

Novaproga

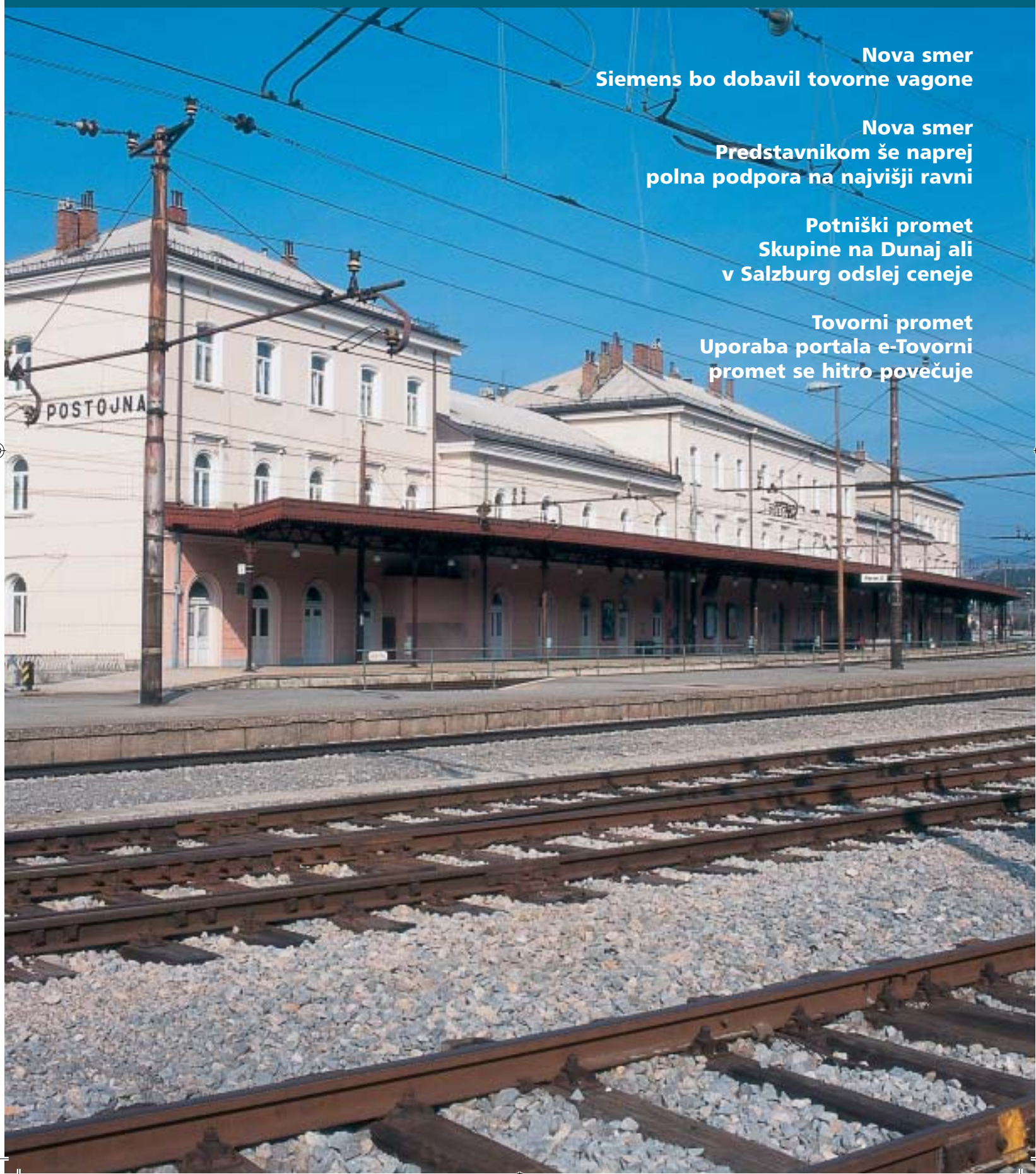
Revija Slovenskih železnic

**Nova smer
Siemens bo dobavljal tovorne vagon**

**Nova smer
Predstavnikom še naprej
polna podpora na najvišji ravni**

**Potniški promet
Skupine na Dunaj ali
v Salzburg odslej ceneje**

**Tovorni promet
Uporaba portala e-Tovorni
promet se hitro povečuje**



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



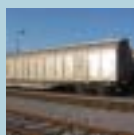
ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA
TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290
E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI
WWW.ADRIAKOMBI.SI



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@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Izidor Gruden, Marko Gašperšič, Marko Tancar, Dario Cortese, dr. Vladimir Korun, Miško Kranjec. • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokospisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 9. maja. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 22. aprila.



Nova smer

Posebna komisija je na mednarodnem javnem razpisu za dobavitelja stotih tovornih vagonov izbrala podjetje Siemens.



Nova smer

Sredi marca se je generalni direktor Živec s sodelavci sestal z našimi predstavniki v tujini. Analizirali so lanske rezultate in letošnje načrte.



Nova smer

Železniško invalidsko podjetje je prejelo prvo nagrado za ohranjanje naravne in kulturne dediščine, ki jo podeljuje podjetje Ford.



Potniški promet

Pomembna novost v mednarodnem prometu je 50-odstotni popust za skupinska turistična potovanja na Dunaj ali v Salzburg.



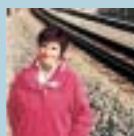
Tovorni promet

Z uvajanjem dodatnih storitev se uporaba spletnega portala e-Tovorni promet skokovito povečuje – doma in v tujini.



Tovorni promet

Železnica je po svoji naravi najbolj primerna za prevoze množičnih tovorov. Vse od začetka vojne v Bosni in Hercegovini smo na SŽ prepeljali že več kot 1.000 vlakov s humanitarno pomočjo ali podporo mirovnim enotam.



SŽ so ljudje

Karmen Jurca
»Stara vrača pravi: za božjo voljo, nikar ne spusti babe v predor!«



Uvodnik

Marko Tancar,

odgovorni urednik Nove proge

1

Razvoj in pogoji zanj

Tudi marca se je nabralo kar nekaj zanimivih tem, vsekakor vrednih zapisa v naši reviji. V tovnem prometu se že kažejo prvi rezultati investicijskega cikla. Predvsem seveda mislim na odločitve o nakupu stotih velikoprostorskih tovornih vagonov. Na mednarodnem javnem razpisu so bili izbrani Siemensovi tovorni vagoni. Skrajni čas je že bil za izbiro dobavitelja, saj je stanje našega voznega parka precej slabo. Med uradno več kot 4.000 tovnimi vagoni jih namreč niti 3.000 ni dejansko tehnično sposobnih za vožnjo. Poleg tega pa tudi struktura vrst vagonov ni primerna, saj imamo največ odprtih vagonov, primernih zaprtih vagonov pa primanjkuje. Pa še en podatek je treba zapisati – življenjska doba navadnih tovornih vagonov znaša 30 let, specialnih tovornih vagonov z izboljšano konstrukcijo pa samo 25 let. Povprečna starost naših tovornih vagonov je več kot 25 let in se tako hitro približuje skrajni meji uporabnosti.

Tovorni vagoni so torej izbrani. Sledil bo še podpis pogodbe in dobavni rok, v vmesnem času pa jih lahko občudujemo le na fotografijah. Bolj oprijemljiv rezultat največjih investicij v vozni park tovnega prometa v zadnjih desetletjih pa so najete večsistemse lokomotive. Dve izmed njih sta sredi marca že pritegovali pozornost na ljubljanskem kolodvoru. Štiri najete Siemensove lokomotive bodo po naših progah vlekle tovrne vlake do sredine leta 2006; tedaj bodo na naše tire začele prihajati prve naročene večsistemse lokomotive.

Sodobne lokomotive in vagoni pa sami po sebi ne pomenijo ničesar, če ne sestavljajo polnih vlakov. Zanje skrbijo naše sodelavce in sodelavci iz SŽ-Tovornega prometa doma in v tujini. Pri svojem delu se vedno bolj zanašajo tudi na najsodobnejšo informacijsko tehnologijo. Uporabniki namreč pričakujejo, da bodo lahko vsa opravila, povezana s svojim prevozom, opravili hitro in enostavno, le z nekaj kliki v spletni aplikaciji. Tudi na tem področju zato potekajo precejšnje spremembe, združene pod imenom e-Tovorni promet. Portal, ki uporabnike storitev povezuje s samim srcem našega informacijskega sistema, našim poslovnim partnerjem iz meseca v mesec ponuja več storitev. Uvajanje elektronskega poslovanja je bilo res že težko pričakovano in uporabniki so ga z veseljem sprejeli. Število poizvedb znotraj portala se namreč povprečno vsak mesec poveča kar za deset odstotkov. Skokovito pa se povečuje tudi število registriranih uporabnikov – celo iz tujine, čeprav je portal za zdaj objavljen samo v slovenščini.

Pri razvoju e-Tovornega prometa pa smo se že srečali z omejitvijo, ki je tipična za celotno delo našega podjetja – na infrastrukturi se, kljub »čaranju« naših infrastrukturašev s premajhnimi sredstvi, pojavljajo ozka grla. Gledano širše prepeljemo vse več tovora in potnikov, a vse težje – zaradi šibke vozne mreže in majhnih osnih obremenitev prog. V e-Tovornem prometu pa je omejevalni dejavnik zmogljivost strežniškega sistema, ki je že polno obremenjen in preobremenjen. Dejstvo, da dostop do arhiva pošiljk lahko omogočamo le zunaj delovnega časa – od 16. ure popoldne do 7. ure zjutraj, govori samo zase.

2

3

5

9

11

13

16

Siemens bo dobavil tovarne vagonne

Število naših tovornih vagonov, ki so dejansko sposobni za vožnjo, je precej nižje od njihovega siceršnjega skupnega števila. Okrog 3.000 operativnim tovornim vagonom pa se bo v prihodnje pridružilo še sto novih vagonov, ki jih bo dobavilo podjetje Siemens. Gre za vagonne serije Habbillns – natančneje 85 vagonov serije Habbins in 15 vagonov serije Habbillns s premičnimi predelnimi stenami.

Novi vagoni so bili izbrani na mednarodnem javnem razpisu. Predhodni razpis je bil objavljen v uradnem listu 23. januarja 2004, javni razpis je bil objavljen v uradnem listu 6. avgusta lani, dva dneva prej pa v Glasilu Evropske skupnosti. Do 13. septembra, ko je potekel rok, so prišle tri pravilne ponudbe podjetij Bombardier Transportation, Greenbrier Germany GmbH ter podjetja Siemens, d. o. o. (glavni partner v konzorciju) in TVT Nova, d. o. o. (partner v konzorciju). Siemens, d. o. o., in mariborski TVT Nova, d. o. o., sta po vseh merilih skupaj zbrala največje število točk in pridobila posel dobave stotih tovornih vagonov; za opcijo dodatnih stotih vagonov pa se SŽ niso odločile. Nakup vagonov bomo financirali delno z lastnimi sredstvi in delno s krediti, kot je to običajno pri podobnih

projektih. Nakup tovornih vagonov je bil že potrjen v poslovnem načrtu za leto 2004, ki ga je sprejel tudi nadzorni svet.

Novi vagoni so namenjeni za prevoz velikih količin najrazličnejših vrst paletiziranega in nepaletiziranega tovora. Vagoni imajo premične bočne stranice, ki se lahko premikajo po njihovi celotni dolžini. To omogoča enostavno nakladanje tovora z viličarji brez nakladalnih klančin. Zaradi višje nakladalne višine je lahko tovor

v vagonih naložen v več plasteh, česar starejši vagoni niso omogočali. Hkrati sta v primerjavi s starejšimi vagoni povečana tudi osna obremenitev in s tem nosilnost vagonov ter dovoljena hitrost. SŽ-Tovorni promet si od nakupa novih vagonov obeta doseganje načrtovanega obsega transportnega dela v skladu z Novo smerjo ter zagotavljanje konkurenčne sposobnosti železnic v notranjem in mednarodnem tovornem prometu. Vagoni Habbins/

Habbillns bodo predvsem omogočili izpolnjevanje že začrtanih pogodbenih obveznosti, povečanje transportnih prihodkov in doseganje ugodnejšega salda vagonovskih najemnin v mednarodnem prometu (RIV).

Dobava vagonov bo potekala postopno. Prvih 26 vagonov bo dostavljenih Slovenskim železnicam v petem mesecu po začetku veljavnosti pogodbe, zadnjih 14 vagonov pa v desetem mesecu po začetku veljavnosti pogodbe.



Takšni vagoni, kot je tale avstrijski, se bodo podali na naše proge.

»Stilska preobrazba« se nadaljuje



V skladu z novo barvno shemo vozil Slovenskih železnic, ki jo je pripravila Marijana Habicht iz Službe za organizacijsko komuniciranje, se počasi spreminja tudi zunanji videz naših vozil. Tako so ob rednih revizijskih ciklih nekatere električne lokomotive SŽ 363 in dizelomotorni vlaki SŽ 713/715 že dobili novo preobleko. Centralne delavnice na Ptujju pa je v novih barvah sredi februarja zapustila prva

izmed garnitur dizelomotornih vlakov SŽ 813/815, podserije 100. Garnitura 813/815-104 iz novogoriške kurilnice tako že nekaj časa razveseljuje potnike z novim videzom na sežansko-goriškem koncu našega železniškega omrežja, občasno pa kot regionalni vlak Soča zaide tudi na ljubljansko in dolensko območje.

Izidor Gruden

Predstavnikom še naprej polna podpora na najvišji ravni

Slovenija je majhna – za naše podjetje premajhna. Zlasti to velja za tovorni promet, ki veliko večino tovora pridobi v tujini. Zato je zelo pomembna vloga naših predstavništev, ki delujejo v Beogradu, Budimpešti, na Dunaju, v Milanu in v Sarajevu. Vodje predstavništev nikakor nimajo lahke naloge. Njihovo delo namreč vključuje predstavljanje in zastopanje podjetja, proučevanje in odzivanje na gospodarska ter tržna gibanja, sodelovanje pri sklepanju pogodb in njihovem izpolnjevanju, pa tudi uresničevanje strategije in poslovne politike podjetja, poslovnega načrta za tekoče leto ter dogovorjenega načrta dejavnosti. Predvsem pa so rezultati njihovega dela jasno merljivi – v tonah in netotonskih kilometrih. In teh je iz leta v leto več. Da se zavedajo velikega pomena

naših predstavnikov, so pokazali tudi vodilni predstavniki podjetja, ki so se z njimi 17. marca, z generalnim direktorjem Živcem na čelu, v Ljubljani sestali na delovnem sestanku. Na njem so analizirali lanske rezultate in prva letošnja gibanja ter zastavili strateške in operativne načrte do konca leta.

»Naš položaj je takšen, da moramo z vsemi naporami na trgu iskati več prevozov,« je poudaril generalni direktor. »Hkrati pa je naša resničnost, da se zaradi stanja infrastrukture srečujemo s težavami ob povečanju prevozov tovora.« Po Živčevih besedah zato poslovodstvo skupaj s pristojnimi državnimi organi skuša čim hitreje odpravljati ozka grla. Zlasti to velja za premajhne osne obremenitve na progi med Zidanim Mostom in Hodošem ter

za vozno mrežo med Koprom in Divačo.

Generalni direktor je tudi opisal lanske poslovne rezultate Slovenskih železnic in letošnje načrte ter orisal strategijo podjetja. »Ponujati moramo celovite logistične storitve. Pri tem bi bilo idealno, če bi se lahko lotili postopnih sprememb, toda trg nam ne prizanaša in časa ni veliko. Zato moramo čim prej prevzeti vlogo vodilnega logista v regiji.« Izvršni direktor tovarnega prometa Srečko Žerjav je natančneje opisal dosežke in načrte v tovarnem prometu. Lani smo po njegovih besedah prepeljali za 0,7 odstotka več tovora od operativnega načrta in predlanske rezultate preseglji za 3,6 odstotka. V primerjavi z letom 2003 so bile prepeljane količine večje v uvozu, izvozu in v kopenskem tranzitu, nekoliko pa so

zaostale v notranjem prometu in luškem tranzitu. Največje deleže tovora dosegamo v Avstriji, Italiji, na Madžarskem in na Hrvaškem. Zanimivo je, da samo trije odstotki kupcev (20 kupcev) ustvarijo kar 61 odstotkov vrednosti prodaje. »Za letos načrtujemo 19 milijonov ton tovora. To je zelo pogumna, a ne nedosegljiva številka,« je še povedal Žerjav.

Predstavniki in predstavnica so opisali svoje delo v lanskem letu. Njihova poročila bi lahko sklenili v ugotovitev, da so rezultati dobri, ostaja pa še nekaj prostora za izboljšave, zlasti pri sodelovanju z matičnim podjetjem v Ljubljani. Generalni direktor Živec je zato predstavnikom zagotovil, da bodo tudi vnaprej dobivali vso podporo, po potrebi pa se bo tudi osebno posvetil težavam, s katerimi se srečujejo.



Najeti večsistemski lokomotivi že pri nas

Sredi marca sta na naše tire pripeli prvi od štirih lokomotiv, najetih v Siemensovem Dispoloku. Gre za večsistemse lokomotive, ki nam jih je Siemens ponudil v najem v skladu s pogodbo o dobavi 20 večsistemskih električnih lokomotiv za tovorni promet. Z njimi bomo namreč reševali akutno pomanjkanje lokomotiv do junija 2006, ko bodo začele na naše proge postopoma prihajati naročene lokomotive.

Za obdobje od 1. aprila letos do 30. septembra 2006 smo najeli dve lokomotivi, dve drugi pa za čas od 1. maja letos do 30. aprila 2006. Ker pogodba omogoča drsni začetek in konec najema, sta lokomotivi začeli redno voziti že marca – na progi med Koprom in Divačo. Poleg na tej relaciji pa naj bi z najetimi loko-

motivami vozili tudi čez Jesenice v Avstrijo in tako izravnali negativno bilanco v kilometrih med slovenskimi in avstrijskimi železnicami. Seveda bo lokomotive na avstrijskih progah vozilo osebje avstrijskih železnic.

Najete lokomotive so enakega tipa kot naročenih 20 lokomotiv. Vozijo lahko po progah z enosmerno napetostjo 3 kV in po progah, opremljenih z izmenično napetostjo 15 kV in 25 kV. Dosegajo lahko hitrosti do 200 kilometrov na uro, imajo 6 MW moči in največjo vlečno silo 300 kN.

Ker so Slovenske železnice kupec dvajsetih novih lokomotiv, smo s pogajanjem dosegli ugodnejšo ceno najema. Glavne stroške najema bomo poravnali mesečno v skladu s pogodbo, vse druge stroške pa bo pokrival Siemens.



Berlinske »gomulke«

Z veseljem sem prebral prispevek 40 let gomulk na Slovenskem. Tisti, ki sodimo v starejšo generacijo, se še spominjamo, s kakšnim veseljem smo sprejemali prve garniture gomulk v šestdesetih letih. Te so bile poleg tako imenovanih kenedijevk, ameriških dizelelektričnih lokomotiv, prva nujna obogatitev in osvežitev

železniškega voznega parka pri nas. Spominjam se, da je tedaj, še posebej med železničarji, krožila informacija, da so gomulke kopija garnitur berlinske podzemne železnice. Avtor Briški se te informacije ni dotaknil, v prispevku pa je med drugim navedel izvor gomulk – izdelavo v tovarni Pafawag v Vroclavu.

Ko sem bil v sedemdesetih letih prvič v Berlinu, kjer sem videl nekatere starejše garniture mestne železnice, sem se spomnil na naše gomulke. Najbolj me je pritegnila enaka barvna kombinacija obeh garnitur. Podobnosti med njima pa je še več, kot to potrjuje posnetek, ki sem ga napravil leta 1997. Bistvena razlika med obema garniturama je v profilu in oblikovanosti podvozja ter, seveda, odsotnost pantografa. Berlinske garniture namreč tok sprejemajo na spodnji strani pri podvozju, s stranske tirnice, ki poteka ob progi. Vidi se tudi, da je berlinska garnitura dosti nižja, kar je pripisati dejstvu, da te garniture vozijo tudi po tako imenovani severno-južni liniji, ki deloma poteka pod zemljo in so predori nižji od siceršnjih. Razlika je tudi v oblikovanosti vstopanja v wagone, saj so Berlinski peroni in višini tal vagona, in stopnic zato ni. Trdnih dokazov o sorodnosti med obema garniturama nimam, indi-

cov pa je kar nekaj. Poleg navedenih je najbolj tehten zgodovinski. Vroclav se je namreč nekoč imenoval Breslau, Pafawag pa je bil že pred vojno znana tovarna vagonov Lincke-Hoffmann. V navadi je, da pri večjih naročilih tovarna vključi več izdelovalcev. Tako je bilo na primer tudi pri znani vojni parni lokomotivi serije 52 (naša 33), ki so jo izdelovali v desetih tovarnah. Zato bi bilo popolnoma mogoče, da so garniture berlinske mestne železnice izdelovali tudi v Breslavu. Ko je to mesto po koncu druge svetovne vojne postalo Vroclav, so deli proizvodnje in načrti gotovo še obstajali. Da bi jih Poljaki uporabili, ne bi bilo nič nemogočega. Vsekakor pa lahko krog razmišljanja o izvoru gomulk končamo z nedvomno ugotovitvijo. Naše gomulke s kompozicijami berlinske podzemne železnice res nimajo ničesar skupnega, saj slednje kažejo na dosti drugačen izvor. dr. Vladimir Korun



Starejše garniture berlinske mestne železnice so presenetljivo podobne našim gomulkam.

ŽIP prejel nagrado za obnavljanje parnih lokomotiv

V železniškem muzeju v Ljubljani so bile 23. marca že osmič podeljene nagrade za ohranjanje naravne in kulturne dediščine. Nagrade podeljujeta podjetje Ford Motor Company in slovenski uvoznik Fordovih avtomobilov, Summit motors Ljubljana. Med kar 66 prispelimi deli je štiričlanska žirija prvo nagrado namenila Železniškemu invalidskemu podjetju za vizualno obnovo parne lokomotive.

Žirija je prispele projekte razdelila na projekte naravnega okolja, varstvenega inženiringa in mladinskih projektov. Glavni namen nagrad je zagotoviti finančno in medijsko podporo projektom za ohranitev naravnih in kulturnih vrednot, predvsem pa podpora projektom, ki se soočajo s finančnimi težavami ali so premalo znani.

Glede na našeta izhodišča je šla prva nagrada nedvomno v prave roke. Kot je zapisala žirija v obrazložitvi podelitve nagrade ŽIP-u, so muzejske parne lokomotive del slovenske tehnične

kulturne dediščine in imajo že poldrugo stoletje pomembno mesto v našem gospodarskem in kulturnem prostoru. Žal je Železniškemu muzeju v Ljubljani uspelo le nekaj lokomotiv iztrgati zobu časa in jih razstaviti, številne pa so v zelo slabem stanju. Tu pa je svojo vlogo našlo Železniško invalidsko podjetje, ki se je lotilo nedobičkonosne obnove nekaterih zapuščenih, a pomembnih primerkov parnih lokomotiv po vsej Sloveniji. Med drugim so obnovili lokomotive v Novi Gorici, v Divači in Kopru. Na postojnski železniški postaji pa že od leta 1982 stoji parna lokomotiva serije FS 740.121, ki je vozila z oznako JŽ 25-035. Gre za eno od zgodovinsko tehnično zelo pomembnih lokomotiv, kakršne so med obema vojnama vozile tudi po slovenskem etničnem ozemlju Julijske krajine. Po zadnji vojni pa je bila omenjena lokomotiva uvrščena v vozni park JŽ. Osemnajstmetrska lokomotiva tehta nekaj čez 100 ton in



Mihaelu Grobelniku iz ŽIP-a je nagrado in ček za milijon tolarjev izročil prometni minister Janez Božič.

razvije moč okrog 1.000 KM. Serijo 470 lokomotiv so izdelali v italijanski tovarni O.N. v Neaplju.

Obnova parnih lokomotiv pa je pomembna tudi na evropski ravni, je še zapisala žirija.

Lokomotive so namreč vozile tudi po nekdanjih progah Kraljevin Italije in Jugoslavije ter avstro-ogrskega cesarstva ter so bile pomembna transportna povezava, ki živi in je pomembna še danes.

Avtomati za brezalkoholno pijačo na vlakih Desiro

Človeško telo potrebuje dnevno zelo veliko tekočine, predvsem pa vode. Pitje vode je zelo pomembno, zato smo za naše potnike pripravili novo ponudbo. Železniško invalidsko podjetje je za dve garnituri vrste Desiro dobavilo avtomate za brezalkoholno pijačo. Potnikom so na razpolago navadna voda, voda z okusom limete in voda z okusom manga v politrskih plastenkah, proizvajalca Dana iz Mirne. Potniki lahko vodo pla-

čujejo z gotovino ali z mobilnimi aparati.

Avtomata so namestili v Centralnih delavnicah v Mostah. V Službi za notranji potniški promet predvidevajo, da bodo do konca junija avtomati nameščeni na vseh preostalih Desirojih. Da gre za posebno ponudbo, pa bodo v prihodnje dokazovale tudi posebne nalepke na plastenkah z napisom Polni za Slovenske železnice.



Program dela prometnega ministrstva

Minister tudi o železnici

Prometni minister mag. Janez Božič je v začetku marca predstavil program dela ministrstva za leto 2005. Z njim namerava doseči 16 ciljev, za kar bo treba po ministrovih besedah sprejeti spremembe sedmih zakonov, treh resolucij in kar 85 podzakonskih aktov. Med postavljenimi cilji jih je kar nekaj tudi s področja železnic. Oglejmo si jih pbliže.

Ministrstvo za promet si bo prizadevalo za implementacijo drugega železniškega paketa v pravni red Republike Slovenije. Z njim bodo ustanovili inštitucije, ki jih zahtevajo direktive EU, in razdelili pristojnosti med novonastale in obstoječe pravne subjekte.

Zagotavljanje dostopnosti do javnega potniškega prometa vsem kategorijam prebivalstva prav tako zadeva naše podjetje. Program predvideva nadaljevanje izdelave strokovnih podlag

in izvedbenih aktov za celovito izvajanje gospodarske javne službe. Njena prva naloga bo usklajevanje posamičnih vozniških redov, avtobusnega linijskega in železniškega, v celovit vozni red javnega potniškega prometa v državi. Po pričakovanih ministrstva bodo s tem odpravili podvajanje teh storitev, omogočili boljšo pokritost in racionalizirali porabo javnih finanč.

Trije cilji so posvečeni izključno področju železnic. Prvi med njimi je gradnja drugega tira proge Divača-Koper. Največja prepustnost danes enotirne proge je 53 vlakov na dan, največja možna količina tovora pa osem milijonov ton na leto. Drugi tir bo za skoraj 20 kilometrov krajši od sedanjega, omogočal bo hitrosti do 160 kilometrov na uro in dopuščal osne obremenitve do 22,5 tone na os. Za doseg tega dolgoročnega cilja je minister še za letos napovedal izdelavo

državnega lokacijskega načrta in potrditev dokumenta identifikacije projekta, začela pa naj bi se tudi izdelava investicijske in tehnične dokumentacije.

Štirinajsti od šestnajstih ciljev je posodobitev obstoječe proge Koper-Divača. Ta bo zaradi potreb prevoznikov in Luke Koper kmalu zasičena. Posodobitev bo zajemala dva sklopa – gradbena dela na progi ter dobavo in vgradnjo signalnovarnostnih naprav. Po načrtu ministrstva bodo s tem povečali zmogljivost proge s sedanjih 53 na 81 vlakov na dan in povečali njene prevozne zmogljivosti z 8 na 14 milijonov ton tovora na leto. Po napovedih obsega prometa sodeč naj bi ti ukrepi omogočili, da bodo zmogljivosti te proge zadoščale do leta 2015. Za doseg tega cilja bo že letos izdelana tehnična dokumentacija za izvedbo gradbenih del, začeli se bodo odkupi zemljišč, izveden bo raz-

pis za dobavo signalnovarnostnih naprav. Če se bo pokazalo za potrebno, pa bo treba pridobiti tudi državni lokacijski načrt.

Elektrifikacija in rekonstrukcija železniške proge Pragersko-Hodoš je zadnji cilj s področja železnic. Tega projekta se ministrstvo loteva zaradi zahtev po interoperabilnosti železniških omrežij v Evropski uniji. Idejni projekt z osnovami za elektrifikacijo in rekonstrukcijo se že pripravlja; končan bo do maja. Sledila bo izdelava državnega lokacijskega načrta ter investicijske in tehnične dokumentacije. Ta dela in opravila morajo biti dokončana letos, sama posodobitev pa naj bi bila končana leta 2008. Tedaj bo proga omogočala večje zmogljivosti, višje hitrosti in vse potrebne lastnosti za interoperabilnost. Mag. Božič pa je posebej poudaril, da se bodo z naštetimi deli vzdolž proge zmanjšali negativni vplivi na okolje.



Med 16 cilji prometnega ministrstva jih je pet delno ali v celoti posvečenih železnicam.

Integrirani informacijski sistem javnega potniškega prometa



Delavnico o razvoju informacijsko podprtih storitev v potniškem prometu so vodili predstavniki DB Systems.

V potniškem prometu informiranje potnikov poteka na različne načine – osebno, po telefonu, faksu, po elektronski pošti, z infomati, s tiskanimi materiali in s spletno stranjo – ter na različnih organizacijskih nivojih (prodajne službe, postaje). Od septembra 2004 lahko potniki celovito informacijo o storitvah dobijo v info centru na železniški postaji Ljubljana, ki je pomembno prispeval k izboljšanju kakovosti posredovanja informacij. Poleg tega se potniki od lanskega leta kakovostneje informirajo tudi na novi spletni strani, ki je za uporabnike enostavnejša in prijaznejša.

Na delavnici o razvoju informacijsko podprtih storitev na področju potniškega prometa in vodenja prometa, ki je potekala 1. in 2. marca na sedežu našega podjetja v Ljubljani, so predstavniki DB Systems, hčerinskega podjetja Nemških železnic, predstavili integrirani multimodalni informacijski sistem o dosegljivosti ciljnih lokacij. Takšen sistem že deluje v Nemčiji in Avstriji in zajema vzdrževanje podatkov, zagotavljanje kakovosti, prikaz, preizkušanje, statistiko, obdelavo podatkov in njihovo razpoložljivost.

Sistem je bil vzpostavljen, da bi pridobili izčrpne informacije

o zaključeni »potovalni verigi« iz prve roke, hkrati pa je zelo pomemben za delovanje multimodalnega prometa znotraj gosto naseljenih območij. Sistem tudi spodbuja uporabo javnega potniškega prometa, kar pripomore k razbremenitvi osebnega prevoza, posledično pa tudi znižuje emisije škodljivih snovi, kar pomeni, da je tudi širšega družbenega pomena. Integrirani sistemi javnega potniškega prometa javni potniški promet postavlja kot alternativo osebnemu avtomobilu in povezuje različne prevoznike (avtobus, železnica, tramvaj,...). Njegova prednost je, da omogoča popol-

ne informacije o potovanju s ponudbo in možnostjo svetovanja, večjo sprejemljivost pri prebivalstvu, podporo zaposlenim v informacijskih centrih in zagotavljanje kakovostnega združenega voznega reda.

Bistvo sistema so baze podatkov vseh javnih prevoznikov, ki jih ti dostavljajo skrbniku v različnih oblikah. Po pretvorbi pridobljenih baz v enotno elektronsko obliko se baza uporabi kot podlaga za uporabo na različnih medijih, kot so splet, avtomati za prodajo vozovnic, terminali, potovalni centri, mobilni telefoni, klicni centri, zgoščenke in diskete, tiskani mediji in podobno. V

sistemu, ki so nam ga predstavili predstavniki DB Systems, se tako zbirajo naslednji podatki:

- voznooredni in infrastrukturni podatki Nemških železnic (daljinski in regionalni promet, »nočni vlaki«, železniške postaje, omrežje),
- voznooredni in infrastrukturni podatki javnih prevoznikov v Nemčiji,
- GIS (Geographic Information System) – digitalni prikaz prostorskih kart (ulice, ceste,...),
- tarifni in cenovni podatki (Nemške železnice in drugi prevozniki, ki uporabljajo enotno tarifo),
- podatki tridesetih evropskih železnic.

Podatki se dostavljajo ob spremembah (tedensko, mesečno), in sicer imajo v Nemčiji kar 102 dobavitelja podatkov (prometna združenja, avtobusne družbe, drugi prevozniki), kar zajema od 85 do 110 dostav podatkov mesečno. V sistemu so tudi podatki približno 400 tisoč železniških postaj in postajališč po Evropi, 57 milijonov naslovov za informacijo od vrat do vrat, 2 milijona voženj (vlaki, avtobusi, ladje, tramvaji, podzemne železnice). Značilnost sistema je velika dostopnost podatkov online informacijskega sistema, saj zajema 3 milijone poizvedb na dan in 9 milijonov izračunanih oziroma prikazanih povezav.

Programski paket so izdelali v DB Systems, naročnik in lastnik sistema pa so Nemške železnice. V sistem se vsako leto vključuje več prevoznikov, ki stremijo k čim boljši pokritosti, saj je v interesu prevoznikov ponuditi končnemu uporabniku celovito informacijo o uporabi kombiniranih prevozov. Če prevoznik ni vključen v sistem, morebitni potnik ne dobi informacije o njegovih storitvah, jih ne uporablja, prevoznik ima manjšo zasedenost in manjši prihodek. Vsi sodelujoči v sistemu plačajo pristojbino za dostavo podatkov, obdelavo podatkov (pretvorba podatkov v rač-

unalniško obliko) in vzdrževanje sistema ter neomejeno črpajo informacije iz njega.

Za doseganje načrtovanih poslovnih rezultatov potniškega prometa Slovenskih železnic bomo, poleg kakovostnih prevoznih storitev in konkurenčnih ponudb, potniku morali ponuditi tudi kakovostno informacijo. Pri tem ni dovolj le informacija o železniškem prevozu, ampak celovita integrirana informacija o možnostih in ponudbah za potovanje od vrat do vrat. Le tako lahko pričakujemo tudi večjo uporabo javnega potniškega prometa in s tem tudi povečanje števila potnikov na vlakih Slovenskih železnic.

Za varen vstop potnikov



Ivančna Gorica pred izgradnjo začasnega perona ...

Neustrezno obnašanje potnikov je eden od najpomembnejših vzrokov za nesreče na železniških postajah. To velja predvsem za mlajše in starejše potnike, ki so najbolj izpostavljeni morebitnim poškodbam. Zagotovitev varnega vstopanja in izstopanja na vlak in z njega pa je naloga, ki jo včasih zaradi takšnih ali drugačnih okoliščin ne moremo v celoti izpolniti. S takšnimi težavami se srečujemo tudi na Slovenskih železnicah in jih poskušamo z našimi službami

in izvajalci najhitreje odpraviti ter tako potnikom olajšati vstop in izstop ter zagotoviti kar največjo varnost pri odpravi potnikov na naših postajah.

Postaja Ivančna Gorica je na prvi pogled samo ena od postaj ob progi Ljubljana-Metlika, toda po številu prepeljanih potnikov je zaradi bližnjega srednješolskega središča ena večjih v Sloveniji. Po podatkih postajnega osebja omenjene postaje se tako z vlakom, poleg drugih potnikov, vsak



... in po njegovi postavitvi, ki je olajšala prehod potnic in potnikov.

dan v kraj pripelje tudi do 800 šoloobveznih otrok in srednješolcev, za katere pa je bilo varno vstopanje na vlak do nedavnega oteženo. Na postaji je bil namreč samo en peron. Ob križanju dveh potniških vlakov smo zato lahko videli skakanje z vlaka kot v kakšnem ameriškem filmu. K sreči pa pri sestopanju nihče ni padel ali se poškodoval. K temu so pripomogla tudi budna očesa in prijazna pomoč postajnega osebja.

Toda tudi ta večletna težava se je počasi, po številnih pritoževanjih in negodovanjih vsakdanjih potnikov, začela reševati. V začetku februarja smo prevezali enega izmed postajnih tirov in izdelali začasni peron, ki naj bi vsaj začasno rešil težave. Javna agencija za železniški promet iz Maribora pa pripravlja javni razpis za izdelavo novega, obojestranskega pokritega perona, dolgega sto metrov. Postavljen naj bi bil do konca letošnjega poletja.

Skupine na Dunaj ali v Salzburg odslej ceneje

Podjetja, sindikati, šole ali druge ustanove oziroma združenja imajo odslej možnost organiziranja izletov na Dunaj in v Salzburg po polovični ceni. Z avstrijskimi železnicami smo se namreč dogovorili za poseben, 50-odstotni popust, ki je namenjen za skupinska turistična potovanja v verjetno najbolj zanimivi mesti pri naših severnih sosedih. Kot skupina se šteje, če skupaj potuje najmanj deset oseb. Otroci od 6. do 15. leta starosti imajo na cene za odrasle še 50-odstotni popust, otroci do 6. leta pa se vozijo brezplačno. V primerjavi z veljavnostjo običajnih vozovnic, ki znaša dva meseca, veljajo omenjene vozovnice en mesec, kar pa glede na naravo turističnih izletov več kakor zadošča. Vozovnice veljajo za 1. in 2. razred vseh vrst vlakov.

Petdesetodstotni popust ne velja le za povratna potovanja v Salzburg ali na Dunaj, temveč tudi za povratna, tako imenovana krožna potovanja, pri katerih je prevozna pot v odhodu različna od prevozne poti ob vrnitvi. To bi v praksi pomenilo, da potniki najprej potujejo na Dunaj, z Dunaja nadaljujejo potovanje po razgibani avstrijski pokrajini do Salzburga in se od tam čez Beljak vrnejo domov. Ali pa seveda v obratni smeri. S to obliko ponudbe smo želeli omogočiti pripravo tudi daljših, pestrejših izletov za tiste, ki želijo hkrati videti več.

In ker konkretni podatki največ povedo, naj navedemo še nekaj števil. Povratno potovanje do Salzburga v 2. razredu v skupini desetih oseb bo posameznika stalo le 9.670 tolarjev, do tja in nazaj pa imajo potniki vsak dan na razpolago kar pet neposrednih povezav (odhodi iz Ljubljane ob 6.00, 10.10, 12.05, 16.00

in 23.42, odhodi iz Salzburga ob 1.38, 9.04, 13.04, 17.13 in 19.04).

Ob koncu tedna, ob praznikih ali kar tako, je enodneveni izlet do Salzburga z vlakom lahko prijetno doživetje. Mesto Mozarta očara s številnimi znamenitostmi: Mozartov trg z njegovim spomenikom, stolnica, kolegijška cerkev, rojstna hiša W. A. Mozarta. Tisti, ki želijo mesto videti z višine, si lahko »grizejo kolena« do mogočne mestne trdnjave iz

Potnike, ki se bodo z omenjeno ponudbo odpravili na Dunaj, bo povratna vozovnica za 2. razred za potovanje iz Ljubljane čez Šentilj stala 13.929 tolarjev. Vsak dan imajo potniki iz Ljubljane na razpolago tri povezave (odhodi ob 2.00, ob 8.30 in 15.45, pri čemer je treba upoštevati, da je pri prvih dveh treba prestopati, zadnja naštetata pa je neposredna). V poletnem času bo dvakrat na teden vozil tudi avtovlak Koper-Ljubljana-Dunaj z ležal-

številnih sredstev javnega prevoza. Tramvaj na površju, U-Bahn ali S-Bahn »v podzemlju« – izbira je vaša. Mimogrede, za S-Bahn veljajo tudi FIP vozovnice, saj z njim upravljajo avstrijske železnice. Splača se kupiti tudi omrežno vozovnico »24 Stunden Wien« – vozovnico, s katero boste lahko po mestu z različnimi prevoznimi sredstvi brez omejitev potovali 24 ur – kot pač pove že samo ime. Z nakupom te vozovnice ne bi smeli imeli nobenih težav, saj

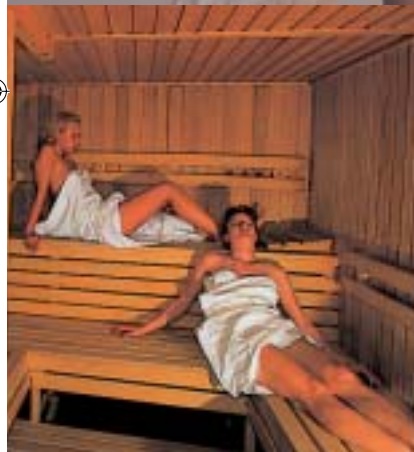


11. stoletja. Največja trdnjava v Evropi je simbol Salzburga, kjer ima svoje prostore muzej. Tu, v zgodovinskem okolju, prirejajo tudi koncerte. Če pa obiskovalca ne pritegne nič od tega, bo gotovo užival v čudovitem razgledu na baročno mesto in njegovo okolico. Starejši si bodo morda priklicali v spomin prizore iz filma *Moje pesmi, moje sanje*, ki je gledalcem širnega sveta pokazal lepote tukajšnje pokrajine.

Seveda pa lahko potujete tudi čez Beljak in Celovec ali čez Salzburg. Za tiste, ki se po teh progah še niso nikoli vozili, bodo pomladanski meseci, ko bo narava ozelenela, prava priložnost. Morda le še kakšna koristna informacija o Dunaju za tiste, ki ga slabo ali pa sploh ne poznajo. Peš se sicer (tudi) daleč pride, a skoraj nujno se bo po prihodu na dunajsko železniško postajo treba odločiti še za vsaj eno od

jih prodajajo tudi v trafikah. Če pa želite spoznati zgodovinsko jedro drugače, če morda želite doživeti romantično preteklost, so tu tudi kočije s kočijaži.

Eno- ali dvodneveni izlet ob koncu tedna bo kot nalašč za obogatitev duše. In če bi želeli izvedeti več o mestih Mozarta in družine Strauss, da drugih velikanov avstrijske zgodovine in kulture sploh ne naštevamo, zakaj se ne bi s prijatelji odpravili na pot?



Veliko zdravja in zabave
ZA VSE TRI GENERACIJE!

Zdraviliški vlak

v Zdravilišče Laško in Terme Olimia

Vse podrobnejše informacije dobite na vaši železniški postaji,
spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si
in po e-pošti notranji.promet@slo-zeleznice.si

Vsako soboto

7.35		LJUBLJANA		20.25
8.02		LITIJA		19.58
8.16		ZAGORJE		19.45
8.22		TRBOVLJE		19.39
8.36		ZIDANI MOST		19.26
8.51		LAŠKO		19.09
9.02		CELJE		18.59
9.16		GROBELNO		18.46
9.26		STRANJE		18.34
9.35		ATOMSKE TOPLICE		18.25

za potnike – posebni popusti!

Uporaba portala e-Tovorni promet se hitro povečuje

Ste se mogoče spraševali, kaj je skrito za prijavo, ki jo lahko vidite na vstopnih spletnih straneh tovarnega prometa pod naslovom e-Tovorni promet? Na to vprašanje še niste dobili odgovora? Če vas zanima, vam predlagamo, da še malo ostanete na straneh te številke Nove proge in vse vam bomo pojasnili. Verjetno pa ste že sami uganili, da se za prijavo skriva nekaj, kar je povezano z informacijskim sistemom Slovenskih železnic (ISSŽP) in s podatki, ki izvirajo iz tega sistema.

Razvoj portala e-Tovorni promet

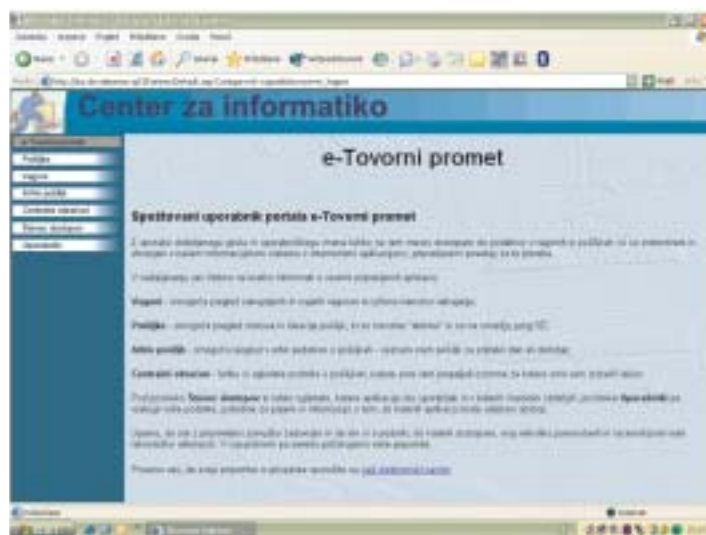
Najprej naj zapišem, da vstopno mesto in portal takšnega videza in vsebin nista imela že od samega začetka. Najprej smo uporabnikom ponudili dve aplikaciji – Pošiljke in Vagoni, pozneje pa smo jima dodali še aplikacijo Centralni obračun in nazadnje še Arhiv pošiljk. Pa pojdemo po vrsti.

Pionirsko delo od prvih zamisli so na omenjenem področju opravili strokovnjaki iz Centra za informatiko, ki so že leta 2002 iskali možnosti, kako bi lahko uporabnikom prevoza ponudili informacije o statusu in lokaciji vagona, ko se ta nahaja na območju Slovenskih železnic. Kmalu potem se je v aktivnosti vključil tudi Tovorni promet, seveda z vsebinskega vidika. Ob zagotovitvi nekaterih dodatnih pogojev in kriterijev smo uporabnikom omogočili tudi dostop do podatkov o pošiljki. Sledilo je več korakov – natančna opredelitev kriterijev za dostop do podatkov (opredelitev upravičenosti za dostop do podatkov), določitev postopkov in aplikativne podpore za registriranje uporabnikov, oblikovanje splošnih pogojev za dostop do podatkov (tehnični in vsebinski vidik podatkov) in priprava programskih rešitev (aplikacij).

Po vključitvi mesta za dostop do podatkov na tedanjo spletno stran smo delovanje in vsebine aplikacije predstavili uporabnikom, portal pa je formalno zaživel 1. aprila 2003. Aplikaciji Pošiljka in Vagon omogočata uporabnikom pregled podatkov ISSŽP o statusu in lokaciji vagona ali pošiljke v živo. To pomeni, da lahko uporabnik v vsakem trenutku dobi podatek, kje je njegov vagon oziroma pošiljka in kaj se s pošiljko oziroma vagonom dogaja – ali je pošiljka na odpravni postaji, je v vlaku, v vmesni tehnični postaji (na primer carinjenje) in ali je že bila predana uporabniku. Dodatno pa lahko tudi lastniki vagonov ali uporabniki, ki imajo vagono v zakupu, pregledujejo seznam svojih vagonov, kjer so zapisani tudi temeljni tehnični podatki o vagonu in intervali njihovih revizij.

Po uradni objavi dostopa v e-Tovorni promet se je število vključenih aplikacij hitro širilo, temu pa je sledila tudi rast števila registriranih uporabnikov in števila dnevnih dostopov. Naslednji pomemben datum je bil 1. december 2003. Na ta dan smo uporabnikom ponudili aplikacijo Centralni obračun, ki omogoča dostop do podatkov specifikacije k računu, pripravljenih v različnih oblikah, seveda tudi dveh elektronskih. Prva je specifikacija, ki je enaka papirni, le da je v elektronski obliki, druga pa je tako imenovana E-specifikacija. V tej specifikaciji so podatki prikazani na način, ki omogoča njihovo enostavno nadaljnjo uporabo z najbolj priljubljenimi orodji. Ker so podatki v tej specifikaciji namenjeni nadaljnji obdelavi, so seveda prikazani v obliki kod in šifer.

Možnost dostopa do podatkov centralnega obračuna pa je le vidni rezultat vseh dejavnosti, ki jih je bilo treba opraviti »v ozadju«. Med drugim smo v slovenščini in nemščini pripravili priročnik, ki pomaga upo-



rabnikom pri uporabi specifikacij. V njem so opredeljene tudi vsebine in načini dostopa do podatkov. Določili smo način zagotavljanja varnosti pri prenosu podatkov, pri čemer smo uporabili program za kodiranje podatkov PGP, pripravili smo aplikativno podporo za oblikovanje podatkov centralnega obračuna, dopolnili program za prenos podatkov v sistem za fakturiranje in izdelali spletno aplikacijo za dostop do podatkov centralnega obračuna. Ne nazadnje pa je treba omeniti tudi objavo večjega dela predpisov in tarif v elektronski obliki. Ti namreč vsebujejo informacijsko podatkovno okolje, potrebno za razumevanje šifer in kod iz E-specifikacije. Delo na centralnem obračunu je bilo že del strateškega podprojekta 1-5 – Uvajanje elektronskega poslovanja.

Morda je videti, da smo med novembrom 2003 in februarjem 2005, ko smo v uporabo predali še eno, vsekakor pa ne zadnjo aplikacijo, upočasnili širitev storitev elektronskega poslovanja v tovarnem prometu. Toda v resnici smo v tem času opravili veliko dela pri opredeljevanju vsebin, načinov in postopkov za naročanje vagonov

ter pri sprejemanju povpraševanja o ceni in možnostih prevoza, oboje na spletu. Ena tako za nas kot za naše uporabnike najpomembnejših storitev, ki jo že pripravljamo, pa je izmenjava podatkov tovarnega lista v elektronski obliki. Podatke, ki jih danes sami na postajah na podlagi tovarnega lista vnašamo v ISSŽP, bomo v prihodnje pridobili v elektronski obliki ter jih tudi po koncu prevoza, seveda nekoliko oplemenitene, predali uporabnikom prav tako v elektronski obliki. Cilj je seveda tudi primopredaja podatkov tovarnega lista s sosednjimi železniškimi upravami.

Omenili smo že zadnjo uvedeno aplikacijo, ta se imenuje Arhivski podatki. Že ime pove, da ne gre za podatke o »tekočih« pošiljkah. To so podatki tovarnega lista o pošiljkah za zadnje tri mesece. Uporabnik dobi v vpogled hkrati vse pošiljke, ki smo jih zanj prepeljali v izbranem obdobju. Pri on-line spremljanju se je namreč lahko zgodilo, da uporabnik kljub natančnemu spremljanju ni mogel dobiti podatkov za vse pošiljke, ki so se prevažale ponoči ali ob koncu tedna. Žal uporabna vrednost aplikacije trenutno še ni najboljša, saj je dostopna samo od

16. ure popoldne do 7. ure zjutraj. Razlog za to gre iskati v mnogim že znanem stanju računalnika centralnega računalniškega sistema. Ta je preobremenjen in ne omogoča razvoja storitev elektronskega poslovanja v skladu z dejanskimi potrebami. Zadnje spremembe smo na portalu e-Tovorni promet opravili 23. februarja.

Kako to delajo drugje

V oblikovanju e-Tovornega prometa smo se ozrli tudi k bližnjim in daljnim sosedom (železnicam). Predvsem smo želeli dobiti odgovor na vprašanje, ali je naša začrtana smer pri razvoju storitev elektronskega poslovanja pravilna. Ugotovili smo, da večina opazovanih železniških uprav ponuja spremljanje vagonov. Razlika med njimi je ta, da je pri nekaterih upravah (HŽ, JŽ) dostop do podatkov o vagonu prost, če je uporabniku znana številka vagona. Pri nekaterih drugih železnicah pa je iskanje vagonov skrito za geslo. Za takšno odločitev smo se odločili tudi sami, saj gre za zaupne podatke, za katere uporabnik ne želi, da jih opazuje kdor koli.

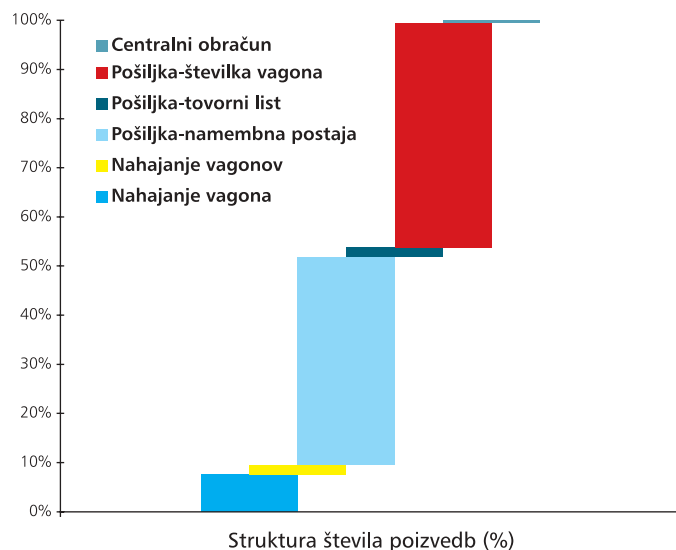
Pri DB (Nemčija), SBB (Švica) in ÖBB (Avstrija) so oblikovali tudi tako imenovane Servisne centre, ki niso odgovorni le za posredovanje informacij o vagonih ali pošiljkah, temveč opravljajo širše dejavnosti. Lahko bi rekli, da so oblikovali eno-

tno mesto, kamor se uporabniki obračajo s svojimi potrebami in željami – najava prevoza z naročilom vagona, naročilo prevoza, spremljanje pošiljk, obračun prevoza in podobno. Ponekod v Servisnih centrih izvajajo tudi del prodajnih dejavnosti.

Uporaba portala e-Tovorni promet

Že naslov članka vam lahko pove, kakšna je uporaba storitev portala e-Tovorni promet. Povprečno število dnevniških poizvedb raste skokovito, saj se v povprečju vsak mesec število poizvedb poveča za deset odstotkov. S poizvedbo je mišljeno eno iskanje vagona ali pošiljke. Decembra lani je bilo opravljenih skupno 5.700 poizvedb oziroma v povprečju slabih 190 na dan. Povečuje se tudi število registriranih uporabnikov. Tako je bilo 31. decembra lani registriranih 53 uporabnikov, pri čemer je zanimivo dejstvo, da je registriranih kar 15 tujih uporabnikov, kljub temu, da portal še ni preveden v tuj jezik.

Kot kaže graf, uporabniki največ uporabljajo iskanje in ugotavljanje statusa pošiljk po kriterijih namembne postaje in številke vagona, sledi ugotavljanje nahajanja vagona (lasten, zakupljen) ali nahajanje vseh vagonov hkrati. Uporaba aplikacije Centralni obračun je v strukturi in v primerjavi z drugimi aplikacijami sicer manjša,



Stanje: December 2004

vedeti pa je treba, da sta tudi vsebina in razpoložljivost podatkov drugačni. Analiza je pokazala, da 30 odstotkov uporabnikov opravi kar 85 odstotkov vseh poizvedb. Med 6. in 10. uro dopoldne se opravi 57 odstotkov vseh poizvedb, med 6. in 14. uro pa kar 86 odstotkov.

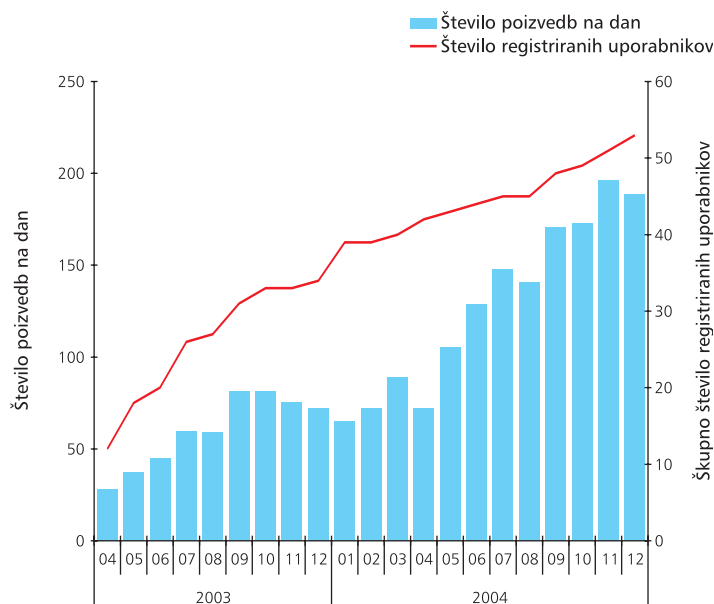
Načrti za naprej

Z uvedbo aplikacije se z njo povezano delo nikakor ne konča. Ves čas dodeljujemo uporabniška imena in gesla za dostop do portala e-Tovorni promet ter usklajujemo izmenjavo javnih ključev za dostop do podatkov Centralnega obračuna. Dogaja se tudi, da domači in tuji uporabniki potrebujejo dodatna pojasnila o vsebini in dosegljivosti podatkov. Prejememo tudi kakšno pripombo oziroma pritožbo, seveda pa tudi pohvale. Pritožbe oziroma pripombe se največkrat glasijo takole: »Kako to, da nismo mogli spremljati pošiljke, ki smo jo včeraj odpravili ali prejeli?« Za to pripombo stojita dva poglobljena razloga: uporabnik ni imel pravice spremljati pošiljke (ni bil prejemnik, pošiljatelj ali pogodbeni partner), po drugi strani pa se lahko zgodi, da so bili podatki iz tovrstnega lista v ISSŽP vneseni napačno. Uporabniki nam večkrat tudi svetujejo, kako bi kakšno aplikacijo lahko dopolnili, da bi bila njena uporaba lažja in enostavnejša. Pri tem mislijo pri iskanju pošiljk predvsem povečanje števila kriterijev, po katerih je pošiljko moč

iskati (odpravna postaja, številka komercialne pogodbe).

Načrti za naprej so postavljeni. Lahko jih razdelimo v dva dela, in sicer na izboljšavo obstoječih aplikacij in na razvoj in zagotavljanje novih. Prenovili bomo vstopno mesto, ki danes vsebuje samo kratek opis vsebine posamezne aplikacije. Uporabnik bo ob vstopu dobil informacije o vseh pošiljkah in o vseh ključnih dogodkih, ki jih mora spremljati. Podatki bodo uporabniku povedali, na primer koliko pošiljk ima na mreži, kje se te pošiljke nahajajo, katere pošiljke so pripravljene za izročanje, katere pošiljke so pripravljene za carinjenje in podobno. Dopolnili bomo kriterije za iskanje pošiljk po odpravni postaji, številki komercialne pogodbe ter glede na smer prevoza (odprava, prispetje, tranzit). Celoten portal e-Tovorni promet bomo tudi prevedli. Nove storitve, ki jih bomo ponudili uporabnikom, pa se bodo nanašale na primopredajo podatkov tovrstnega lista v elektronski obliki, sprejem naročila vagona po spletu ter sprejem povpraševanja o ceni prevoza, prav tako po spletu.

Načrtov je kar precej, njihova uresničitev pa bo odvisna od posodobitve računalniškega sistema, ki mora ustrezno podpirati vse zamisli. Vsekakor pa je treba poudariti, da si brez odličnega sodelovanja strokovnjakov Centra za informatiko in Tovornega prometa uspešnega doseganja začrtanih ciljev ni moč predstavljati.



Vojaški prevozi

Varnost je prva

Železnica je po svoji naravi najbolj primerna za prevoze množičnih tovorov. Vojna v Bosni in Hercegovini pa je mednarodno skupnost spodbudila k odločitvi, da se množični tovari, kot so humanitarna pomoči ali podpora mirovnim silam na območju njihovega delovanja, najlažje prepeljejo po železnici.

»Evropska železniška podjetja so že prej dobro sodelovala z lastnimi obrambnimi silami, predvsem krajevno, na mednarodni ravni pa ni bilo potrebe po več-

transporte. Hkrati pa nekatere države zahtevajo dodatno transportno dokumentacijo. Evropske železnice pa so kljub navedenim težavam, z dobrim sodelovanjem predstavnikov zaveznitva Nato, opravile in še opravljajo vlogo odličnega prevoznika za podporo enot v sestavi SFOR, KFOR, ISAF in še v nekaterih mirovnih operacijah po svetu.

In kakšno vlogo imamo pri vojaških prevozih Slovenske železnice? Slovenija ima odlično geografsko lego, je srednjeevropska, alpska in

Constanza v Črnem morju, ki poteka čez Slovenijo, Madžarsko in Romunijo, je prav tako del koridorja V. Koridor X pa poteka iz Srednje Evrope čez Slovenijo, Hrvaško, Srbijo in Črno goro v Makedonijo in Grčijo. Veja koridorja X poteka do Sofije v Bolgariji ter skupaj s koridorjem IV nadaljuje pot do turškega Carigrada; je alternativna transportna pot do azijskih držav. Na 10. koridorju transporti enot SFOR potekajo v smereh Jesenice-Dobova, Špilje-Dobova, Opčine-Dobova ter Luka

vojaških transportov, popravilo tovara, prekladanje in druge dejavnosti, nujne za dobro transportno storitev. Pri teh specialnih transportih je zlasti pomembno zagotavljanje njihove varnosti, ki poteka v dobrem sodelovanju med železniškim osebjem in državnimi organi. Vlaki so nadzirani med celotno vožnjo po našem omrežju, vsi podatki pa se posredujejo vojaškemu centrom oziroma naročnikom prevoza.

Vojaški prevozi so v marsičem bolj zahtevni od večine siceršnjih



jem sodelovanju,« pove Marjan Ravnjak, vodja Službe za vojaške in posebne transporte, in priznava, da so bili začetki sodelovanja med evropskimi železnicami in narodnostno raznolikimi mirovnimi silami IFOR in SFOR (od lanske jeseni tam deluje EUFOR) v BiH težki. Vsaka evropska železniška uprava ima namreč lastno komercialno tarifo, pisano v svojem jeziku, in različne pogoje za prevoze izrednih pošilk. Različna električna napetost vozniških mrež, ponekod pomanjkanje ali zastarelost vozniških in vlečnih sredstev ter slabi informacijski sistemi so oteževali nemotene vojaške

mediteranska država. Obenem je tesno vpeta v mednarodna dogajanja, tudi na vojaškem področju. Lani je postala članica Nata in Evropske unije. Slovenski vojniki sodelujejo v mirovnih operacijah v BiH, na Kosovu in Afganistanu. Leta 2003 se je Slovenska vojska reorganizirala – iz naborniške je prešla v profesionalno vojsko in prostovoljno rezervo.

Peti koridor, ki poteka od Barcelone do Kijeva, je najkrajša kopenska železniška povezava med državami jugozahodne Evrope z Ukrajino, Rusijo in naprej z azijskimi železnicami. Železniška povezava Luke Koper z Luko

Koper-Dobova. Za enote KFOR pa ta koridor še ni odprt. Na 5. koridorju potekajo prevozi enot KFOR, saj transport skozi Srbijo in Črno goro še ni mogoč. Prevozi potekajo od Opčin do Hodoša in iz Luke Koper do Hodoša.

Slovenske železnice so se s sosednjimi železniškimi upravami že dogovorile o rezerviranih trasah za vožnje vojaških vlakov. Ti so dolgi do 500 metrov, bruto teže 1.200 ton. V enem dnevu lahko prepeljemo od šest do osem vojaških vlakov, tranzitni čas pa je od šest do osem ur. Glede na potrebe organiziramo tudi preskrbo s hrano za spremljevalce

prevozov, zato se osebje pri njih spopada tudi z administrativnimi, tehničnimi in komercialnimi težavami. Pomembno pa je, da se te razrešujejo sproti, v sodelovanju udeleženih železnic in odgovornih organov v vojski, ki poteka 24 ur na dan. Tudi zaradi dobrega skupnega dela smo Slovenske železnice prepeljale že več kakor tisoč vlakov z vojaško opremo in osebjem za mirovne enote v Bosni in Hercegovini, v Albaniji in na Kosovu. Po železnici preko Luke Koper se prevažajo tudi mirovne misije Združenih narodov na Ciper, v Albanijo, Eritrejo in Irak.

Orient express križari po tirih, Modri vlak še čaka

Orient express je zagotovo eno izmed najbolj prepoznavnih imen in le malo je ljudi, ki ob tej besedi ne pomislijo na slavni vlak, ki je povezoval Orient z Evropo. V rednem prometu je pričel voziti daljnega leta 1883 na progi med Parizom in Carigradom. Bil je vlak najvišjega ranga, z vrhunsko ponudbo storitev in udobja. Z njim so

vlake trži pod blagovno znamko Luxury Trains. Poleg Orient expressa vozijo še vlaki British Pullman, Northern Belle v Angliji in The Royal Scotsman na Škotskem ter vlaka Eastern & Oriental express na poti od Singapurja preko Kuala Lumpurja (Malezija) do Bangkoka na Tajskem in Blue Train med Pretorio in Cap Townom v Južni Afriki.

poceni, kljub temu pa potnikov ne manjka. V Evropi je dosti ljudi, ki imajo radi potovanja z vlaki in so pripravljeni odšteti denar za enkratno doživetje na tirih. Pomemben del potnikov so tudi turisti iz Amerike in Azije. Cena potovanja je odvisna od izbrane relacije, možno je potovati le na delu poti, ter izbrane kabine oziroma storitve. Za dvoposteljno kabino z vključeno postrežbo hrane in pijače od Benetk do Rima je cena že od 335 funtov za osebo, medtem ko stane najrazkošnejše potovanje od Pariza do Carigrada najmanj 3.725 funtov za osebo. Cene drugih potovanj so neke vmes, pri tem pa so možna doplačila za povezavo dveh kabin v nekakšen apartma ali pa doplačilo za enoposteljno kabino. Veljajo pa tudi popusti za skupine štirih oseb in otroke do enajstih let. Termini in relacije voženj so vnaprej določeni za celo sezono, ki traja od marca do novembra. Izbira je dovolj velika in pestra, da lahko zadovolji najbolj zahtevne goste, hkrati pa ni nedosegljiva za širši krog ljudi.

Kot smo že omenili je v ponudbi Luxury Trains tudi Blue Train, vendar ne tisti Modri vlak, ki je nekoč prevažal Josipa Broza Tita. Slednji je sedaj del posebne ponudbe Srbskih železnic. Vlak vozi le po posebnem naročilu. Torej ni vnaprej določenih terminov voženj za individualne uporabnike. Po vzoru Orient expressa in z upoštevanjem nekaterih posebnosti pa bi bil vlak lahko prav tako zanimiv in uspešen turistični projekt. Interes so sicer že pokazale tudi slovenske turistične agencije, najbolj konkretno Kompas. Vendar je za uspešnost takšnega projekta nujno izdelati podroben turističen projekt, kjer je posebno pomembna analiza tržnega potenciala. Tega je treba iskati ne le v Sloveniji, ampak predvsem v tujini oziroma med tujimi turisti v Sloveniji in bližnji turistični okolici – v Avstriji in Italiji. Vožnja Modrega vlaka bi bila zanimiva popestritev ponudbe na tirih, ki bi jo lahko uspešno tržil tudi potniški promet Slovenskih železnic.

Orient express ponuja razkošno »križarjenje« na tirih.



potovali seveda predvsem premožnejši ljudje, evropska aristokracija, kronane glave in med njimi tudi znani pisatelji, igralci in pustolovci svojega časa. V razkošnih oddelkih so se odvile tudi mnoge zanimive zgodbe ali sklenili strateški politični dogovori, nenazadnje pa je bil tudi inspiracija za enega najslavnejših detektivskih romanov, Umor v Orient expressu.

Zgodba pa še ni končana, Orient express še vedno vozi. Danes je to ponudba za vrhunsko doživetje »križarjenja na tirih«. Je eden izmed razkošnih vlakov v ponudbi podjetja Westgate Travel iz Velike Britanije, ki te

Orient express je nam najbližji in tudi sicer bolj zanimiv, saj je nekoč vozil tudi skozi naše kraje. Aktualna ponudba Orient expressa daje možnost izbire za razkošno potovanje na več različnih relacijah. So krajše različice, kot na primer London-Pariz-Benetke in nazaj, Benetke-Rim in nazaj, ali pa potovanje iz Benetk preko Prage in Pariza v London. Bolj privlačno in nekoliko daljše pa je potovanje iz Benetk preko Dunaja in Budimpešte do Londona. Najprestižnejše pa je seveda potovanje iz Pariza preko Budimpešte ter Bukarešte do Carigrada ter v obratni smeri do Benetk. Takšna potovanja niso



Jedilni vagon Orient expressa.

SNCF določile storitve na TGV Est

Francoske državne železnice (SNCF) so objavile podrobnosti o novi storitvi – vlakih TGV Est Européen, ki bodo začeli voziti 15. junija 2007. V primerjavi z drugimi francoskimi hitrimi vlaki, kjer so storitve uvajali postopno, bo TGV Est Européen

Luksemburg bo od Pariza oddaljen samo 2 uri in 15 minut, vožnja med Parizom in Frankfurtom Main bo trajala 3 ure in 45 minut, Saarbrücken pa bo od francoske prestolnice oddaljen uro in 50 minut vožnje. TGV-ji bodo pot med Parizom in

baza v Vadenayu je bila odprta oktobra lani, februarja pa sta bili odprti še preostali dve. Polaganje tirnic iz Vadenaya poteka s približno 1.200 metri na dan. Štirje vlaki, ki jih vlečejo najete britanske lokomotive, vsak delovni dan dostavijo



Blizu Vairesa, kjer se bo TGV Est Européen odcepila od obstoječe povezave iz Pariza, so dela že skoraj končana.

že prvi dan vozil s 85-odstotno zmogljivostjo. Do konca leta 2007 bo na novo progo zapejalo kar 95 odstotkov načrtovanih vlakov, preostali vlaki pa bodo storitve SNCF-ja dopolnili leta 2008.

Francozi so stopnjo storitev določili po natančni devetmesečni analizi, ki so jo pripravili prevoznik SNCF, upravljalec infrastrukture RFF ter predstavniki krajevnih oblasti. Analiza je obravnavala potenciale potnikov, vozne čase in prednosti, ki bi jih storitve prinesle potnikom.

Proga TGV Est Européen bo s skupno 51 garniturami, ki bodo lahko dosegale hitrosti do 320 kilometrov na uro, ponujala neposredne povezave z 32 mesti, med katerimi jih bo kar tretjina zunaj francoskih meja.

Baslom prepeljali v treh urah in pol, vožnja do Münchna pa bo trajala šest ur, vključno s postankom v Stuttgartu, do katerega bodo vlaki potrebovali 3 ure in 50 minut. Večina vlakov bo vozila s postaje Paris Est in v obratni smeri, SNCF pa načrtuje tudi uvedbo številnih medregionalnih vlakov do mest okrog francoske prestolnice.

Nova proga bo omogočala največje hitrosti 350 kilometrov na uro, ob njenem odprtju pa bodo vlaki vozili z največ 320 kilometri na uro. Načrtujejo tudi preizkusne vožnje s 360 kilometri na uro. Polaganje tirnic in vgradnja naprav potekata iz treh baz. Iz vsake od njih nadzirajo dela na 100 kilometrih proge, proga pa naj bi bila predana v preizkusno uporabo do konca prihodnjega leta. Prva

okrog 5.000 ton gramoza. Skupaj bo porabljenega okrog 3,2 milijona ton gramoza, skupaj s 1.300 kilometri tirnic, težkih 60 kilogramov na meter. Vgrajenih bo okrog milijon pragov, na katere bodo tirnice pritrjene s sistemom Nabla; izjema je le 40-kilometrski odsek blizu Vadenaya, kjer bodo uporabili sistem Pandrol.

Na novi povezavi bodo tri nove postaje. Prva bo pet kilometrov južno od Reimsa, na njej pa se bodo na hitro progo priključevali krajevni vlaki. Druga postaja se bo imenovala Meuse TGV, zgrajena pa bo v mestu Trois-Domaines. Na leto naj bi jo obiskalo okrog 40.000 potnikov. Mesto tretje postaje še ni določeno, na leto pa naj bi jo po napovedih obiskalo kar okrog 600.000 potnikov.

Aktualno

ÖBB že izplačujejo odškodnine za zamude

Avstrijske železnice so 12. decembra lani uveljavile nov sistem odškodnin ob zamudah potniških vlakov. Uveljavitev novih pravil je spodbudil dogovor evropskih železnic, o katerem smo že pisali. Potniki lahko od avstrijskih železnic zahtevajo do 20 odstotkov cene vozovnice, če je ta stala najmanj 20 evrov v notranjem prometu oziroma najmanj 50 evrov v mednarodnem prometu. S tem so Avstrijci naredili korak naprej od dogovora Mednarodne železniške zveze (UIC) in Skupnosti evropskih železnic (CER), ki predvidevata odškodnine samo ob zamudah mednarodnih vlakov, in s številnimi izjemami. Čeprav je po uradnih podatkih kar devet desetih avstrijskih vlakov točnih, je od sredine decembra odškodnino v obliki bona za potovanje prejelo že okrog 200 potnic in potnikov. Razlog večine zamud so bile obilne snežne padavine, zaradi katerih so vlaki zamujali ali sploh niso vozili.

Španci preizkušajo lokomotive za dve tirni širini

V Španiji so se začele preizkusne vožnje prve električne lokomotive za dve tirni širini, ki bo lahko vozila s hitrostmi do 260 kilometrov na uro. Lokomotiva je bila izdelana na podlagi prototipa dizelhidravlične lokomotive Talgo XXI iz leta 1998. Njena poglavitna značilnost so podstavni vozički, ki se lahko prilagajajo na obe tirni širini španskih železnic. Lokomotiva L-9202 je predhodnik 44 lokomotiv, ki bodo z vleko vagonov Talgo VII omogočili neposredne povezave Madrida in Barcelone z mesti ob progah z drugačno tirno širino. Lokomotive bodo imele kar štiri pantografe: dva za 3kV napetost na španskih progah s tirno širino 1.688 milimetrov in dva za 25 kV 50 Hz napetost na hitrih progah AVE, ki imajo standardno tirno širino 1.435 milimetrov. Na večini prog bo hitrost omejena na 220 kilometrov na uro, na progah AVE pa bodo nove lokomotive lahko razvile najvišje hitrosti. Lokomotive bodo že pripravljene na vgradnjo opreme ETCS prve in druge stopnje.

Karmen Jurca

»Stara vraža pravi: za božjo voljo, nikar ne spusti babe v predor!«

Odstotek žensk na področju operative gradbene stroke najbrž ni prav visok? Gotovo gre za naporno, bolj »moško« delo, neprijetne vremenske razmere, pogostokrat neredno življenje na terenu.

Res nas ni veliko, čeprav se v zadnjih letih tudi to spreminja. Pri meni je bilo pač tako. Po gimnaziji sem želela študirati arhitekturo, a mi je zmanjkalo poguma za sprejemne izpite. Kot štipendistka tedanjega postojnskega Staninvesta sem se vpisala na Gradbeno fakulteto, in se po opravljenem prvem letniku vpisala na mariborsko Tehniško fakulteto; tu je bil študij namreč stopenjski, kar mi je bolj ustrezalo. Glede na štipenditorja mi je bilo namenjeno, da se bom ukvarjala z urejanjem stanovanj. Med študijem pa sta me začeli zanimati geologija in petrografija, skratka vse, kar je v zvezi z zemljo in zemeljskimi deli. Mentorica na fakulteti mi je za diplomsko nalogo predlagala naslov Nove metode pri gradnji predorov v urbanih in nenosilnih tleh. Mimogrede, značilen primer za to je gradnja predorov na barju. Premišljevala sem, kaj, pravzaprav, bom vendar počela s tem! Niti sanjalo se mi ni, da bodo prav predori pomenili enega poglavitnih sestavnih delov moje prihodnje službe. Po diplomi pa se je moj štipenditor nenadoma premislil in me ni hotel zaposliti. Ker sem se ob koncu prvega letnika poročila, po diplomi pa sem rodila dvojčici, moj položaj tako seveda ni

bil prav rožnat. Na srečo so mi znanci povedali, da v tedanjem Tozdu za upravljanje in vzdrževanje prog Postojna potrebujejo tehničnega referenta za spodnji ustroj. Prijavila sem se, sprejeli so me, in me že takoj spočetka neusmiljeno vrgli v vodo, ne da bi me bili pred tem vprašali, ali sploh znam plavati.

Spodnji ustroj ...

Železniško progo delimo na zgornji in spodnji ustroj. Slednji pomeni nasipe, useke, pobočja, mostove, predore, podhode, nakladalne klančine, cestna križanja. Naše delo je, da v skladu s pravilniki, ki jih zares ni malo, pregledujemo vse te objekte na našem območju in na podlagi strokovnih ugotovitev načrtujemo ukrepe: redno vzdrževanje, sanacijo, investicije. Potem načrtujemo vzdrževanje in vsa dela tudi vodimo. Napravimo prednostno listo in določimo načine sanacije: ali gre zgolj za redno vzdrževanje nekega objekta, ali pa ga je treba uvrstiti med investicije. Pred leti so naše ekipe vsaj 70 odstotkov časa prebile na terenu, zdaj pa nas vsemogočna mati birokracija vsak dan za nekaj ur preprosto zaklene v pisarne. Že od nekdaj pa je v razmišljanju odgovornih veljala misel, da je pomemben, in da »nekaj velja« samo zgornji ustroj; spodnji je pač nekakšno nujno zlo, ker nič ne ustvarjamo, temveč samo porablamo. No, sčasoma so se naložbe le začele.

Nekdanji sindrom Velike Britanije: vlaganje v čedalje

hitrejše in močnejše vlake, prava »železna cesta« pa je ostajala takšna, kakršna je bila. Posledice so znane.

Tako hudo pri nas še ni. Treba pa je vedeti, da so nekateri objekti stari tudi po 150 let. In ne samo stari: medtem so se neznan-

ske povečali obseg prometa, obremenitve, frekvenca vlakov. Objekti pa so večidel kamniti in material se je z leti preprosto »utrudil«. Ohranjenost je seveda odvisna tudi od tega, kje posamezen objekt leži – v temni, vlažni globeli, kamor noben



dan v letu ne posije sonce, je odmiranje kajpak toliko hitrejše. Zanimivo pa je, da so nekateri betonski objekti, zgrajeni po II. svetovni vojni, dostikrat v bistveno slabšem stanju kakor stari, kamniti.

Omenili ste, da so se navzlic vsemu naložbe le začele.

Takole je: do leta 2000 se je še delalo, potem pa vsako leto manj. Takrat sem imela hkrati tudi po osem objektov investicijskega vzdrževanja – mostovi, predori, pobočja –, zraven pa ogromno rednega vzdrževanja, ki so ga pod našim vodstvom opravljali zunanji izvajalci. Potem pa so se finančne pipice počasi zaprle. Sicer pa je bila za namene spodnjega ustroja vselej potrebna prava borba za denar, nič ni »sâmo padlo z neba«, prav vsakršno podrobnost je bilo treba upravičevati in utemeljevati – ko pa so stvari več kakor jasne! V zadnjih dveh letih gre pravzaprav zgolj za redno vzdrževanje, to pomeni čiščenje, sekanje ob progih ..., kar pa je seveda nekaj povsem drugega. Za temeljite sanacije pač ni denarja. Morali bi se zavedati, da je pravočasna sanacija nekega objekta še razmeroma »poceni«, s časom pa stroški nezadržno linearno naraščajo. Če hočemo priti na zeleno vejo, temveč na normalno stanje, bo treba zagotoviti velikanska sredstva. Ob popolni liberalizaciji evropskega trga, ko bomo na naše tire spustili toliko zunanje konkurence, pa bo vzdrževanje še težje, in s tem položaj še bolj pereč.

So vaše ekipe kadrovske dovolj zasedene?

Za zdaj s svojimi ljudmi še zdržimo. Za zdaj. Včasih nam kot edini mogoč ukrep preostane le še vpeljava počasne vožnje, in tega je čedalje več; ne le pri nas na Postojnskem, vsi vzdrževalci smo v tem položaju. Poleg denarja nas pesti tudi pomanjkanje ljudi, saj odhajajo. Potrebujemo izkušene delavce. Fantje pridejo, in kmalu ko ugotovijo, da je naše delo dostikrat prav težaško – mraz, burja in

podobno –, izrabijo prvo ugodno priložnost za drugo službo.

Je minula zima s svojimi ekstremnimi temperaturami pustila kake posledice?

Običajna posledica so zelo krušljiva pobočja, problematični so tudi useki in, zaradi ledu, ki se v njih nabira, tudi predori. To se bo v dejanski luči pokazalo šele pozno spomladi, ko bomo pregledali vse objekte na našem območju. Sicer pa je zima v naših krajih vselej združena z velikimi težavami. Seveda moramo zagotoviti proste prevozne poti, kar pa je zaradi ostre burje, snežnih nanosov in žledu zelo oteženo, na koprski progji, kjer navadno sicer ni snega, pa se povrhu srečujemo tudi s požari. S snegom pa je pri nas takole: če ga pade deset centimetrov, je tako, kot bi ga bilo v Ljubljani pol metra. Sneg v Postojni namreč »pada vodoravno«, in le redko kdaj imamo zimsko idilo, kakršno poznajo drugod.

V razmerah, ki so nemalokrat prav neprijazne, je najbrž nadvse dobrodošel prijazen sodelavec ...

Res je, in mirno smem zatrditi, da smo ekipa, ki bi lahko bila marsikomu zgled za vzorno sodelovanje. Mislim, da bi morali biti v Novi progji predstavljeni prav vsi! Nihče med nami ne opravlja izključno samo svojega dela, pomagamo si, če je treba, vskočimo ... Enako dobre besede veljajo tudi za oba vodilna. Prejšnja, starejša garnitura, je na stvari morda gledala nekoliko drugače, toda z novimi, mlajšimi ljudmi, so hkrati prišli novi pogledi, nova razmišljanja, nove navade. Mislim, da nam prijetni »feeling«, kakršnega danes poznamo v našem kolektivu, marsikje zavidajo. Tudi odnosi med sekcijami postajajo čedalje boljši, še posebej dobro sodelujemo z našo, gradbeno dejavnostjo. Pogrešamo pa vertikalnih informacij z vrha, ki jih zagotovo ni dovolj. Včasih določene pomembne stvari izveš iz govoric, čemur pa seveda ne gre sveto zaupati.

Vam je bilo kdaj žal, da ste se ustalili prav na železnici?

Ne, prav nikoli, čeprav sem dobila tudi nekaj ponudb. Naša veja gradbeništva je zelo specifična, in morda me tudi zato tako zanima. Čeprav je terenskega dela čedalje manj, ga je kljub temu še vedno veliko; pri tem srečuješ zanimive, strokovno usposobljene ljudi, s katerimi si izmenjuješ izkušnje, hkrati pa se tudi ves čas učiš. No, nemalokrat je treba na delo tudi ponoči, saj si, denimo, nekega predora ne moremo ogledati drugače kakor z nočno zaporo. Obenem pa razmišljam: če bi bila v službi kje drugje, bi bila zdoma vse dneve, tu pa se vendarle vsak dan vrnem v Postojno, in do doma imam le pičlih pet minut. Prav zanimivo, ko sem prišla na železnico, sem bila edina ženska v Sloveniji na tem delovnem mestu. Fantje na terenu so prav debelo gledali in se verjetno na tihem spraševali, kaj neki počnem tam. Pravzaprav imam še srečo, da nismo v Avstriji, kajti tam ženskam vstop v predor ni dovoljen – menda zaradi starodavne vraže, češ da prinašajo nesrečo. No ja, sicer pa nekaj podobnega velja tudi pri mornarjih. Nisem pa tip človeka, ki bi se pustil »ujčkatik«, in prav nič težko mi ni plezati po pobočju ali se vzpeti na most (dokaz iz prve roke: s fotoreporterjem sva jo, vzporedno z burjo, komajda dohajala, op. av.).

Podjetja, ki gledajo dolgo-ročno, čedalje bolj intenzivno vlagajo v izpopolnjevanje svojih zaposlenih. Ste zraven?

To področje pa pri nas, žal, močno šepa. Zelo pogrešamo strokovne seminarje, jezikovne tečaje in podobne oblike dodatnega izobraževanja oziroma izpopolnjevanja, kar je za vsako podjetje vsekakor najcenejši način. Leta in leta smo se prijavljali na jezikovne tečaje, a iz te moke ni bila polna nobena pekarna. Treba je vedeti, da se v gradbeništvu – seveda ne samo tu – stvari neprestano dogajajo, napredujejo, se spreminjajo. Poleg tega se skoraj vsak

dan spreminja tudi zakonodaja, ki jo moramo pri našem delu zelo dobro poznati. Kar zadeva stroko, se nam dogaja, da na različnih sejmih pobiramo prospekte in drugo gradivo in si z njim pomagamo, kolikor si pač moremo. Tako smo si, denimo, ob sanaciji koprške proge, pomagali povsem sami, se sproti izobraževali, brskali za informacijami, spraševali pri najrazličnejših izvajalcih in na sejmih. Vse to smo potem uporabili pri svojem delu – velikokrat smo bili uspešni, včasih pač malce manj. Pregovor sicer pravi, da se na napakah učimo, pa vendar ...

Kljub obilici dela pa za Karmen Jurca prav gotovo ostane tudi nekaj prostega časa.

Sem popolnoma družinski človek, in družina mi resnično pomeni največ. Vse reči počnemo skupaj, hodimo na izlete, potovanja, in čeprav sta hčeri letos že maturantki, sta še vedno radi »zraven«. Živimo v bloku, brez vrta, moji starši pa so doma v vasi Malo Ubeljsko pri Razdrtem, in tam preživimo prav vsak konec tedna. Ukvarjam se z rožami, odpravljamo se na dolge sprehode – Nanos mora biti, vsakokrat po drugi poti. Ker je mož profesor športne vzgoje, je šport pri nas seveda doma: smučanje, kolesarjenje, pohodništvo. Sicer pa je moj najljubši konjiček, ki postaja nemara že več kakor samo to, kuhanje. Še prav posebej se skušam potruditi za praznike. Že sedmo leto zapored se udeležujem tudi kulinarčnih srečanj, ki jih nekajkrat na leto prireja postojnska Ljudska univerza. Udeleženci pod budnim očesom kuharske mojstrice pripravimo vsak svojo »mojstrovino«, zraven pa seveda sodi tudi zahtevna priprava mize, cvetličnega aranžmaja in hkrati poznavanje ustreznih vin. Vsakokrat gre za drugega – izvrstnega – vinarja kletarja, prihajajo pa iz vse Slovenije. Postajam sommelier! Moj najljubši dopust? Štirinajst dni morja, velika torba knjig, senca, ležalnik in misli, ki se potepajo nekje daleč, daleč od vsega ...

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošiljk

DOSTAVA V
24 URAH
TEL: 080 10 66!!!



 Slovenske železnice
Holding Slovenske železnice, d.o.o.

SŽ EXPRESS

Prevoz malih pošiljk je s SŽ-Expressom enostaven in hiter, saj vam pošiljke po sistemu »od vrat do vrat« prepeljemo v roku, krajšem od 24 ur. Organizacija dela SŽ-Expressa namreč omogoča distribucijo malih pošiljk po Sloveniji po načelu »danes do 16.00 prevzeto, jutri do 16.00 predano kjer koli v Sloveniji«.

Naročila in informacije: **080 10 66**

Pogled s Sabotina
»pade« globoko v
dolino Soče.

Na izlet z vlakom

Iz Solkana čez Sabotin in Korado v Kanal

Pot se vije visoko nad dolino Soče in komaj pusti do sape – ne zaradi strmin ali dolžine, temveč zaradi silnih širin: ves svet od Padske nižine do Alp je na dlani. Tako Sabotin kot Korada sta priljubljena razglednika, vendar le redki povežejo oba hkrati v velikopteznem pohodu, ki ga omogoča prevoz z vlakom. Steze med obema vrhovoma so najbolj obiskane vsako leto konec aprila v času pohoda po stopinjah Valentina Staniča, ki ga prireja planinsko društvo iz Kanala.

To vsekakor ni kratek izlet, zato je naprimernejši za dobro uhojene ljubitelje pohodniških daljav. Je pa vreden prav vsakega koraka, saj se le malokje s tako nizkih hribov – Sabotin se dviguje 609 metrov visoko, Korada pa 812 metrov – ponujajo tako osupljivi razgledi. Hoja čez Sabotin mineva v prav visokogorskem vzdušju in ko se nato napotimo na bolj zaobljeno Korado, smo lahko le presenečeni nad veličastjem pokrajine, ki iz Goriških brd prerašča v čedalje bolj hribovit svet. Z njega se spustimo v dolino Soče in tako v manj kot dveh urah mladane zamenjamo letni čas. To je v vseh pogledih hoja po robu, ki je najbolj privlačna prav zdaj, v najzgodnejši pomladi in nato še mesec ali dva, ko vsenaokoli kraljuje svežina svetlo zelenih gozdov.

Z ž. p. Solkan gremo levo po asfaltni cesti (Pot na Drage) in z nje levo na Trg J. Srebrniča. Po pločniku ob cesti gremo levo, do cestnega mostu čez Sočo in po njem na drug breg. Takoj za mostom gremo levo navzdol (smerna tabla z napisom *Sabotin, sev. pot* svetuje levo dol,

napis *juž. pot* pa usmerja ob cesti navzgor), pod njim in ob Soči navzgor. Mimo slovitega solkanskega železniškega mostu in naprej nad progo, dokler napis na skali ne svetuje levo. Sprva se vzpenjamo položno, pod vrhom Sabotina pa vedno strmeje. Vrh grebena se samo še pretaknemo skozi kaverne in pri koči smo. Za prav širok razgled na vse strani pa le stopimo po grebenu na vrh. Okrepčevalnica na Sabotinu je odprta ob sobotah, nedeljah in praznikih. Do sem hodimo **2 uri** ali kako minuto manj.

Po postanku gremo čez igrišče na pot, napis na njenem začetku pove, da je do Korade **3 ure in pol hoje**. Najprej hodimo po razglednem grebenu visoko nad Sočo, pri lovski koči pa pridemo na makadamsko cesto. Po njej se sprehodimo do razcepa, na katerem smerokaz *Korada 2h* svetuje srednjo pot. Z nje prav kmalu stopimo na kolovoz, po katerem pridemo v Vrhovlje; razcepi so dobro označeni. Ko stopimo na asfaltno cesto, gremo desno po njej skozi vas do odcepa ceste za Lig in Višnjevik. Po tej gremo proti Koradi, označena pot se nato loči od ceste in drži po svoje. Ceste se nekajkrat dotakne, dokler ne pridemo do smerokaza *Korada planinska kočja 20'*. Po stezi se, spet s kratkim začetnim dotikom ceste, vzpnemo na vrh. Pot od Solkana čez Sabotin je tako dobro označena, da ne omogoča dvomov.

Od kočje, ki je odprta ob koncu tedna, gremo na prostrani travnati vrh, z njega levo do cerkve in mimo nje navzdol na cesto. Po njej levo, dokler ne pridemo do

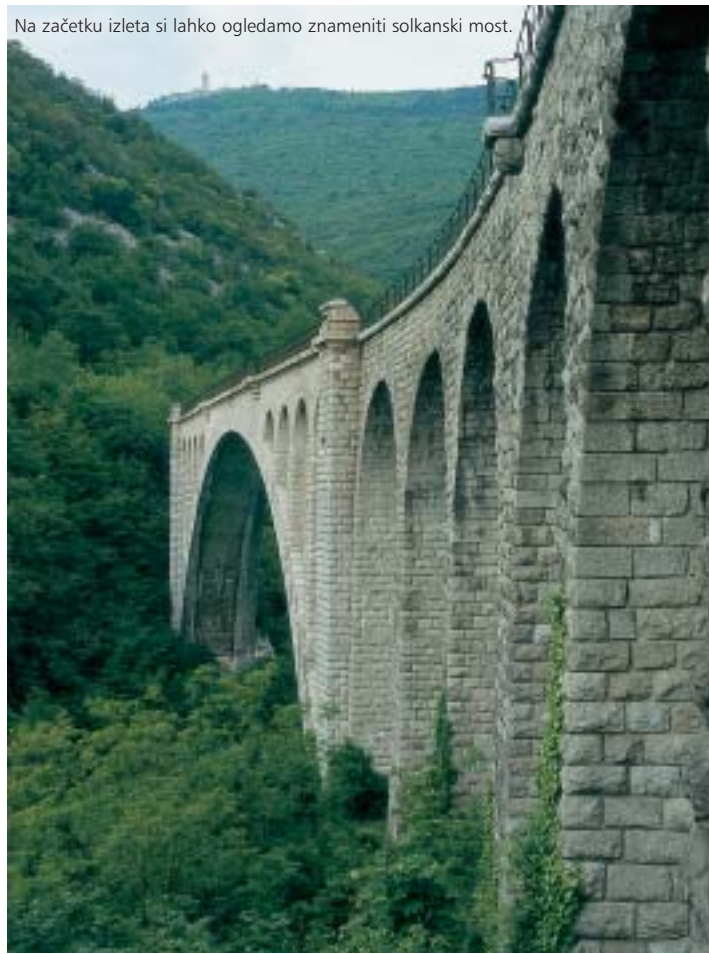
smerokaza *Kanal*. Tam stopimo po stezi navkreber, navzdol in okoli do hriba s cerkvijo sv. Jakoba. Po stezi se vzpnemo na vrh, ki je veličastno razgledišče. Sestopimo po kolovozu, na katerega smo prej prišli s poti, in nato po stezi do ceste. Tam desno navzdol pokaže smerokaz *Kanal*. Po gozdnih poteh in stezah sestopimo v Gorenjo vas in v Kanal; razcepi so dobro označeni. Ko v Kanalu pridemo skozi podvoz, gremo desno na železniško postajo. S Korade **2 uri in pol** hoje. Skupaj **8 ur** hoje.

Izletniška karta Goriško (1 : 50.000).

Iz smeri Sežana in Jesenice je za izlet več možnosti med tednom. V soboto in nedeljo pride v poštev vlak z odhodom z ž. p. Nova Gorica ob 5.28 ali 7.35. Do ž. p. Solkan je le 3 minute vožnje oziroma 2 kilometra daleč, tako da gremo lahko iz Nove Gorice do slednje postaje kar peš.

Za vrnitev v Novo Gorico na ž. p. Kanal počakamo na vlak ob 18.21 ali 20.30. Najprimernejši vlak proti Jesenicam odpelje ob 18.32.

Na začetku izleta si lahko ogledamo znameniti solkanski most.



Slikovna križanka



PETER BOŽIČ			PROSTOR ZA DRSANJE	NEKD. SL. KLERIKAL. POLITIK (MARKO)	IZABELA (KRAJŠE)	JUŽNI SADEŽ	CENTIMETER			RAZ-MOČENA ZEMLJA	IZREK, PREGOVOR	ODTALITEV	GORA V GRČIJI TAIGETOS KRAJŠE	SVOD, OBOK
PROSTOR, KJER KOPLJEJO RUDO							LASTNOST DOBREGA IGRALKA RIBIČ							
ZELO MOČNO RAZ-STRELIVO								PES, KI SLEDI OB-STRELIJENO DIVJAD						
PREVOZ ČESA NA DOLOČEN KRAJ								IZVEDENEC V TAKTIKI NEM. REŽ. (FRITZ)						
PREDMET JAJČASTE OBLIKE					GOSTA BOMBAŽNA TKANINA						TURŠKI VELIKAŠ KRAJ PRI SEVNICI			
ZVITEK					IGRALKA TKAČEV	JOŽICA AVBEJ			TRAVNIŠKA RASTLINA NOSEČA ŽENSKA					
risba KIH	SOKRATOVA ŽENA	HUMORIST-KA PUTRIH BOLNIK Z REVMO				TUJA ANA DEL JADRNIC				LETEV PRIPADNIK NARODA V PIRENEJIH				
ZAJEDAVEC SRAMNA UŠ							UŽITNA GOBA						ANGLEŠKI FILMSKI REŽISER (KEN)	PREBIVALCI RTIČ
SEKA, SEKANJE							ODJUGA	SANJAČ TUJA PEVKA (AMANDA)						
STARO-RIMSKI POZDRAV				MLA-DOSTNIK										
NOVO MESTO			PODELITEV IMENA	AMERIŠKA TEDENSKA REVUIJA	MRAVLJA RDEČE BARVE							NIKELJ KITAJSKA (ZASTAR.)		
OLIKA, OBZIR					SL. GLED. IGRALKA (BERNARDA) RUS.ČRKA					MLEČNI IZDELEK	SL.PISEC (JANKO) NEKD.MB TOVARNA			
KEMIČNA PRVINA (ZNAK Y)						SPRETNOST V PRERE-KANJU UČENJE								
RAZLAGALEC SVETEGA PISMA								UMETNO MODRO BARVILO						
IGRALKA								ITAL. MODNI KREATOR (GIORGIO)						

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

pm, id, eristik, črnava, nonsens, rifnik, k, ves, vreteno, kr, kes, žirat, rtič, otto, oka, mink, snežinka, vanga, tir, lessonit, kor, kočijaž, star, udar, vata, perioda, menzel, rod, tanja, ribič, arija, sali, iza, vetev, kekkonen, amida, ana, mami.



MED POLETNIMI POČITNICAMI POTEPANJE PO AVSTRIJI ŠE NIKOLI TAKO UGODNO

Mladi do 19. leta: samo 19 evrov za dva meseca potovanja
Mladi do 26. leta: samo 39 evrov za mesec dni potovanja

V sodelovanju z Avstrijskimi železnicami smo za mlade iz Slovenije pripravili posebno ugodno ponudbo za letošnje poletje. Za samo 19 oziroma 39 evrov bodo mladi poleti lahko potovali po Avstriji po dolgem in počez.

Vozovnica Jugend-Ferriennetzkarte Österreich:

- namenjena je mladim, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 19 oziroma 26 let
- velja za potovanja v 2. razredu
- velja za potovanja po progah Avstrijskih železnic z vsemi vrstami vlakov
- z njo lahko mladi ob sobotah, nedeljah in praznikih potujejo brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure naprej (ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje)
- velja od 1. julija do 31. avgusta 2005
- pred nakupom mora potnik predložiti potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika ima pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku
- kupiti jo bo mogoče na potniških blagajnah PIC Ljubljana, Maribor, Celje in Koper

Z vozovnico Jugend-Ferriennetzkarte Österreich boste imeli od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta.

Za nakup vozovnice Jugend-Ferriennetzkarte Österreich potrebujete mladinsko kartico EURO<26.

