapajalnih postaj in stikal vozne mreže bi stroške lahko zmanjšali za okrog deset milijonov evrov na leto in občutno zmanjšali porabo končne električne energije. Projekt predvideva tudi nov sistem konstruiranja voznega reda. Stroški zanj bi se nam povrnili v dveh do treh letih, vozne rede pa bi lahko izdelovali tudi za druge javne prevoznike, kar se mi zdi pomembna pridobitev predvsem v luči nove prometne politike. S tem projektom želimo državi postaviti ogledalo in ji pokazati, kaj narediti, da bo infrastruktura konku-



mag. Andrej Godec
 namestnik generalnega direktorja
 Slovenskih železnic

vno preobrazbo

renčna, znižala stroške in pozitivno vplivala na širše gospodarstvo. Odločitev o izvedbi pa bo seveda odvisna prav od našega lastnika in pot do nje gotovo ne bo lahka.

Z ustanovitvijo družbe SŽ – Infrastruktura se preoblikovanje našega podjetja nadaljuje. Kako ste zadovoljni s spremembami?

Naše naloge so znane – na eni strani nam država kot lastnik infrastrukture predpisuje raven varnosti, na drugi strani pa moramo delati čim bolj učinkovito. Naša organiziranost je še vedno pretežno proizvodna. Za izpolnitev ciljev Nove smeri pa bo nujna ne le sprememba na papirju, temveč predvsem v naših glavah. Vsakdo med nami mora postati odgovoren za poslovni rezultat ter za ekonomično in učinkovito angažiranje kadrov. To razmišljanje bomo podprli z organizacijo po profitnih centrih in upravljanjem po tržnih načelih. Če nam uspe doseči te cilje, se za našo prihodnost ne bojim. Res pa je, da moramo pred tem opraviti tudi veliko normativno preobrazbo. Zlasti mislim na našo »železno srajco« – skrb za varnost, pa naj gre za vzdrževanje infrastrukture ali za vodenje prometa. Da ne bo pomote – varnost nikakor ne sme biti in ne bo ogrožena. Spremeniti pa moramo številne nepotrebne zastarele in tudi drage predpise, ki ne upoštevajo že uvedenih sodobnih tehnologij, saj so nastali pred precej leti. Naj navedem le morda na prvi pogled docela banalen primer. Za redni pregled postajne ure ima delavec na voljo kar dvajset minut. To je bilo gotovo smiselno v času mehanskih ur, ki jih je bilo treba sneti s stene, naoljiti in nastaviti. Danes pa so ure elektronske in daljinsko vodene ter toliko časa za njihovo vzdrževanje ne potrebujemo. Takšnih in podobnih primerov pa je še veliko.

Vlada je sprejela resolucijo o slovenski prometni politiki. Kako jo presojate?

Vesel sem, da je prometno ministrstvo pripravilo novo resolucijo in da jo je vlada že sprejela, saj naj bi ta zagotavljala racionalno in ekološko uporabo prometne infrastrukture. Pričakujem pa, da se bo uresničevala bolj učinkovito kot nacionalni program razvoja železniške infrastrukture. Ta se je do danes uresničeval manj kot 20-odstotno.

Pred kratkim ste se odločili za projekt ozaveščanja o nevarnosti na potnih prehodih. Zakaj takšna odločitev?

Pobudo za takšno akcijo sem dal, ker se največ smrtnih primerov na naših progah vsako leto zgodi prav na potnih prehodih. Oblikovali smo knjižico, s katero bi radi javnost opozorili na nevarnosti pri prečkanju proge na potnih prehodih z avtomatsko signalizacijo ali pa z Andrejevim križem. Teh drugih je še vedno največ in so naše najbolj črne točke. Knjižico bomo izdali skupaj s svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Distribuirali jo bomo na šolah, v avtošolah in občinah, ki so blizu železniških prog. S predstavitvami izbranim lokalnim skupnostim in šolam bomo skušali opisati nevarnosti prečkanja železniške proge in povečati varnost na potnih prehodih. Opažamo namreč, da se največ nesreč zgodi prav tam, kjer domačini kak prehod vzamejo za »svojega«, imajo občutek, da ga zaradi rednega prečkanja poznajo. Zadošča pa le trenutek nepazljivosti in že se lahko zgodi nesreča, saj vlak nima tako kratke zavorne razdalje kot osebni avto.

Že prihodnje leto naj bi tovorni promet začel plačevati uporabnino, ki bo namenjena za vzdrževanje infrastrukture. Vaš komentar?

Plačevanje uporabnino je za podjetje SŽ Infrastruktura zelo pomemben segment. Njeno plačevanje določajo številne evropske direktive. Ti dokumenti govorijo o izenačevanju pogojev vseh prometnih sistemov in njihovem usklajenem razvoju. V Evropski uniji se že pripravlja enotna metodologija za določitev uporabnino, kar pa se mi zdi problematično. Stroški vzdrževanja so namreč zaradi geografskih razlik po posameznih državah zelo različni, saj je logično, da je na primer vzdrževanje gorske proge bistveno dražje kakor ravninske. Naš tovorni promet uporabnino že plačuje, za zdaj je njena višina 50 milijonov tolarjev. Že prihodnje leto pa bo tovorni promet začel plačevati polno uporabnino po modelu, ki ga v veliki tajnosti pripravlja železniška agencija. Ta bo verjetno določena na podlagi stroškov vzdrževanja javne železniške infrastrukture. Ali bo uporabnino plačeval potniški promet, pa mi ni znano. V tujini je sicer praksa, da potniški promet uporabnino večinoma ne plačuje, Nizozemska pa je celo tovorni promet oprostila plačevanja uporabnino. Poleg tega pa je tujina pred nami tudi zato, ker se že pogovarjajo o zaračunavanju tako imenovanih eksternih stroškov vsem prometnim sistemom. Gre za oceno, koliko na primer staneta onesnaževanje in hrup, ki ga povzroča promet, koliko stane smrt v prometni nesreči in podobno. Te dejavnike v tujini vsaj delno že upoštevajo, pri nas pa teh stroškov še ne zaračunavamo.

Malo v šali bi lahko dejali, da si kot vrhovni šef železniške infrastrukture prav gotovo želite čim višjo uporabnino.

Nikakor ne, čeprav se to morda zdi nelogično, saj naj bi za nas večja uporabnina, ki se vrača v vzdrževanje infrastrukture, pomenila lažje poslovanje. Toda zavedati se moramo, da je naš železniški sistem soodvisen, od njega pa je odvisen tudi dobršen del gospodarstva. Če bo uporabnina previsoka, tovorni promet Slovenskih železnic, ki jo bo plačeval, ne bo več cenovno konkurenčen in tovor se bo preusmeril na ceste. To pa bo pomenilo večje onesnaževanje in zmanjšanje varnosti v prometu, saj so ceste kar štiriindvajsetkrat manj varne kot železnice. Posledica bo družbena škoda, na drugi strani pa nesorazmerje tudi v naši družbi, saj manj prometa pomeni tudi manj vzdrževanja infrastrukture, se pravi manj dela za nas. Zato bo treba najti ravnotežje, saj bo uporabnina imela tudi socialno-ekonomski vidik. Ocena vloge železnice v slovenskem gospodarstvu in družbi, določitev obračunavanja eksternih stroškov, določitev cene varnosti in primerne ravni vzdrževanja bodo ogledalo modrosti lastnika našega holdinga in javne železniške infrastrukture.

Država in Javna agencija za železniški promet sta zelo pomembna dejavnika dela SŽ Infrastrukture. Zlasti med Slovenskimi železnicami in agencijo pa menda prihaja do nesoglasij?

Povem lahko, da odnos med nami ni dober in lastnik bi ga moral močno popraviti. Slovenska ureditev popolnoma odstopa od drugih držav Evropske unije. Povsod je država nedvoumno določila upravljalca. Pri nas pa so Slovenske železnice le pooblaščenec upravljalca javne železniške infrastrukture, njen dejanski upravljalca pa je železniška agencija. To je edinstvena rešitev v Evropi in tu je največji vzrok nerešenih težav. Še ena posebnost pa je, da je Javna agencija za železniški promet edina agencija, ki upravlja sredstva, vsa odgovornost za varnost pa je na ramenih Slovenskih železnic. Država bo morala nekaj ukreniti, saj takšen odnos ni v prid slovenskemu železniškemu sistemu oziroma slovenskim železnicam, poudarjam, pisano z malo začetnico.

Berlinska železniška razglednica

Lehrter Bahnhof – novi berlinski glavni kolodvor

V predlanski majski Novi progji smo že pisali o gradnji novega osrednjega berlinskega kolodvora in gradnji berlinskih železniških prometnih poti. Berlin je bil pred drugo svetovno vojno eno od največjih evropskih železniških vozlišč, po vojni pa je to vlogo izgubil. Že pred drugo svetovno vojno pa so Berlin pestile težave zaradi premajhne pretočnosti železniškega prometa skozi nemško prestolnico. Vojna vihra je prekrizala pripravljene načrte, po katerih začetek in konec tirnega prometa ne bi bil le na osmih čelnih kolodvorih in nekaj pretočnih kolodvorih. Takšna oblika prometa namreč od potnikov zahteva veliko naporov, časa in prestopanj. Za povečanje pretočnosti so zato v Berlinu zgradili dve krožišči – eno blizu središča mesta in drugo od njega zelo oddaljeno. Ti krožišči skušata v ve-

nec povezati več kakor 12 regionalnih in mednarodnih železniških prog, ki se zlivajo v mesto.

Stare napake, zagrešene v pionirskih časih 19. stoletja, si Nemci prizadevajo odpraviti s sistemom navpične povezave v smeri jug-sever. V središču tega »dvojnega ipsilona« je Lehrter Bahnhof – prihodnja glavna berlinska železniška postaja.

Nova povezava severa in juga ni zgolj železniška pot z novo postajo v sredini, gre za zapleten prometni sistem, ki se ustrezno vklaplja v obstoječe povezave. Z njim se pravzaprav nadomeščata po vojni zaradi delitve mesta izgubljena potsdamski in anhalterški čelna kolodvora, hkrati pa s povezavami naprej proti severu opravlja nalogo, ki sta jo nekdaj imela lerterški in stettinski čelni kolodvor. Na jugu mesta se nova povezava začne z združitvijo

dveh železniških linij pri postaji Priesterweg. Proga nato poteka do vozlišča, ki je v gradnji, na njem pa se bo na postaji Pappesstrasse linijski železniški promet povezal s primestnim in mestnim. Po nekaj kilometrih se povezava spusti v predor, najprej do potsdamskega trga. Tu je že skoraj do konca zrasel novi kolodvor. Nadomestil bo stari potsdamski kolodvor, ki je bil odprt leta 1838 na prvi železniški povezavi Berlina in Potsdama; ta je bila hkrati prva proga v Kraljevini Prusiji sploh. Peroni s šestimi tiri ležijo 15 metrov pod zemljo.

Najbolj privlačen objekt nove povezave jug-sever pa je nedvomno stavba novega glavnega kolodvora – Lehrter Bahnhofa. Resnici na ljubo je treba povedati, da projekt zaradi pomanjkanja sredstev zamuja že za dve leti. To je najbolj očitno prav na glavnem

kolodvoru, kjer za zdaj poteka le promet mestne železnice v smeri vzhod-zahod. Vlaki linijskega in primestnega prometa pa skozi kolodvor vozijo, a tam ne ustavljajo. Stavba nove postaje bo razdeljena na kar pet nadstropij. Arhitekt Meinhard von Gerkan je predvidel, da bi bila zgornja hala zastekljena neprekinjeno v dolžini 430 metrov. Zaradi finančnih težav pa je sedaj v sredini zasteklitev v dolžini nekaj deset metrov prekinjena, tako da sta nastali dve dvorani. Okenska stekla so debela dva centimetra, za pokritje 20.000 kvadratnih metrov pa so jih porabili 8.500. Na strehi so nameščene tudi naprave, ki bodo na leto pridobile okrog 190.000 kilovatnih ur električne energije. Strešna konstrukcija, ki še najbolj spominja na satovje čebel, sloni na lokih razpetine 66 metrov. Takšna konstrukcija je bila sicer že uporabljena pri gradnji postaje Spandau. Zaradi nižje cene so bili loki izdelani na Poljskem. Gledano z vzhodne strani je celotna konstrukcija kolodvora oblikovana v rahlem levem loku, stoji na viaduktu in delno na mostu, pod katerim teče Spree. Postajna zgradba je dolga okrog en kilometer. Celotna nadzemna zgradba je oblikovana tako, da lahko dnevna svetloba prodre celo 15 metrov pod površino v najnižje prostore. Te bodo z višjimi etažami poleg s klasičnimi stopnicami povezali s 54 tekočimi stopnicami in 14 dvigali. Med kletno in zgornjo etažo bodo svoj prostor tudi na vmesnih treh nadstropjih našle številne trgovine in lokali. Na postajnem območju bo tudi garaža za tisoč vozil, iz katere se bo podzemna avtocesta navezovala na okoliške ceste in ulice. Na Lehrter Bahn-





Vlaki linijskega in primestnega prometa na novem kolodvoru še ne ustavljajo.



hofu bo moč tudi presesti na podzemno progo U5, katere gradnja še poteka. Namenjena bo predvsem za povezavo z vladno in diplomatsko četrtjo na eni strani in z največjima podzemnima kolodvoroma Friedrichstrasse in Alexanderplatz na drugi strani. Zgradba novega kolodvora bo seveda opremljena z vrsto računalniških sistemov, ki bodo skrbeli za varnost in dobro počutje. Posebna pozornost je namenjena avtomatskemu zračenju velike stavbe. Ko bo novi kolodvor uradno odprt, bo skozenj vsak dan peljalo več kakor 750 regionalnih in mednarodnih vlakov, dodatno pa še številni vlaki primestne, mestne in podzemne železnice. Dela naj bi bila dokončana do začetka nogometnega prvenstva leta 2006. Takrat bo novi lehrterski kolodvor polno nadomestil na skoraj istem mestu leta 1871 postavljeni čelni kolodvor z istim imenom, ki je bil težko poškodovan zaradi bombnih napadov med vojno in podrt leta 1959.

Aktualno

Nemčija zmanjšuje železniški proračun

Nemško finančno ministrstvo je objavilo namero, da bo v naslednjih letih postopno zmanjševalo proračun Nemških železnic. Osnutek proračuna za prihodnje leto predlaga 3,7 milijarde evrov sredstev, v primerjavi z letošnjimi 4 milijardami. Leta 2007 naj bi Nemškim železnicam (DB) namenili 3,2 milijarde evrov, leto pozneje pa le še 2,2 milijardi evrov. Medtem pa sta se nemška vlada in DB dogovorila o srednjeročnem načrtu železniških projektov. Letos bo za vzdrževanje infrastrukture namenjene 2,5 milijarde evrov, v naslednjih štirih letih pa bo za 66 najpomembnejših infrastrukturnih projektov porabljene največ 3,1 milijarde sredstev. Vlada se je pripravljena tudi pogajati z DB o možnosti vlaganja dodatne milijarde evrov do leta 2008. S tem naj bi začeli ali pospešili še nekaj projektov.

Hrvaški nagibniki že prevzeti

Hrvaške železnice so prevzele prvih šest od osmih dvočlenskih dizelskih nagibnih vlakov, ki jih je izdelal Bombardier Transportation. Vrednost posla je 32,5 milijona evrov. Garniture so skorajda enake kot Regio Swinger serije 612, kakršni vozijo po nemških progah. Vozile bodo iz Zagreba proti jadranski obali, večinoma do Splita, pa tudi do Šibenika in Zadra. Novi vlaki so klimatizirani. Na njih je po 110 sedežev drugega razreda in 24 sedežev prvega razreda, ki so vsi opremljeni s priključki za prenosne računalnike ter slušalkami. Na vlakih sta tudi informacijski sistem za potnike in mini bar. Gre za prvi nakup medmestnih vlakov na Hrvaškem po 30 letih. Obenem potekajo infrastrukturna dela na progi Ogulin-Knin-Split, ki bodo progo usposobile za hitrosti do 160 kilometrov na uro. Hrvaške železnice upajo, da bodo novi vlaki 435 kilometrov dolgo pot med Zagrebom in Splitom prevzeli v petih urah. Danes je čas vožnje 7 ur in 15 minut.

Mladen Bogić

»Moj posel je moja najljubša

Sandi Čolnik je nekoč povedal, da ste bili v televizijski oddaji Večerni gost eden njegovih najzanimivejših sogovornikov.

Res? To me veseli. Ljudje smo se vajeni sprenevedati, vendar priznam, da mi to laska. Sicer pa me je nastopanja pred kamero kar malce strah. Najprej gre za tremo, naslednji dan pa si potem očitaš, kaj vse bi še lahko povedal, in to bi seveda povedal popolnoma drugače ... pa nisi. Zanimivo, nekateri muzealci iz večjih muzejev so bili kar malce nevoščljivi, češ, kako da so povabili prav tebe, iz tako majhnega muzeja. Hja, sem rekel, vedno je treba začeti z malim!

Vaš oče, gospod Mirko Bogić, je starosta in legen-

da slovenskih jadralcev, avtor mnogih učbenikov za navtike ... vi pa kar po železni cesti. Kako to?

Moj odnos do morjeplovstva za očeta prav gotovo pomeni precejšnje razočaranje. Skupaj sva zgradila manjšo barčico in vsako leto smo večkrat jadrjali ob istrski obali in vse doli do Šibenika. Bil sem tudi v izpitni komisiji za voditelje čolnov in večkrat tudi njihov demonstrator. Ampak imeti barko in biti navezan nanjo, pomeni nekakšno obliko suženjstva, tako nekako, se mi zdi, kakor – hm, vikend hišica. Res je, kot član očetove posadke, tudi na nekaterih regatah, sem doživel marsikateri čudovit trenutek, tudi nevaren ... ko zapiha tisti pravi veter ... to je resničen užitek. Gledano v celoti pa se mi zdi jadranje obupen dolg-

čas: občutek imaš, da si ves čas sredi ničesar in da ne boš prišel nikamor. V daljavi zagledaš rt, ki ti pomeni orientacijo, in zdi se ti, da ga ne boš nikoli dosegel. Ko ga naposled le dosežeš, se za njim na obzorju pojavi – nov rt. Vem, da bi marsikdo »dal dušo« za takšen način življenja, toda videti je, da sem bolj kopenska podgana.

Po izobrazbiste profesor nemščine in ruščine.

Po končani gimnaziji – mimogrede, moja tema pri maturi iz fizike je bila Parni stroj na lokomotivi – sem se vpisal na strojno fakulteto. Veliko, velikansko razočaranje! Male predavalnice so bile nabito polne, bilo je strašno zadušljivo in povrh vsega so bili gospodje asistenti izjemno nesramni. Presedlal sem, še pravočasno, tako da k sreči nisem izgubil letnika, na filozofsko fakulteto. Odločil sem se za nemščino in ruščino, a brez kakršnih koli ambicij, da bi postal lingvist. Toda nemščina se je pokazala kot prava izbira: skorajda vsa najpomembnejša literatura, ki jo vsak dan potrebujem pri svojem delu, je namreč napisana v tem jeziku. Poleg tega je znanje nemščine pomembno tudi zaradi pogostih stikov z Avstrijci, s katerimi imamo, kot vemo, kar lep kos skupne kulturne dediščine. Sem ter tja v nemščini tudi kaj napišem, in vesel sem, ker so mi »onkraj« že marsikaj objavili. Študij mi je odprl meje tako germanskega kot tudi slovanskega sveta, predvsem možnost spoznavanja literature v izvorniku. Človek tako postaja, rekel bi, nekako »kulturno formiran«.

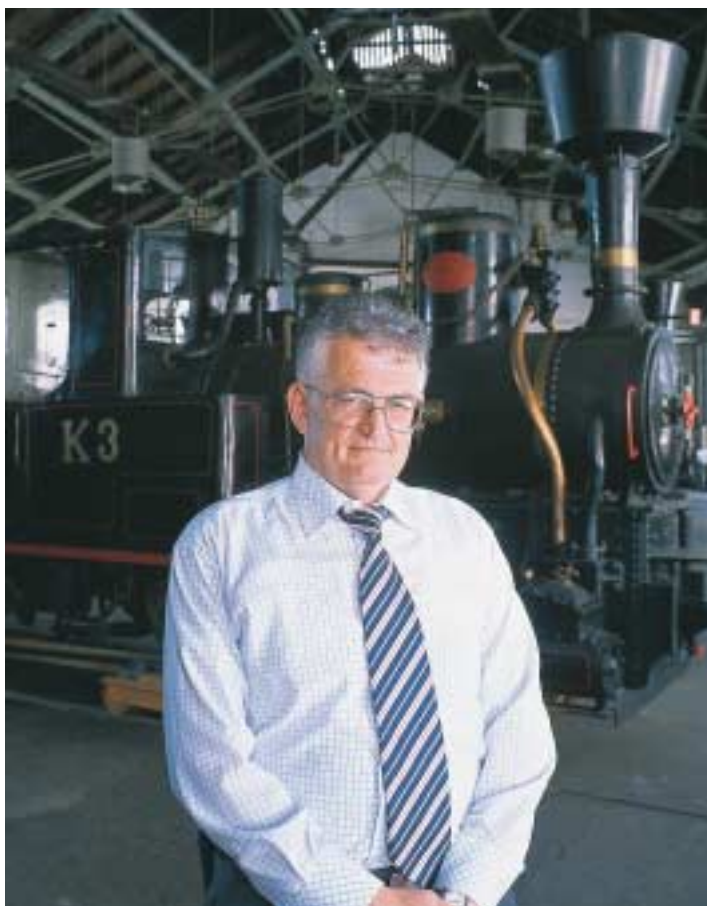
Železnica?

Moja velika ljubezen že od najrošnejših let. Moj prvi spomin na železnico je povezan s kozolcem, ki je stal nedaleč od proge; danes so tam kajpak stanovanjski bloki. Na stolčku za slamo, ki je bil obešen na ranto kozolca, sem preždel

kdo ve koliko ur in opazoval lokomotive. Pozneje sem kraj opazovanja preselil na pasarelo preko proge, tja, kjer stoji danes podvoz na Dunajski cesti. Potem pa sem seveda začel zbirati vlakce. Mulci smo si v kleti bloka, kjer smo stanovali, izborili sobo in začeli delati maketo. Pri tem sem ugotovil, da me zelo zanima elektrika. To mi je pozneje prišlo prav pri vojakih, kjer sem o tej temi celo predaval, kar štejem za svoj največji »akademski« podvig (smeh). Navdušil me je naš veliki elektrotehnik in šahist Milan Vidmar, v njegovih knjigah, iz obeh strok, so izjemni tisti pretanjeni komentarji, s katerimi braleca vpelje v posamezno poglavje. Mislim, da je Vidmar nedvomno ena največjih slovenskih glav.

In kako na železnico?

Na vsak način sem si želel na železnico, bilo mi je pravzaprav vseeno – kamor koli! Tako sem leta 1977 pristal v ekonomski propagandi. Leta 1981 je bil pri tedanjem Železniškem gospodarstvu Ljubljana ustanovljen Odsek za muzejsko dejavnost. Stvar me je kajpak zelo zanimala in izrazil sem željo, da bi pri tem sodeloval. Kar takoj so me imenovali za vodjo odseka, čeravno sem imel pomsleke, vendar mi je bila obljubljena pomoč. Da bo nekoč prišlo do ustanovitve železniškega muzeja, se je vedelo pravzaprav že od leta 1972. Prof. Stane Kumar, akademski slikar, je že dlje časa delal na tem področju, kar je bilo pač mogoče. Večidel je šlo za zbiranje gradiva, predvsem lokomotiv, iz katerega bi oblikovali poznejši muzejski fundus, kot bi se reklo. Naš odsek je po enem letu dobil prostore v sindikalnem domu ob rotundi, kjer smo ostali dolgih dvajset let. Moram potožiti, da ves ta čas nisem imel svoje pisarne, kar vsekakor ni dobro. Včasih so namreč k nam prihajali tudi pomembni ljudje, s katerimi na di-



frustracija! «

rekaciji niso vedeli kaj početi, in so jih preprosto poslali k nam. Pred dvema letoma pa smo naposled dobili nove prostore v pisarniškem delu rotunde, kjer je bila nekoč uprava delavnic.

Kako se financira Železniški muzej?

Železniški muzej je seveda odvisen od proračuna Slovenskih železnic, nekaj pa prispeva tudi Ministrstvo za kulturo. Tako so ob 150-letnici prihoda prvega vlaka na Slovensko financirali streho starega dela rotunde, obnovo fasade in manjši pomožni objekt rotunde. Morda bi bili pripravljene nekatere naše programe podpreti s 50 odstotki, če tudi sami prispevamo 50 odstotkov sredstev. Toda pri tem se pojavlja še en pogoj: vključeni moramo biti v Mrežo muzejev, česar pa ne moremo izpolnjevati, saj dejansko še nismo muzej, temveč delujemo samo na ravni službe. Tako, denimo, sam nastopam sicer kot ravnatelj muzeja, v resnici pa sem šef službe. Čakamo torej, da nas nekdo »ustanovi«, ustanovitelj pa ni. Pred leti, ko je še obstajal Odbor za muzejsko dejavnost, so bile stvari preprostejše; v odboru so bili namreč ljudje, ki so v okviru železnice visoko kotirali, in kadar je bilo treba, je vsakdo potegnil svoje vzvode. Leta 1991 pa je ta organ ugasnil. Predlagal sem ustanovitev muzejskega sveta, vendar brez uspeha. Moram reči, da sem precej odvisen sam od sebe in od lastne iznajdljivosti, o ključnih stvareh pa dostikrat odločajo ljudje, ki problematike pač ne poznajo dovolj. Opažam, da se je moja hitrost dela močno zmanjšala; iskreno pa dvomim, da po 23 letih dela na tem področju nisem sposoben realno oceniti, česa je muzej resnično potreben ... Morda pa sem bil vselej premalo prodoren ali celo brezobziren, in bi bil sicer lahko dosegel več, kakor sem. Toda, kot je duhovito pripomnil moj sodelavec, ko

smo nekoč razpravljali o reševanju težav: na železnici traja trenutek včasih tudi petnajst minut.

Načrti muzeja za v prihodnje? Perspektiva?

Predvsem iščemo varnost in zagotovitev za obstoj muzeja. Optimalna možnost bi bil seveda položaj pod skupnim dežnikom s Tehniških muzejem Slovenije, in to je perspektiva, na kateri že konkretno delamo. Hkrati bi imeli s tem rešen tudi problem strokovnega vodenja obiskovalcev po muzeju, kar nam tako kadrovske kot finančne pomeni precejšen problem, kajti trenutno nas je redno zaposlenih samo šest. Tako se, denimo, za v soboto napove večja skupina italijanskih turistov, in kaj naj bi bil storil? Sedem v avto, se odpeljem v muzej in se jim predstavim kot vodnik. Ko jim povem, da sem tudi ravnatelj, mi kajpak ne verjamejo.

Kolikšen pa je pravzaprav odziv obiskovalcev?

Za letošnje leto bi iz povsem objektivnih razlogov težko postregel s konkretnimi številkami; nekaj časa je namreč manjkal celoten tematski del razstave. Šlo je za zaplete na Kurilniški ulici zaradi znanih težav z molotovci, zaradi česar smo morali evakuirati vse eksponate v deponije. Toda pred kratkim smo slovesno odprli nove prostore v tako imenovanem B-objektu muzeja, zaradi katerih smo se toliko časa »boksali« – za sredstva in za prostore.

Na številnih slovenskih postajah stojijo muzejske lokomotive. Nekatere so vzorno vzdrževane (Rogatec, Trebnje, Grosuplje), nekaj pa je takšnih, ki nam, roko na srce, niso v ponos.

Vsi muzejski eksponati na slovenskih postajah se formalno vodijo v muzejski zbirki Slovenskih železnic. Vendar pa je bilo odrejeno,

da je za vsakega od njih »na svojem dvorišču« dolžan poskrbeti pač tisti, recimo mu najvišji po rangu, na tistem območju. Povsem brezpredmetno je razmišljati ali celo pričakovati, da bi sredstva za obnovo in vzdrževanje lahko zagotovil Železniški muzej. Prav zares ne moremo skrbeti za vse eksponate po Republiki Sloveniji, saj jih je več kakor 60, in to tudi nikoli ni bil temeljni smoter muzeja. V vsakem trenutku pa smo pripravljene pomagati s strokovnimi nasveti glede prenove, tudi na terenu, in to kajpak ves čas počnemo. Načeloma naj bi res čim več teh eksponatov spravili v prostore muzeja, vendar tudi daljnoročno teh prostorov žal ne vidim. Pred leti so se pojavljale megalomanske želje, naj bi postali največji železniški muzej v Evropi, kar pa seveda ni smiselno. Dobro vemo, da dandanašnji brez sponzorskih sredstev ni nič, sponzorji pa se pridobivajo skorajda izključno na podlagi zvez in poznanstev – in se spet znajdemo v začaranem krogu. Nadvse hvalevredno pa je, da se je za reševanje najbolj ogroženih in propadajočih eksponatov odločilo Železniško invalidsko podjetje, a tudi oni medtem že ugotavljajo, da to ni ravno majhen zalogaj.

Kljub težavam se zdi, da vam je to delo pisano na kožo ...

Nemara se sliši nenavadno, toda rekel bi takole: ugotavljam, da je moj posel moja najljubša frustracija (smeh). Žal mi je le, da zaradi pomanjkanja časa le poredko pridem do priložnosti, da bi, če je treba ure in ure, brskal po dokumentih, arhivih, literaturi ... Sicer pa po potrebi delam prav vse: sem administrator, kar kot vsak razsoden človek iz srca sovražim, sem muzejski strokovni vodnik, kar zelo rad počnem, no, in tudi kot nosač sem se že nekajkrat po-

skusil – z uspehom, marsikateri mlajši me ni dohajal! S ponosom pa lahko povem, da smo dosegli prav vse etapne cilje, ki smo si jih bili zastavili: stari del rotunde smo pridobili za muzej, dobili smo nove pisarne, ki so v primerjavi s starimi idealne, odprli smo tematsko razstavo v B-objektu muzeja, da lahko naposled dijaku, študentu, turistu, tujcu ... na dostojen način predstavimo del bogate slovenske tehnično-kulturne dediščine. Do zdaj smo lahko trdili, da delamo, zdaj pa smemo upravičeno reči, da smo nekaj tudi naredili! Železnici pa sem resnično hvaležen, da nam, čeprav tega pravzaprav ni dolžna, omogoča privilegij, da nekaj ustvarjamo. Da opazujemo, kako nam stvari, sicer neskončno počasi, toda zanesljivo, rastejo izpod rok.

Včasih si je treba tudi odpočiti. Prosti čas, rekreacija?

Hm, počel sem marsikaj. Bil sem, na primer, zvezni sodnik za namizni tenis. V mladih letih sem se ukvarjal z judom, kar se mi zdi, da je bilo bolj za zidanje samozavesti, in si primlatil oranžni pas. Potem pa sem ugotovil, da imam prenežne prste, in ker sem v tistem času igral tudi harmoniko, sem se za prste kar malce ustrašil, in z judom je bilo konec. Harmoniko sem začel igrati že v osnovni šoli, v okviru KUD-a Tine Rožanc, pozneje, v gimnazijskih letih pa v zasebni šoli prof. Štefica. V okviru današnje rekreacije pa sem precej strog do sebe: prav vsak dan, ne glede na vreme, peščim na Ljubljanski grad, in ob nedeljah na Šmarno goro. Sicer pa se pripravljam na pešpot po progi Semmering. To je ena mojih božjih poti, do zdaj seveda le z vlakom, kajti zelo rad hodim na Dunaj. Potem ob tistih objektih malce sanjarim, kako so to delali včasih – zdi se mi, da je mojster Ghega očitno delal za vse večne čase ...

Ko potovanje traja 48 ur ...

Vlak v očeh poslovnih potnikov žal ni ravno alternativa, ki bi bila na prvem mestu po izbiri. Vsi, ki potujejo poslovno, pač poudarjajo hitrost in fleksibilnost, zato sta letalo in osebni avto veliko pomembnejša. In če bi komu, ki ni železničar, predlagali, naj se odpravi na »nekoliko daljše« službeno potovanje - recimo tako, ki bi v eno smer trajalo 48 ur - z vlakom, bi nas verjetno bolj čudno pogledal. Železničarji zaradi dodatnih ugodnosti, kot so nizki stroški potovanja, čas, preživet na potovanju z vlakom, presojamo drugače. Obenem ne gre zanemariti dejstva, da si lahko le med potovanjem pridobivamo

znanje in izkušnje o drugih - pa naj so to vtisi o dobrih ali slabih plateh ponudbe v potniškem prometu. Primerjava je vedno dobra - včasih za spodbudo, kaj moramo še doseči, in včasih tudi za malce tolažbe, češ, saj tudi druge ni vse suho zlato.

No, že omenjenih 48 ur traja potovanje prek Madžarske, Romunije in Bolgarije do Carigrada. Za potovanje po daljši poti smo se odločili, ker zaradi gradbenih del v Srbiji vlak 490/491 na relaciji Beograd-Carigrad po veljavnem voznem redu ne vozi, zveza s prestopanjem v Sofiji pa nas ni preveč mikala.

Prvi pogoj za brezskrbno potovanje je predvsem možnost rezerviranja. Za skeptike, ki presojajo vzhodne države drugače, naj takoj povem, da smo si rezervirali vso prevozno pot -tako za odhod kot za vrnitev. In pri tem ni bilo nobenih težav. Soglasen sklep priprav na potovanje je torej bil: rezervacijski sistem EPA deluje.

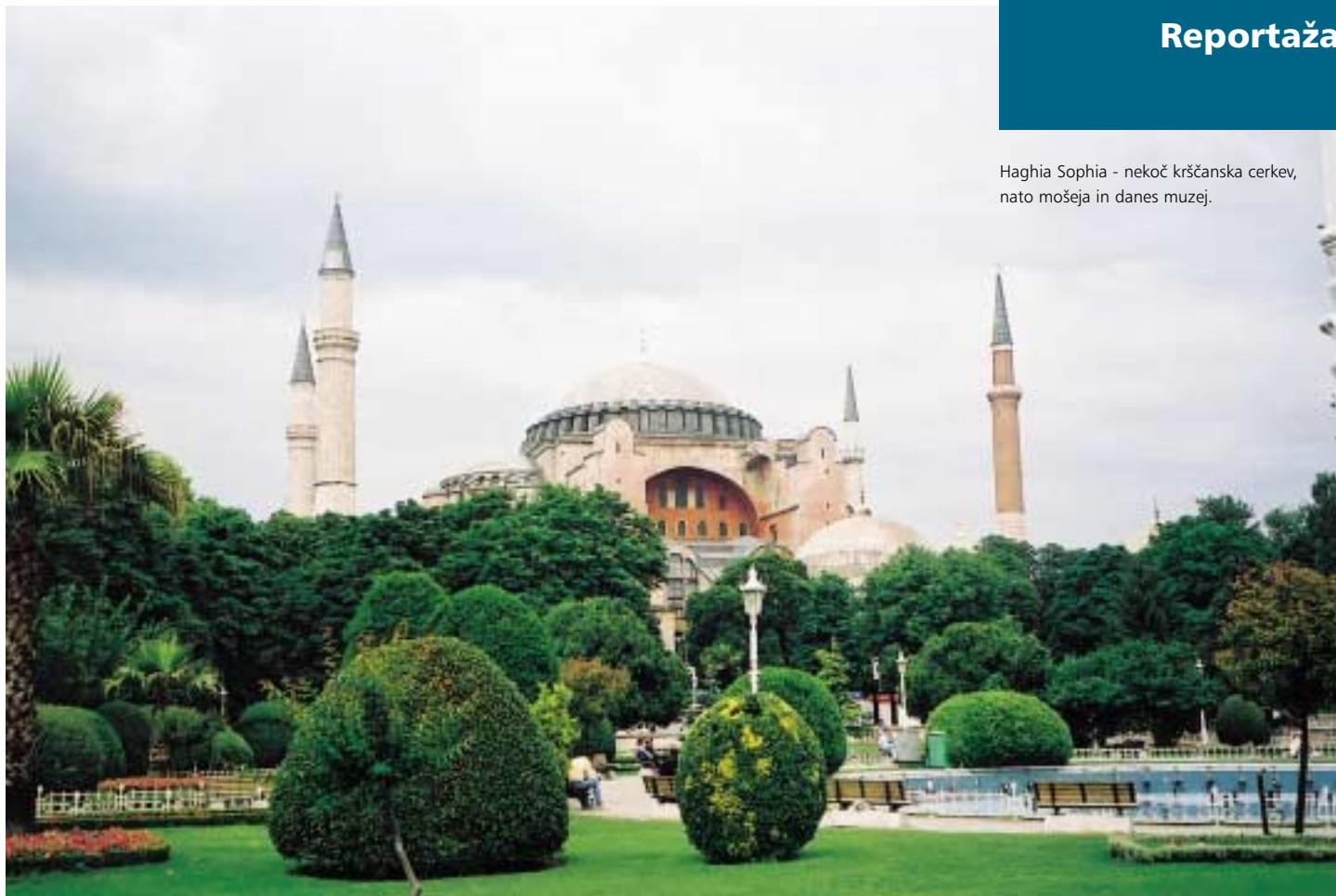
Z vlakom IC 247 Citadella vodi pot do Budimpešte prek mejnega prehoda Hodoš. Potem ko enkrat proga zavije na ravnino, tam tudi ostane. Ravnina, ravnina - oči se spočijejo in skoraj zaprejo ... V Budimpešti je seveda druga zgodba. V mestu vse vrvi, in če se

za hip utegneš ozreti, vsekakor moraš opaziti izredno lepo arhitekturo. Slavna zgodovina je mestu dala nepozaben pečat. In ker Citadella konča vožnjo na postaji Deli, je treba najti prevoz do postaje Keleti. Tako menjavanje postaj v velikih mestih ni med potniki nič kaj priljubljeno, a žal pogosto ne gre drugače.

Nočni vlak Budimpešta-Bukarešta ima sicer rang EuroNight (EN 371 Ister), a ni, da bi človek od njega preveč pričakoval. Vagonski park je star, v spalniku - last romunskih železnic - je sicer bil tudi tuš, ki pa, brez ročke, seveda ni deloval. Je pa v sestavi vla-



Bazar, pokrita tržnica
- labirint hodnikov in trgovin



Haghia Sophia - nekoč krščanska cerkev, nato mošeja in danes muzej.

ka tudi jedilni vagon, kar na tako dolgi poti nikakor ni zanemarljivo. In tudi pollitrsko plastenko vode smo v spalniku dobili.

Postaja Bukarešta sever nas je prijetno presenetila – čista in urejena. Težave z brezdomci, potepuhi in drugimi nezaželenimi obiskovalci rešujejo tako, da je vstop na peron mogoč le z vozovnico ali peronsko karto. Postajna stavba je precej veličastna, znatno manj pa njena okolica: razdrapani pločniki, ceste s številnimi luknjami, stavbe z razpadajočimi fasadami, zanemarjene zelenice, smeti ... Veliko avtomobilov na cestah je vozilo že v prejšnjem režimu, ljudje so skromno oblečeni. Obiskovalec zelo hitro dojame, da se nahaja v eni najrevnejših držav Evrope.

Vlak št. 499 Bosphor, s katerim smo nadaljevali pot do Carigrada, ima nižji rang in temu primerno ponudbo. V sestavi nima jedilnega vagona - zelo pomembno je torej, da ima potnik s sabo še kaj za pod zob -, spalnik, tudi ta je bil last romunskih železnic, je še starejši od prejšnjega ... A vsaj vodo smo

dobili. Morda se bo sicer kdo spotaknil ob dejstvo, da vedno znova omenjam vodo, a pri tem gre za enostaven račun: če naj bi človek v povprečju moral spiti na dan dva litra vode, in ker potrebujemo vodo tudi za umivanje zob, saj tista na vlaku ni pitna, bi morali na tako dolgo pot s sabo vzeti kar kakih pet litrov vode. To pa nikakor ni zanemarljiva dodatna teža v prtljaji!

S kontrolami na bolgarski meji sicer ni bilo težav, a popisali so nas, kot bi šlo za kriminalce. Vse podatke so celo vnesli v računalnik. In nato mejna postaja Kapikule! To je vsekakor zgodba zase, tako da človek kar ne more verjeti svojim ušesom, ko ga spremljevalec spalnika zbudi in pove, da mora sredi noči izstopiti. Treba je torej iz pižame skočiti v hlače in nato do postajnega poslopja, kjer mu v potni list udarijo žig. Da bo kontrola potnikov res natančna, nato potne liste še enkrat preverijo na vlaku!

Ko nam je pred prihodom v Carigrad spremljevalec vrnil dokumente, sva s sodelavcem opazila, da so nama uničili tudi dodatno

polje v modri izkaznici FIP. Omenjena izkaznica za vožnjo po progah turških železnic ne velja in zato sva na pot dobila dodatno vozovnico za Turčijo (ki sva jo seveda tudi oddala). Pritožila sva se spremljevalcu in mu nekako le uspela razložiti zadevo. Slednji je nato poklical turškega sprevodnika, ki je vse to »zakuhal«. A temu – čeprav je šlo za njegovo napačno – vse skupaj sploh ni šlo do živega. Ravnodušno je skomignil z rameni in mi v polomljeni angleščini odgovoril:

»Pa saj imata še dovolj polj v izkaznici!«
Brez opravičila! Dobronameren nasvet vsem, ki potujete: če se le da, imejte vedno za rezervno še kakšno polje – tako za vsak slučaj, če naletite na preveč zagretega sprevodnika.

Ne glede na omenjeno slabo izkušnjo pa je treba priznati, da so se turške železnice pokazale kot odličen gostitelj in organizator. Tudi sicer nas je Turčija presenetila. Prepričana sem, da ima povprečen Slovenec docela napačno predstavo o tej deželi. Današnja Turčija je sodobna država, Carigrad pa živahna metropola. Če

na cestah ne bi bilo relativno precej Turkinj v tradicionalnih oblačilih, bi človek mimogrede pozabil, da se nahaja v orientalskem, muslimanskem mestu. In še nekaj. Obe železniški postaji – Istanbul Sirkeci na evropskih in Istanbul Haydarpara na azijskih tleh – sta bili izjemno čisti. Lahko bi bili zgled tudi za marsikatero postajo na Zahodu.

Sklepnemu sestanku je seveda sledila vrnitev v obratni smeri z vsemi pikantnostmi vmes, vključno nočnim sprehodom iz spalnika v postajno poslopje v Kapikulah. A če bi me – bodisi takoj po vrnitvi v Ljubljano bodisi danes – vprašali, ali bi bila pripravljena potovanje ponoviti, bi bil moj, verjemite ali ne, iskreni odgovor:

»Seveda, takoj, če je treba ...«

Ne priporočam pa te poti tistim, ki se jim nenehno mudi, ali tistim, ki so svoje zahteve postavili v nebesa visoko ... Ali pa tistim, ki bolj slabo načrtujejo vsebino kovčkov ...

Slikovna križanka



avtor VINKO KORENT	PRIPADNIK SASOV	BOGDAN POGAČNIK GLAS VRANE		JANA OSOJNK	ILOVICA	KRAJ NAD VIPAVO	POSRED- NICA	BOŽO VODUŠEK		PREBI- VALKA DALMACIJE	NIGERIJ. LJUDSTVO, IBOJI KRAJSE	ODMEV, DOJEK
MAJHNA SKORJA								RASTLIN. GLIVIČNA BOLEZEN				
STARINO- SLOVEC								NEMŠKI PISATELJ (WILHELM)				
ATLET AQUITA (IZ ČRK BESE- DE SIDA)				BIKOBOR. VZKLJK KITAJSKA REKA				ODREDBA, DEKRET OLIMPIJ- SKE IGRE				
NOVA PROGA	ZNAČILNO- STI BAL- KANCEV	PTIČ NE- LETALEC PLEMIČ			MARIJA V FRANCIJI, ZNANSTVE- NICA CURIE	NOVOST (LATIN.)					IZRAŽANJE JEZE Z GROBIM GO- VORJENJEM	PREBI- VALEC ANDORE
MUSLIM. PRAZNIK PO RAMA- DANU						PEVKA KOVAC SUNKOVIT DOTIK						
LJUBLJ. PRODAJNA GALERIJA				POUK, NASVET				ŠVIC. SLIKAR (JOHANNES) UPOR				
FIGURA				MALO- PRIDEN ČLOVEK, POREDNEŽ						AZIJSKI VELETOK OPRAVILO		
GRŠKA ČRKA (PREME- TANI KIS)				OBVEŠČEV. SLUŽ. V ZDA ZDRAVILNA RASTLINA			POPUST PRI PRO- DAJNI CENI					
ALBERTO TOMBA			SL. IGRAL. (VOLODJA) KRAJ PRI KRANJU				KDOR TIPKA PRIPADNIK TATAROV					
DEDEK V PRIMORJU				STRAN, DEL	GRŠKA ČRKA				KRAJ PRI MARIBORU FR. LETO- VIŠČE			
NEKDANJA INDIJAN. BOJNA TROFEJA					KOŠARA Z ROČAJEM MAKED. KOLO					EMILJAN ČEVČ GLOBOK Ž. GLAS		
PRIPRAVA NA VRATIH ZA TRKANJE						AZIJ. DRŽ., FORMOŽA NATAŠA URBANIČIČ						ERBIJ
OBRAT ZA VALJENJE KOVIN								MESTO OB SAVINJI				
PEVEC PESTNER				KOLESAR. DIRKA PO FRANCIJI				IGRALEC				

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

mž, rb, maestro, draško, eliott, eiselt, lee, tir, čž, far, zreče, aikido, panama, trnek, ozir, nepokoj, mici, katafalk, pleterski, er, elektronika, trotoar, avans, lama, leščilnik, evi, kita, ti, ko, sekans, prestol, klaret, alk, ant.



V Grčijo! Z vlakom Olympus

Odhod *

Ljubljana	↓ 21.05
Solun/Thessaloniki	↓ 22.04
Atene	↓ 5.40

Vrnitev **

Atene	↓ 23.51
Solun/Thessaloniki	↓ 8.04
Ljubljana	↓ 7.25

* vlak Olympus vozi na relaciji Ljubljana-Atene vsak dan, od 4. 6. 2004 do 1. 10. 2004

** vlak Olympus vozi na relaciji Atene-Ljubljana vsak dan, od 5. 6. 2004 do 2. 10. 2004

Na relaciji Ljubljana-Atene-Ljubljana lahko potujete z ležalnikom.

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 mednarodni.promet@slo-zeleznice.si

NOVO!



Mala ročna signalna svetilka na repično olje, zaradi brušenega stekla imenovana tudi »revizorska«. V uporabi so bile še v 60-ih letih.