

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Prevzem zadnje od dvajsetih večsistemskih lokomotiv Puhan: Slovenske železnice lahko postanejo uspešno podjetje

Potniški promet

Posebni vlak v Koper Izlet z vlakom v Makedonijo

Tovorni promet

Nova dostavna vozila in viličarji Projekt poslovnega sodelovanja s sosednjimi železniškimi upravami

Vleka

Zamenjava bakrenih drsalk odjemnikov toka

Tujina

Posodabljanje infrastrukture in voznega parka za potniški promet v Vzhodni Evropi

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



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



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Dario Cortese, Viktor Šinkovec, Miško Kranjec, Marko Tancar, arhiv SŽ. • tisk: DNK 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!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 25. junija.



Aktualno

Slovenske železnice so prevzele zadnjo večerstemsko električno lokomotivo serije SŽ 541



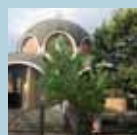
Aktualno

Slovenske železnice imajo po Puhanomem prepričanju kljub kar nekaj težavam vse možnosti, da postanejo uspešno podjetje. Za izboljšanje poslovanja bo treba spremeniti predvsem strukturo stroškov, zmanjšati dolgove in rekonstruirati infrastrukturo.



Potniški promet

V Koper je maja pripeljal posebni agencijski vlak iz Avstrije. Zaradi prekoračene dolžine vlaka glede na postajne perone so bili nujni posebni ukrepi.



Potniški promet

Z Info centrom Ljubljana smo se odpravili na izlet z vlakom v Makedonijo.



Tovorni promet

Sekcije za tovorni promet in Sekcija za male pošiljke so bogatejše za nova sodobna dostavna vozila in viličarje.



Tovorni promet

Čeprav so SŽ vstopile v EU, dejansko na državnih mejah niso bili vzpostavljeni vsi pogoji za prost pretok železniškega prometa med upravami. Predstavitve projekta poslovnega sodelovanja s sosednjimi železniškimi upravami in priprave na dejansko interoperabilnost.



Vleka

Medsebojna interakcija bakrene drsalke odjemnika toka (OT) z drsenjem po bakrenih kontaktnih vodnikih vozne mreže je povzročala precejšnje težave in velike stroške pri vzdrževanju oziroma pogoste zamenjave sklopov OT in vozne mreže. Nova tehnologija in razvoj ogljenih drsalk sta v zadnjem času prinesla velik napredek.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Uvodna stran Nove proge ima posebno veljavo. Je mesto, ki bralca uvaja v vsebino revije, ga opozarja na aktualne in bistvene dogodke ter daje ton reviji. Pojavljanje na tej strani pomeni posebno vrsto odgovornosti. Odgovornost do bralcev in podjetja. Kot novi odgovorni urednik bi zato rad izrabil ponujeno priložnost in se Slovenskim železnicam zahvalil za izkazano zaupanje za prihodnje urejanje Nove proge.

Prejel sem dobro zapuščino. Z ekipo, ki se je oblikovala okrog Nove proge, sem v celoti zadovoljen. Gre za kakovostne in dejavne avtorje ter druge sodelavce, ki se zavedajo pomena obveščanja zaposlenih o dogodkih v podjetju in v zvezi z železnico. Izredna odlika revije so njen stalni razvoj in priložnosti za obogatitev ravni obveščanja v podjetju. Potrebe zaposlenih, vodstva in javnosti po ustreznem obveščanju in obveščenosti se s časom spreminjajo in rastejo. Upam, da me bosta uredniško oko in uho na tej poti zvesto spremljala in da bosta zaznala vaše potrebe.

Na vsebino Nove proge vplivajo tako urednik kot bralci. Oboji ustvarjamo njeno vsebino in javno mnenje. Aktualno dogajanje in osebni pogled železničarjev na to dogajanje mi bosta služila za vodilo. Zlasti v časih hitrih in korenitih sprememb je posredovanje popolne informacije pomembno za dobro obveščenost zaposlenih in javnosti.

Nova proga se lahko pohvali z zvestim krogom bralcev tudi zunaj železnice. To so, med drugimi, tudi tisti, ki velikokrat neposredno ali posredno odločajo o železnici. Njim predstavljamo naša stališča in predloge za reševanje težav. Glas železničarjev tako tudi z Novo progo prodira do javnosti in sooblikovalcev dokumentov, ki vplivajo na poslovanje železnice. Nova proga zna seveda tudi prisluhniti mnenju zunanje strokovne javnosti in njihove poglede predstaviti zaposlenim. Na ta način je krog informiranja sklenjen.

Povabilo k urejanju Nove proge sem sprejel kot osebni izziv. Poročevalske in uredniške izkušnje sem sproti nabiral na drugih delovnih mestih na železnici in zunaj nje, urejal sem reviji Železničar in Popotnik, nazadnje pa sem bdel nad objavami iz potniškega prometa. Najbolje sem se počutil pri tistih delovnih nalogah, kjer sem lahko izrazil svojo ustvarjalnost. Menim, da Nova proga takšne priložnosti ponuja vsem, ki se z njo ukvarjamo. Rad imam novosti, zato me privlači zamisel o nadaljnjem vsebinskem in oblikovnem razvoju Nove proge.

Naj sklenem uvodnik s povabilom bralcem, da se nam še naprej pridružijo s svojimi članki ali morebitnimi pripombami in predlogi za boljše obveščenost.

Veliko prijetnega branja!

Prevzem zadnje od dvajsetih večsistemskih lokomotiv



Lokomotiva Siemens serije 541 na Jesenicah

V petek, 25. maja, so Slovenske železnice prevzele zadnjo večsistemsko električno lokomotivo serije SŽ 541. Vožnje z Jesenic do Ljubljane so se udeležili generalni direktor Slovenskih železnic mag. Peter Puhan s sodelavci in Gottfried Schuster, direktor divizije za prometno tehniko pri podjetju Siemens AG Austria s sodelavci.

Prvo šolanje strojevodij za lokomotive SŽ 541 je potekalo v Ljubljani junija lani.

Predstavniki Siemensu so po končanem šolanju izdali certifikate prvim šestim udeležencem, ki so potem kot inštruktorji prevzeli nadaljnje šolanje strojevodij. Od samega začetka projekta uvajanja novih lokomotiv, šolanja in nadaljnega usposabljanja strojevodij v teh procesih zelo uspešno sodelujeta strojevodska inštruktorja Kristijan Matko in Emil Lipovšek.

Vse šolanje je potekalo v

Ljubljani, in ne v tujini pri Siemensu, kot je v navadi pri drugih železniških upravah. Ta trenutek je za vožnjo na lokomotivah serije 541 usposobljenih 166 strojevodij, do konca tega leta pa se bo na enak način usposobila večina strojevodij Slovenskih železnic.

»Šolanje obsega 40 ur, od tega je 20 ur teoretičnega dela, 20 ur pa je praktičnega prikaza na lokomotivi. Predavanja potekajo na Vilharjevi 2 v Ljubljani.

Praktično usposabljanje se opravi v štirih izmenah glede na razpored službe. Strojevodja tako spozna lokomotivo in se usposobi za teoretični izpit. Praktični izpit opravi strojevodja ob navzočnosti komisije v sestavi najmanj treh članov. Uspeh na izpitu je izreden, vsi se želijo naučiti nove lokomotive. Slovenske železnice so po 30 letih, glede lokomotiv, preskočile vse vmesne faze, zato je želja, da bi osvojili novo



Albert Pavlič, Igor Hauptman, Gottfried Schuster (Siemens AG Austria), Peter Puhani, Tihomir Rajlič (direktor Siemens Slovenija d.o.o.) in Valter Oblak

lokomotivo, velika«, je povedal inštruktor strojevodij Kristijan Matko.

Nove lokomotive so do danes prevozile več kot 1,1 milijona kilometrov. Ena tovrstna lokomotiva povprečno na mesec prevozi do 15 tisoč kilometrov. Z Avstrijskimi železnicami si izmenjujemo lokomotive iste vrste in tako skrajšujemo postanke na meji, naše lokomotive vozijo med Koprom in Linzem ter med Beljakom, Zalogom in Dobovo. Sodelovanje z Avstrijskimi železnicami temelji na vzajemnosti – kolikor vlakovnih kilometrov opravijo avstrijske lokomotive pri nas, toliko jih tudi slovenske opravijo v Avstriji. Po sedaj veljavnem razporedu naše lokomotive prevozijo v Avstriji po 1.356 kilometrov na dan, po spremembi voznega reda junija pa se bodo še skrajšali postanki na meji, in predvidevamo, da bodo naše lokomotive prevozile v Avstriji po 2.046 kilometrov na dan. Lokomotive SŽ 541 so upravičile pričakovanja tako glede vleke kot tudi veliko boljših delovnih

razmer za strojevodje glede upravljanja lokomotive, hrupa in udobnosti. »Izkušnje stro-

jevodij z novimi lokomotivami so na ravni pričakovanja. Glede udobja in razpoložljivosti ni

primerjave z drugimi lokomotivami. Razpoložljivost lokomotiv dosega celo 92 odstotkov,« pravi Kristijan Matko. Z njimi je mogoče iz Kopra hitreje voziti težje vlake (zdaj 850, prej 750 ton), saj zaradi vlečne karakteristike in zveznega krmiljenja vsakega od vlečnih motorjev posebej ni težav med speljevanjem in vožnjo tudi v težjih vremenskih razmerah. Omeniti moramo tudi manjšo specifično porabo energije in vračanje energije v vozno mrežo med elektrodinamičnim zaviranjem. Zaradi učinkovitega tovrstnega zaviranja pričakujemo na progi proti Kopru manj pnevmatskega zaviranja vlakov in zato tudi izboljšanje požarne varnosti v sušnih obdobjih.

Do zdaj so vsi sklopi na lokomotivah večinoma delovali brezhibno. Posamezna potrebna popravila opravi Siemens pod garancijskimi pogoji v dogovorjenih rokih. Vzdrževanje lokomotiv SŽ 541 uspešno poteka v Centralnih delavnicah, ki so se usposobile in opremile za tovrstna dela.



Šolanje na lokomotivi, inštruktor Kristijan Matko in strojevodja Marko Pevec.

Tiskovna konferenca posloводства Holdinga Slovenske železnice

Puhan: Slovenske železnice lahko postanejo uspešno podjetje



Člani posloводства na tiskovni konferenci: Branko Omerzu, Peter Puhan, Igor Hauptman in Albert Pavlič.

Na prvi tiskovni konferenci novega posloводства, ki je bila 22. maja, so bili predstavljeni rezultati poslovanja Slovenskih železnic v letošnjem prvem četrtletju.

Slovenske železnice imajo po Puhanovem prepričanju kljub kar nekaj težavam vse možnosti, da postanejo uspešno podjetje. Za izboljšanje poslovanja bo treba spremeniti predvsem strukturo stroškov, zmanjšati dolgove in rekonstruirati infrastrukturo. Še pred rekonstrukcijo infrastrukture pa je, tako Puhan, treba odpraviti ozka grla. V prihodnje se moramo začeti razvijati in bistveno povečevati prihodke.

Slovenske železnice so v prvih treh mesecih letos ustvarile 1,3 milijona evrov izgube, dolgovi pa so dobrih 256 milijonov evrov. »Izguba nastaja predvsem v potniškem prometu in pri vzdrževanju železniške infrastrukture, medtem ko na področju tovarnega prometa izkazujemo dobiček,« je dejal namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu. V potniškem prometu so Slovenske železnice

v prvem trimesečju ustvarile 1,61 milijona evrov izgube, v prvih štirih mesecih pa 1,62 milijona evrov izgube. Pri vzdrževanju infrastrukture je trimesečna izguba znašala 2,24 milijona evrov, v štirih mesecih pa 3,15 milijona evrov. »Tovarni promet je v prvih treh mesecih ob upoštevanju uporabnine izkazal poslovni izid v višini 1,42 milijona evrov dobička pred obdavčitvijo, v prvih štirih mesecih pa 2,37 milijona evrov,« je številke nanizal Omerzu.

Glede strukture stroškov je Puhan kot glavno težavo omenil visoke stroške dela, ki sestavljajo 57 odstotkov vseh stroškov. V svojem mandatu si želi stroške dela zmanjšati pod 50 odstotkov, pri čemer pa je prepričan, da za zmanjševanje stroškov ne bo treba zmanjšati plač ali števila zaposlenih. »Rigoroznega zmanjševanja ne bo, saj bomo poskušali najti druge rezerve. Število zaposlenih na Slovenskih železnicah je sicer večno vprašanje. V tako kratkem času vodenja železnic ne morem odgovoriti na vprašanje,

ali je število zaposlenih pravo ali ne, dobivam pa od vseh vodij enot želje po večjem številu,« je še pojasnil Puhan.

Za boljše poslovanje Slovenskih železnic je nujna tudi rekonstrukcija železniške infrastrukture in gradnja novih železniških prog na smereh 5. in 10. koridorja. »Rekonstrukcija na teh odsekih pomeni dvotirno progo, elektrifikacijo, osno obremenitev 22,5 oziroma 25 ton, končno hitrost več kakor 160 kilometrov na uro, na nekaterih odsekih pa celo do 250 kilometrov na uro, telekomu-

nikacijsko in varnostno opremo ter izvenivojska križanja. Želimo biti prvi operater in v prihodnje prvi logist. Za to pa bo potrebna posodobitev celotnega poslovanja - vozni park, centralno vodenje prometa, signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave, informatika, transparentnost in obvladovanje stroškov,« je povedal Puhan.

»Regres bomo izplačali v predvidenem roku, to je do konca junija. Po zdajšnjih predvidevanjih zato ne bo treba najemati dodatnih kreditov,« je zatrdil Puhan.

Obiski posloводства na terenu

Slovenske železnice so velik sistem, ki ga sestavljajo različne organizacijske enote po vsej Sloveniji. V Sloveniji skorajda ni večjega kraja, ki ga ne bi železniški tiri povezovali z drugimi kraji doma in onkraj meja. Da spoznavanje novega delovnega mesta le iz pisarne nikakor ni primerno, je hitro spoznal tudi generalni direktor, mag. Peter Puhan. Zato se je odločil skupaj z drugimi člani posloводства obiskati najpomembnejša železniška vozlišča na glavnem prometnem križu – seveda z vlakom. Konec maja je tako posloводство že obiskalo Koper, Jesenice in Dobovo, v času oddaje materiala za Novo progo pa se že pripravljajo na obisk Hodoša in Šentilja.

»Z dosedanjimi obiski enot na terenu sem zelo zadovoljen,« je poudaril generalni direktor. »Prav vsakič sem spoznal številne prizadevne delavce in izvedel kaj novega, naj gre za dobro sodelovanje med različnimi enotami ali za različne težave, ki jih bomo morali rešiti.« Mag. Puhan je zato že obljubil, da bo spoznavanje našega podjetja nadaljeval tudi po dopustniških mesecih, obenem pa se bo tudi pozneje z veseljem vračal na postaje, ki jih je že obiskal. MT



Na postaji Hrpelje Kozina.

Sprejet je socialni sporazum

Dvanajstega junija so generalni direktor Slovenskih železnic, direktor Centralnih delavnic Ljubljana, direktor Železniškega invalidskega podjetja, predsednik Sveta delavcev Slovenskih železnic in predsedniki osmih reprezentativnih sindikatov podpisnikov KPDŽP podpisali Socialni sporazum za področje železniškega prometa za obdobje 2007-2009.

Socialni dialog je eden bistvenih pogojev za uresničevanje temeljnega cilja poslovanja družb v dejavnosti železniškega prometa ter upoštevanja interesov zaposlenih, je zapisano v sporazumu. S sporazumom so podpisniki izrazili namero za sklenitev nove kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, preučitev možnosti uvajanja gibljivega dela plače, zagotavljanje potrebne kadra tudi s horizontalnim in vertikalnim napredovanjem zaposlenih, izvedbo revizije ocene tveganja na posameznih delovnih mestih ter obravnavanje vprašanja učinkovitosti izvajanja sistema vodenja in v tem okviru tudi odgovornost posameznih vodilnih delavcev.

Sporazum se bo uresničeval preko Ekonomsko socialnega sveta s področja železniškega prometa, sklenejo pa ga lahko tudi druge odvisne družbe ali organizacije, ki so del poslovnega sistema slovenskih železniških družb. Sklenitev socialnega sporazuma nedvomno pomeni pomemben korak pri krepitvi socialnega dialoga in predstavlja trden temelj za njegov nadaljnji razvoj.

Andrej Vidic

S seje nadzornega sveta

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 31. maja obravnaval predlog pogodbe o skupnem vlaganju med Holdingom Slovenske železnice in TriGranitom za projekt Potniški center Ljubljana. Pogodbo so že prej uskladile in potrdile strokovne skupine obeh podjetij. Nadzorni svet je po obravnavi pogodbe soglašal z njeno sklenitvijo. Pogodbo mora sedaj odobriti še vlada Republike Slovenije.

S potrditvijo pogodbe je bil storjen korak bliže začetku gradnje izredno pomembnega projekta, ki bo omogočil revitalizacijo pomembnega dela Ljubljane, meščanom ponudil nove vsebine ter tudi železniškim in avtobusnim potnikom omogočil ponujanje boljših storitev.

Nadzorni svet je tudi sprejel poslovni načrt Slovenskih železnic za leto 2007. Načrt predvideva, da bodo Slovenske železnice v tovrstnem prometu opravile za štiri odstotke več dela kot lani. Transportni prihodki tovrstnega prometa se bodo povečali za 5,7 odstotka. V potniškem prometu se bo število oprav-

ljenih potniških kilometrov predvidoma povečalo za 1,7 odstotka, transportni prihodki pa za 2,6 odstotka. Prihodki iz opravljanja gospodarskih javnih služb naj bi se v primerjavi z letom 2006 predvidoma nominalno žal zmanjšali – v potniškem prometu za 1,2 odstotka oziroma za pol milijona evrov in pri tekočem vzdrževanju infrastrukture za 11,2 odstotka oziroma za 5,5 milijona evrov. Poslovodstvo Slovenskih železnic si zato v dogovorih z ministrstvom za promet in ministrstvom za finance že prizadeva za zagotovitev dodatnih sredstev, ki so potrebna za nujna vzdrževalna dela.

Za leto je predvideno plačilo višje uporabnine v tovrstnem prometu, v potniškem prometu uporabnina ni predvidena. Usklajevanje o višini uporabnine še poteka. Ob predvideni uporabnini v višini 1,7 milijona evrov bodo Slovenske železnice poslovno leto predvidoma končale s pozitivnim poslovnim rezultatom v višini 635.000 evrov pred obdavčitvijo. MF

Zakaj moramo poznati številko 112?

Železničarji in občani smo vsak dan posebej ogroženi in izpostavljeni možnim poškodbam v prometnih in drugih nesrečah. Naš vsakdan je zaznamovan z uporabo avtomobilov in vlakov. Že za prihod na delo potrebujemo prevozno sredstvo, če pa smo še sami dejavni udeleženci v železniškem prometu, smo še toliko bolj izpostavljeni možnosti, da nas doleti nesreča ali smo sami eden od poškodovancev v njej.

Zato je nujno, da poznamo številko 112 za klic v sili, na kateri lahko dobimo ustrezno pomoč. Pri delovanju sistema imajo središčno vlogo centri za obveščanje. V Sloveniji deluje trinajst regijskih centrov in državni center za obveščanje. Državni center za obveščanje skrbi predvsem za delovanje informacijskega sistema, regijski centri pa poleg zbiranja podatkov in odzivanja na klic v sili (številka 112) opravljajo dispečersko službo za gasilstvo, nujno medicinsko

pomoč, gorsko reševalno službo, jamarsko reševalno službo, podvodno reševalno službo, Civilno zaščito in druge reševalne službe.

Številka 112 za klic v sili se v Sloveniji uporablja od začetka leta 1997. To številko lahko pokličemo, kadar se znajdemo v stiski in potrebujemo pomoč gasilcev (ne samo za gašenje požarov, temveč tudi za tehnično reševanje iz vozil, stanovanj, iz vode, jam in podobno), nujno prvo medicinsko pomoč (za obolele in ranjene) in pomoč katere koli druge reševalne službe. Na številki 112 lahko dobimo tudi informacije o vremenskih, vodnih, snežnih in drugih razmerah, o motnjah in pretrganju oskrbe s pitno vodo, električno in drugo energijo ter o drugih življenjsko pomembnih vprašanjih.

Z zakonom o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami je v 4. členu določeno, da mora **vsakdo obvestiti najbližji center za**

obveščanje ali policijo o vsaki nevarnosti naravne ali druge nesreče takoj, ko jo je opazil ali je zanj izvedel. V 16. členu je tudi določeno, da **mora vsakdo osebi, ki je v življenjski nevarnosti ali ji preti nevarnost za zdravje, priskočiti na pomoč**, če s tem ne ogrozi svojega življenja ali zdravja. Če posameznik ni zmožen ponuditi pomoči, mora o tem takoj obvestiti center za obveščanje na številko 112. **To velja tudi za zaposlene železničarje na vlakih in postajah, če je ranjen potnik ali sodelavec.**

Prek omenjenih centrov se prenašajo tudi zahteve, pozivi, razglasi, pojasnila in napolila ob alarmih ter druga nujna sporočila v zvezi z nevarnostmi nesreče vlade, župana, poveljnika civilne zaščite, ki jih morajo mediji (radio, TV in drugi) takoj brezplačno objaviti.

Janez Perko

Peter Puhan predsednik Združenja za promet in zveze GZS

Petindvajsetega maja je Upravni odbor Združenja za promet in zveze na svoji konstitutivni seji izvolil mag. Petra Puhana, generalnega direktorja Holdinga Slovenske železnice, za novega predsednika Združenja za promet in zveze.

Direktor združenja je Robert Sever, ki mu je Upravni odbor združenja soglasno potrdil novi štiriletni mandat. Podpredsedniki združenja so postali direktorica kopske Intereuropa Transport Jana Kuzman, direktor kopskega Globusa Emil Bandelj in direktor brežiškega Integrala Brebus Jože Baškovič. MF

Posebni vlak v Koper

Če smo se januarja pohvalili, da smo organizirali posebni vlak v Beograd s kar enajstimi vagoni, je bil maja ta rekord vsekakor presežen. Vlaka sicer nismo organizirali na Slovenskih železnica, temveč je prišel k nam iz tujine, je pa to vseeno dogodek, ki ga je treba omeniti.

Čeprav se tovrstni prevozi običajno pripravljajo precej vnaprej, so nas Avstrijske železnice (poslovna enota *Erlebnisbahn*) o načrtovanem prevozu obvestile šele sredi aprila. Po njihovi prvotni informaciji naj bi k nam prišel vlak v sestavi 14 ležalnikov in salona, katerega organizacijo je vodila agencija DocLX Travel Events GmbH. Že pri tej sestavi se je izpostavilo vprašanje tehničnih možnosti

na postaji Koper. Ko so bila vsa vprašanja razčiščena in prevoz potrjen, so Avstrijske železnice posredovale novo željo. Vlak naj bi pripeljal s skupaj 17 vagoni, kar je pomenilo težo 805 ton in dolžino 448 metrov – kar sploh ni mačji kašelj niti za večje zahodnoevropske postaje. (Za primerjavo naj povemo, da je na postaji München omejitvev 15 vagonov). Zaradi prekoračene dolžine vlaka glede na postajne perone so bili nujni posebni ukrepi.

Na postaji Koper je bilo ob taki množici živahnih potnikov kot v mravljišču. Za uspešno realizacijo prevoza je nujno dobro sodelovanje različnih služb in posameznikov, med katerimi je bil vsak le delček celotnega



Prestopanje potnikov iz vlaka v avtobuse v Kopru.

mozaika. Da se je »tokratna invazija« na Koper uspešno odvijala je vsekakor tudi zasługa šefa postaje Koper gospoda Ražmana, pohvaliti pa je treba tudi vse druge sodelujoče.

Na koncu bi si morda le zastavili vprašanje, zakaj je končna postaja vlakov Koper, »končna postaja« turistov pa žal pogosto nekje na Hrvaškem. Eden najpomembnejših razlogov za to so visoke cene turističnih zmogljivosti v Sloveniji, a to je že druga zgodba, ki z železniškim prevozom nima neposredne zveze. Bi pa v prihodnje vseeno kazalo povezati organizatorje prevoza in obalne turistične delavce, tako da bi čim večji delež tujih gostov zadržali na slovenski obali.



Agencijski vlak na postaji Brezovica.

Smer EXIT ...

Petrovaradinska trdnjava



Ko so v Koloseju napovedovali film *V kot Vendeta*, je globok, skrivnosten in temačen moški glas ponavljal »Remember, remember the 5th november« ... No, potem se je pokazalo, da film niti ni bil kakšna mojstrovina, ampak glas, glas pa je bil.

Napisana beseda nima takega učinka, ima pa druge možnosti: shranite si ta list iz Nove proge (ali še bolje, shranite si celotno Novo proggo), ker bi bilo novosadski festival EXIT, glede na goste, ki prihajajo letos, res greh zamuditi. Prihajajo pa: legendarni raper Snoop Dogg, hip hop in soul pevkica Lauryn Hill, skupina Wu-Tang Clan, rokerji bodo gotovo prišli na svoje z Robertom Plantom, pevcem skupine Led Zeppelin, potem so tu še Basement Jaxx, CSS, LTJ Bukem in Mc Conrad, Roger Sanchez itn. Več o EXIT-u na www.exitfest.org.

Letos bo festival na Petrovaradinski trdnjavi v Novem Sadu potekal od 12. do 15. julija.

Ljubljana–Novi Sad

MV 297/419 odpelje iz Ljubljane ob 6.15, v Stari Pazovi ste ob

14.50, tu prestopite na vlak 2402 ob 15.51 in ste v Novem Sadu ob 16.48.

MV 415 odpelje iz Ljubljane ob 8.35, v Stari Pazovi ste ob 16.43, tu prestopite na vlak 3452 ob 17.39 in ste v Novem Sadu ob 18.35.

Novi Sad–Ljubljana

Vlak B 341 odpelje iz Novega Sada zjutraj ob 5.05 in prispe v Staro Pazovo ob 5.48, tu prestopite na vlak IC 210 ob 7.05, prihod v Ljubljano je ob 15.39.

Vlak 2403 odpelje iz Novega Sada ob 13.00, prispe v Staro Pazovo ob 13.50, prestop in nadaljevanje

vožnje z vlakom MV 418/296 ob 14.12, prihod v Ljubljano je ob 23.28.

Vlak B 841 odpelje iz Novega Sada ob 21.28, prihod v Staro Pazovo je ob 22.16, v Stari Pazovi prestop na vlak MV 410 ob 23.02 s prihodom v Ljubljano ob 8.32.

Najbolj ugodno boste potovali v skupini 6 oseb in več (40-odstotni popust za potovanje skupin) – za povratno potovanje iz Ljubljane v Novi Sad boste odšteli 51,20 evra na osebo, potniki iz Celja boste plačali 47,20 evra, iz Maribora pa 54,20 evra.

Potovanje z vozovnico City Star SŽ–ŽS je poceni. Vozovnica velja en mesec, potovanja pa so dovoljena

vse dni brez časovnih omejitev. Za povratno potovanje z vozovnico City Star SŽ–ŽS boste, če potuje 5 oseb, plačali 54,12 evra na osebo, ne glede na to, ali potujete iz Ljubljane ali Maribora, potniki iz Celja pa nekaj manj, in sicer 48,72 evra na osebo.

Vlak Olympus 411/410 ima v svoji sestavi spalnik in ležalnik. Doplačilo za potovanje v ležalniku – šest postelj v oddelku – do Stare Pazove stane 10 evrov, v oddelku Tourist – tri postelje v oddelku – stane 12 evrov, doplačilo za potovanje v oddelku Double – dve postelji v oddelku – pa stane 18 evrov na osebo za potovanje v eno smer na noč.

Petrovaradinska trdnjava

Petra pomeni v grščini skala, *vár* izvira iz madžarščine in pomeni grad, medtem ko *din* pomeni v turščini vera. Z združitvijo treh besed je nastalo ime Petrovaradin, ki v dobesednem prevodu pomeni "grad na skali, trden kot vera". Petrovaradinska trdnjava - zgodovinski, arhitektonski, umetniški in turistični biser - je zaradi odlične akustike idealna lokacija za festival EXIT. Trdnjavo je projektiral Sebastijan Voban.

"Gibraltar na Donavi" so zgradili v letih od 1692 do 1780. Danes je priljubljena izletniška točka in prizorišče največjega festivala v Jugovzhodni Evropi. V trdnjavi se nahajajo Akademija umetnosti, Muzej mesta Novi Sad, Zgodovinski arhiv, konjeniški in strelski klub, pod trdnjavo pa katakombe, katere si lahko ogledate z vodnikom. Tu so tudi številni ateljeji znanih novosadskih umetnikov, ki vam bodo radi pokazali svoja dela.

Na morje ...

Te dni je v marsikaterem pogovoru največkrat omenjena beseda – dopust. Vprašanja se kar vrstijo: Kam greš? S kom greš? S čim greš? Vsaj na eno vprašanje vam odgovor ponujamo mi. Na letošnji dopust gremo z vlakom, pa tudi če je to Grčija ali Bolgarija. A začeli bomo kar pri sosedih.

Pulj

Vlak v Pulj bo v poletni sezoni vozil vsak dan od 23. junija do 26. avgusta. Odhod iz Ljubljane ob 7.10. prihod v Pulj je predviden ob 11.16, vrnitev iz Pulja je ob 18.02, prihod v Ljubljano ob 22.19. Tudi potniki s štajerskega konca imajo povezavo s tem vlakom – z regionalnim vlakom 605 ob 3.50 iz Maribora in 4.50 iz Celja, prihod v Ljubljano ob 6.16. ob vrnitvi pa z regionalnim vlakom 604 - odhod iz Ljubljane ob 22.45, prihod v Celje ob 00.15, prihod v Maribor ob 01.14.

Povratna vozovnica s popustom na podlagi kartice SŽ EURO<26 vas bo za relacijo Ljubljana–Pulj in nazaj stala le 26,40 evra, za potovanje iz Celja v Pulj in nazaj boste odšteli 36,40 evra, za potovanje iz Maribora v Pulj in nazaj pa 44,20 evra.

Potovanje z vozovnico City Star SŽ–HŽ je še cenejše, vendar za to vozovnico veljajo določena pravila – v odhodu ni omejitve, vrnitev pa je mogoča šele od 0.00 ure prve nedelje po

začetku veljavnosti vozovnice. Otroci v starosti 6 do 15 let v spremstvu staršev ali starih staršev potujejo brezplačno. Za povratno potovanje z vozovnico City Star SŽ–HŽ boste, če potuje 5 oseb, plačali 24 evrov na osebo, ne glede na to, ali potujete iz Maribora, Celja ali Ljubljane.

Za potovanje 6 oseb in več pa izkoristite 40-odstotni popust za potovanje skupin – v skupini 6 oseb in več boste za povratno potovanje iz Ljubljane v Pulj odšteli 22,40 evra na osebo, potniki iz Celja boste plačali 31,20 evra, iz Maribora pa 37,80 evra.

Reka

Na Reko, ki je odlično izhodišče za nadaljevanje poti na otoke, vozita dva para vlakov, vlaki vozijo vsak dan. Vlak 481 odpelje iz Ljubljane jutraj ob 6.20, prispe v Opatijo ob 8.40 ter na Reko ob 8.51; vlak 483 odpelje iz Ljubljane ob 14.55, prispe v Opatijo ob 17.13, ter na Reko ob 17.24. Vrnitev z Reke je mogoča z vlakom 482, ki odpelje z Reke ob 12.57, iz Opatije ob 13.08, prihod v Ljubljano je ob 15.25; z vlakom 480 pa se z Reke lahko vračate ob 20.45, iz Opatije ob 20.56 in prispete v Ljubljano ob 23.22. Potniki iz Maribora ali Celja imajo možnost direktnega potovanja (brez vmesnega prestopanja v Ljubljani) – z kurznim vagonom Dunaj – Reka in nazaj v vlaku EuroCity Emona 150/151, ki se v Ljubljani priključi vlaku 483/482. Odhod iz Maribora je ob 11.50 ter iz Celja ob 12.45, prihod v Opatijo ob 17.13, in na Reko ob 17.24; vrnitev z Reke ob 12.57, ter Opatije ob 13.05, prihod v Celje ob 17.17, prihod v Maribor ob 18.13.

Povratna vozovnica s popustom na podlagi kartice SŽ EURO<26 vas bo za relacijo Ljubljana–Opatija Matulji in nazaj stala 15,20 evra, za potovanje iz Celja v Opatijo in nazaj boste odšteli 25,40 evra, za potovanje iz Maribora v Opatijo in nazaj pa 32,20 evra.

Za povratno potovanje v 2. razredu z vozovnico City Star SŽ–HŽ boste, če potuje pet oseb, plačali 14,40 evra na osebo, ne glede na to, ali potujete iz Maribora, Celja ali Ljubljane. Za potovanje v skupini 6 oseb in več boste za povratno potovanje iz Ljubljane v Opatijo odšteli 13 evrov, iz Celja boste plačali 21,80 evra, iz Maribora pa 27,60 evra na osebo.

Za povratno vozovnico s popustom na podlagi kartice SŽ EURO<26 na relaciji Ljubljana–Reka boste plačali 16,40 evra, iz Celja na Reko in nazaj boste odšteli 26,60 evra, za potovanje iz Maribora na Reko in nazaj pa 33,40 evra. Za povratno potovanje z vozovnico City Star SŽ–HŽ boste, če potuje 5 oseb, plačali 24 evrov na osebo, ne glede na to, ali potujete iz Maribora, Celja ali Ljubljane. Za potovanje v skupini 6 oseb in več boste za povratno potovanje iz Ljubljane na Reko odšteli 14 evrov na osebo, potniki iz Celja boste plačali 22,80 evra, iz Maribora pa 28,60 evra na osebo.

Split

Split je prav tako odlično izhodišče za nadaljevanje poti na otoke. Iz Ljubljane sicer ni direktnih vlakov do Splita, vendar goste povezave z Zagrebom, ter potem povezave iz Zagreba, še posebej novi hitri ICN vlaki v Split, niso ovira, kvečjemu

spodbuda za izbiro potovanja z vlakom.

Odhod Ljubljana ob 8.35, prihod Zagreb ob 10.52 - vlak 415 (potniki iz Maribora in Celja lahko vstopijo na vlak 415 v Zidanem Mostu ob 9.30 - njihova zveza je vlak ICS 13, ki odpelje iz Maribora ob 8.22, iz Celja ob 9.07, prihod v Zidani Most je ob 9.25). Odhod Zagreb ob 11.05, prihod Split ob 16.34 - vlak ICN 523.

Odhod Ljubljana ob 17.45, prihod Zagreb ob 20.03 - vlak EC 213 (potniki iz Maribora in Celja lahko vstopijo na vlak 213 v Zidanem Mostu ob 18.41 - njihova zveza je vlak ICS 21, ki odpelje iz Maribora ob 16.50, iz Celja ob 17.35, prihod v Zidani Most je ob 17.53). Odhod Zagreb ob 21.45, prihod Split ob 5.54 - vlak B 1823 vozi od 22. 6. do 7. 9. 2007; ali odhod Zagreb ob 22.55, prihod Split ob 6.57 - vlak B 825; ta vlak vozi vsak dan.

Vrnitev iz Splita je mogoča z naslednjimi vlaki:

ICN 522 – odhod Split ob 10.53, prihod Zagreb 16.17, prestop, odhod Zagreb ob 18.10, prihod Ljubljana ob 20.31 - vlak 414 (potniki za Celje in Maribor izstopijo v Zidanem Mostu ob 19.34, ter nadaljujejo potovanje z vlakom 2926 iz Zidanega Mostu ob 20.00, prihod v Celje ob 20.23 in Maribor ob 21.28 – vlak ne vozi ob sobotah).

ICN 524 – odhod Split ob 15.02, prihod Zagreb 20.31, prestop, odhod Zagreb ob 21.05, prihod Ljubljana ob 23.28 - vlak 296; potniki v Celje in Maribor izstopijo v Zidanem Mostu ob 22.33, ter nadaljujejo potovanje z vlakom RG 604/1604 iz

Zidanega Mosta ob 23.34 (do 15. junija in od 27. avgusta 2007) oziroma ob 23.49, (od 16. junija do 26. avgusta 2007) prihod v Celje ob 24.00 oziroma ob 00.15, prihod v Maribor ob 00.59 oziroma 01.14.

B 1822 – odhod Split ob 21.00, prihod Zagreb 5.36 – vlak vozi od 23. junija do 8. septembra 2007, prestop, odhod Zagreb ob 5.55, prihod Ljubljana ob 8.32 - vlak 410 (potniki v Celje in Maribor izstopijo v Zidanem Mostu ob 7.32, ter nadaljujejo potovanje z vlakom 2906 iz Zidanega Mostu ob 8.00, prihod v Celje ob 8.23, prihod v Maribor ob 9.28 – vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih).

B 824 – odhod Split ob 22.22, prihod Zagreb 6.31, prestop, odhod Zagreb ob 7.50, prihod Ljubljana ob 10.06 - vlak EC 212 (potniki v Celje in Maribor prestopijo v Zagrebu na vlak EC 158 z odhodom ob 7.25, prihod v Celje ob 9.10, prihod v Maribor ob 10.09).

Povratna vozovnica s popustom na podlagi kartice SŽ EURO<26 vas bo za relacijo

Ljubljana – Split in nazaj stala 63,80 evra, za potovanje iz Celja boste odšteli 59,40 evra, za potovanje iz Maribora pa 67,40 evra.

Za povratno potovanje v 2. razredu z vozovnico City Star SŽ–HŽ boste, če potuje 5 oseb, plačali 48,24 evra/osebo, če potujete iz Maribora ali Ljubljane, iz Celja pa 42,84 evra/osebo. Za potovanje v skupini 6 oseb in več boste za povratno potovanje iz Ljubljane v Split odšteli 54,80 evra/osebo, iz Celja boste plačali 50,80 evra, iz Maribora pa 57,80 evra. Če pa si zaželite odkrivati malo bolj oddaljene plaže, pa se lahko z vlakom odpravite tudi v Grčijo ali Bolgarijo – v odkrivanju obale Črnega morja.

Solun (Grčija)

Vlak Olympus 411 na relaciji Ljubljana–Solun vozi vsak dan. Odhod iz Ljubljane je ob 21.05, prihod v Solun je predviden ob 21.17 (potniki iz Maribora in Celja lahko vstopijo na vlak 411 v Zidanem Mostu ob 22.04 - njihova zveza je vlak 2927, ki odpelje iz Maribora ob 20.20, iz Celja ob 21.23, prihod v Zidani Most je ob 21.47).

Vrnitev vlaka Olympus 410 iz Soluna je ob 8.35, prihod v Ljubljano ob 8.32 naslednjega dne (potniki v Celje in Maribor izstopijo v Zidanem Mostu ob 7.32, ter nadaljujejo potovanje z vlakom 2906 iz Zidanega Mostu ob 8.00, prihod v Celje ob 8.23, prihod v Maribor ob 9.28 – vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih).

V Solun boste najceneje potovali z vozovnico City Star SŽ–OSE – vozovnica velja en mesec, potovanja pa so dovoljena vse dni brez časovnih omejitev.

Za povratno potovanje iz Ljubljane ali Maribora v Solun, z vozovnico City Star SŽ–OSE boste, če potuje 5 oseb, odšteli 84,72 evra na osebo, potniki iz Celja pa boste plačali 79,32 evra na osebo.

Za potovanje 6 oseb in več pa izkoristite popust za potovanje skupin – v skupini 6 oseb in več boste za povratno potovanje iz Ljubljane v Solun odšteli 112,80 evra na osebo, potniki iz Celja boste plačali 107,20 evra in iz Maribora 117 evrov. Doplačilo za potovanje v ležalniku (šest ležišč v oddelku)

stane 10 evrov na osebo za potovanje v eno smer na noč.

Sofija, Varna ali Burgas (Bolgarija)

Vlak Olympus 411 ima v svoji sestavi tudi direktni spalnik Ljubljana–Beograd–Sofija. Odhod iz Ljubljane je ob 21.05, prihod v Sofijo ob 17.44 (za potnike iz Maribora in Celja velja, da uporabijo iste zveze kot pri potovanju v Solun). V Sofiji potem prestopite na nočni vlak do Varne ali Burgasa.

Za povratno potovanje iz Ljubljane v Burgas boste odšteli 160,40 evra, potniki iz Celja boste plačali 151,20 evra in iz Maribora 167,60 evra.

V skupini 6 oseb in več boste za povratno potovanje iz Ljubljane v Burgas odšteli 112,20 evra na osebo, potniki iz Celja boste plačali 106,60 evra in iz Maribora 116,40 evra.

Za povratno potovanje iz Ljubljane v Varno boste odšteli 162,60 evra, potniki iz Celja 153,40 evra in iz Maribora 169,80 evra.

V skupini 6 oseb in več boste za povratno potovanje iz Ljubljane v Varno odšteli 113,80 evra na osebo, potniki iz Celja 108,20 evra in iz Maribora 118 evrov.

Doplačilo za potovanje v spalniku do Sofije v oddelku tourist - tri postelje v oddelku - stane 15,60 evra, doplačilo za potovanje v oddelku double – dve postelji v oddelku - stane 23,40 evra na osebo za potovanje v eno smer na noč.

Doplačilo za potovanje v spalniku iz Sofije do Burgasa ali Varne v oddelku tourist - tri postelje v oddelku - stane 5,80 evra, doplačilo za potovanje v oddelku double – dve postelji v oddelku - stane 7,80 evra/osebo za potovanje v eno smer na noč.

Vse cene veljajo za potovanje v 2. razredu.



Poletni vlak ICS vozi od Maribora do Kopa ob sobotah, nedeljah in praznikih od 10. junija do 26. avgusta.

Nova ponudba Info centra

Izlet z vlakom v Makedonijo

Balkan ima nekakšen poseben čar, vedno znova preseneča in potnika ne pušča ravnodušnega. To je velikokrat simpatija na prvi pogled, ki se lahko razvije v kaj več. Da Makedonija zna očarati, smo se lahko prepričali železničarji in drugi turisti sredi maja, ko smo se z Info centrom Ljubljana odpravili na izlet z vlakom. Skrbno izbrana destinacija, brezhibna organizacija, prijaznost železniškega osebja na celotni poti in turističnih delavcev v Makedoniji so botrovali nepozabnemu doživetju.

Potovanje skozi Hrvaško, Srbijo in Makedonijo obudi stare spomine na čase pred razpadom Jugoslavije, medtem ko mladi z zanimanjem odkrivajo njim neznane dežele. Presenečeni odkrijejo, da so to gostoljubne in prijazne dežele, ki skrivajo veliko naravnih lepôt. Žal za ogled teh tokrat ni bilo časa niti priložnosti. Vendar Info center Ljubljana obljublja skorajšnjo organizacijo potovanja v Beograd in vožnjo z znanim

Plavim vlakom. Ta je nekoč vozil tovariša Tita.

Makedonija je poglavje zase, po 40-minutni vožnji od mejnega prehoda Tabanovci na makedonski strani nas pozdravi glavno mesto Skopje. To je moderno, pravzaprav novo mesto, zgrajeno na ostankih katastrofalnega potresa, ki se je zgodil 26. julija 1963 ob 5.17 zjutraj z magnitudo 6,1. Ker je potres nastal zelo plitvo (v globini 5 kilometrov) pod mestom, pa tudi zaradi slabo grajenih stavb, je zahteval kar 1070 smrtnih žrtev, 3300 ljudi pa je bilo težje poškodovanih. Osemdeset odstotkov stavb v mestu je bilo uničenih ali težko poškodovanih, med njimi številne bolnišnice, šole in javne zgradbe. Skopski potres je kljub veliki tragediji prinesel velik napredek, vzbudil je zanimanje širše evropske in svetovne javnosti, ki je v letih po potresu pomagala uspešno zgraditi novo, sodobno mesto. Ta potres je pomenil začetek organiziranih domačih in med-

narodnih popotresnih ukrepov zbiranja pomoči in popotresne obnove, mnoge države so dobile prve zakone o potresovarni gradnji (tudi tedanja Jugoslavija), mednarodna seizmološka srenja pa se je začela organizirati in ustanovili so nekatere pomembne mednarodne organizacije (Evropsko združenje za potresno inženirstvo).

Denarna, materialna in druga pomoč iz republik nekdanje Jugoslavije ter številnih držav sveta so prispevale, da si je mesto opomoglo, se začelo razvijati in živeti na novih temeljih. Ne nazadnje, vse zgradbe so grajene protipotresno. V Skopju živi okrog 600.000 prebivalcev, neuradno pa je prebivalcev veliko več. V Makedoniji živi vsaj dva milijona ljudi, Makedonci (64 odstotkov), Albanci (25 odstotkov), Turki (4 odstotki), Romi (3 odstotki), Srbi (2 odstotka) in druge manjšine. Na območjih, kjer živi vsaj 20 odstotkov druge narodnosti, se



Pred spomenikom sv. Cirila in Metoda v Ohridu.

poleg makedonščine v javnih in uradnih zadevah uporablja tudi jezik narodnosti.

Novejša zgodovina Makedonije ni potekala brez konfliktov; dogodki zadnjega stoletja, zlasti za časa druge svetovne vojne, se odražajo na političnem dogajanju in razdeljenosti Makedonije. Različni interesi in nasprotja med narodnostmi se morajo reševati v parlamentu, opozarja Evropska unija. Gospodarsko stanje ni na najbolj zadovoljivi ravni, mesečni prihodki zaposlenih se gibljejo med 200 do 300 evri, kar je veliko premalo za spodobno življenje v deželi, kjer cene ne zaostajajo za evropskimi. Gospodarstvo in ljudje so zato ubrali svoja pota in načine za reševanje težkega stanja in znosnejše preživetje. Država se trenutno bori z davčno in plačilno nedisciplino, toda stanje se po zaslugi evropskih gospodarskih in policijskih svetovalcev z dneva v dan popravlja. Vendarle je država naklonjena tržnemu gospodarstvu, tujim



Skopje.



Edbert Truppe je čuval mejo bivše Jugoslavije z Albanijo leta 1974.

investicijam in privatizaciji, ki je velikokrat edini način, da se zagotovi plačilo storitev in blaga, tako kot na primer v elektro-gospodarstvu, kjer so na nekaterih območjih šele po privatizaciji dosegli plačevanje elektrike.

Ohrid, Ohridsko jezero in Sveti Naum privabijo številne turiste z vsega sveta. Lychnidos (mesto luči), kakor so Ohrid imenovali v antiki, je bil že v predzgodovinskem in antičnem času izjemno pomembno kulturno in posvetno središče. O bogati civilizaciji priča klasično gledališče iz 4. stoletja pred našim štetjem, katerega so po dveh tisočletjih odkrili, prenovili in začeli ponovno uporabljati. Mesto Lychnidos je bilo zgrajeno ob glavni rimski cesti Via Egnatia, ki je povezovala Zahodno in Vzhodno rimsko cesarstvo. Nazadnje je bilo ime Lychnidos omenjeno za časa cesarja Justinjana. Potres leta 526 je bil za mesto usoden. Na potresnih ostankih je zraslo slavno srednjeveško mesto Ohrid. Samuelova trdnjava, poimenovana po prvem makedonskem slovanskem carju Samuelu iz 10. stoletja, pričča, da je Ohrid bil utrdba in prestolnica že v zgodnjih časih. V Ohridu je nastala prva slovanska univerza, ki sta jo v desetem stoletju ustanovila Kliment in Naum (učenca Cirila in Metoda) in kjer se je izobraževalo 3500 skrbno izbranih učencev iz slovanskih dežel. Kliment in Naum sta gradila tudi cerkve in samostane, v Ohridu pa naj bi nastala tudi cirilica.

V času največjega razcveta Ohrida kot duhovnega središča je bilo v mestu več kot 300 cerkva. Izjemna umetniška dela so zaznamovala bizantinsko umetnost in renesančno obdobje na številnih področjih: v literaturi, ikonografiji, poslikavi fresk, arhi-



Izletniki na sv. Naumu.

tekturi in glasbi. Izredno lepe so freske v cerkvi Svete Marije Perivleptos (Sveta Bogorodica Perivlepta) iz leta 1295.

Ohrid je danes duhovno, kulturno in turistično središče, o katerem pravijo, da je najlepše makedonsko mesto in biser Balkana. Mesto je zaradi jezera in ugodnega podnebja priljubljeno letovišče. Neprecenljivo arhitekturno bogastvo, hiše s tradicionalno arhitekturo, ozke ulice in majhne trgovine z domačo obrtjo so Ohrid postavili na Unescov seznam kulturne in naravne dediščine.

Ohridsko jezero je znano po čisti vodi in ohridski postrvi, je eno najstarejših (4 milijone let) in najglobljih v Evropi. Globoko je 164 metrov, v enem delu pa celo 289 metrov. Jezero je edinstven življenjski prostor za mnoge rastline in živali, občudovat pa ga hodijo številni turisti. Temperatura jezera je poleti okrog 27 stopinj Celzija. Ena velikih znamenitosti Ohridskega jezera je samostan svetega Nauma, ki kraljuje na skalah nad jezerom v bližini izvira Črnega Drima, v bližini albanske meje.



Samostan sv. Klimenta na Plaošniku.

Program

Na pot smo se v organizaciji Info centra Ljubljana odpravili z vlakom Olympus 411 iz Ljubljane (zvečer ob 21.05) do Skopja (prihod naslednji popoldan ob 16:00). S skopske železniške postaje nas je avtobus popeljal na ogled tega modernega mesta. Večerna vožnja po slikoviti Zahodni Makedoniji skozi Tetovo, Gostivar in Kičevo do Struge in namestitvev v hotel Makpetrol v Strugi ob Ohridskem jezeru sta zaokrožili potovanje prvega dne. Naslednji dan smo si ogledali Ohrid in Sveti Naum, do katerega pripelje ladja v poldrugi uri vožnje. Celotno območje je zaščiten s statusom nacionalnega parka. S čolni smo se popeljali do deviških izvirov Črnega Drima na meji z Albanijo. Črni Drim se iz Ohridskega jezera izliva v Strugi in nadaljuje svojo pot preko Albanije do Jadranskega morja. Tretji dan smo se odpravili nazaj v Skopje, kjer nas je počakal vlak Olympus 410 (odhod ob 12.08), v Ljubljano smo prišli četrty dan točno po voznem redu ob 8.32.

Znamenitosti Ohrida

Značilna makedonska hiša Robev, cerkev sv. Sofije iz 11. stol., cerkev sv. Družine, galerija ikon, Samuelova trdnjava, samostan sv. Klimenta na Plaošniku s slavnimi mozaiki iz 5. stoletja in ohridski biser, ki ga izdelujejo iz ribjih lusk.

Informacije in rezervacije

Naslednji izlet v Makedonijo bo sredi septembra. Za informacije in rezervacije se lahko obrnete na Info center Ljubljana, tel. 01 29 13 391.



Z vlakom v Špilje (Spittal)

Špilje ob Dravi (Spittal an den Drau) so danes mesto s 16.000 prebivalci in ležijo južno od sotočja rek Drava in Bela (Möll) na Koroškem. V vasi Molec (Molzbichl), štiri kilometre vzhodno od Špilj, je verjetno stala cerkev karantanskega škofa Modesta, po letu 772 in do 10. stoletja pa tudi samostan bavarskega vojvode Tassila III. Cerkev in samostan

sta imela nalogo pokristjanjevanja karantanskih Slovencev. Naselje Špilje (Spittal) je nastalo na križišču starih prometnih poti konec 12. stoletja kot gostišče in bolnišnica (hospital) za romarje in trgovce. Nekaj časa so temu ozemlju gospodovali tudi Celjski grofje. Po letu 1200 se je začelo ponemčevanje do takrat slovenskega prebivalstva. Leta 1524 je

nadvojvoda Ferdinand posestvo podelil španskemu plemiču Gabrielu Salamanci, ki si je v Špiljah postavil prekrasen grad Porcia. Grad je ime dobil po furlanski rodbini, kateri je služil kot sedež od leta 1669 do 1918. Za v Špiljah danes še živeče Slovence redno mašujejo v slovenščini v Marijini kapelici (Marienkapelle) na Beljaški cesti (Villacherstrasse).

S hitrimi in udobnimi vlaki Inter City in Euro City se lahko iz Ljubljane v Špilje pripeljemo v slabih dveh urah in pol. Če izberemo direktni vlak, nam v Beljaku (Villach) ni treba niti presedati. Povratno vozovnico do Špilj lahko kupimo kar na mednarodnih železniških potniških blagajnah v Sloveniji. Od železniške postaje do središča mesta in gradu Porcia, v



Špilje – središče in mestna hiša.



Železniška postaja Špilje in Goldeck v ozadju.



Grad Porcia.

katerem je pokrajinski muzej, je petnajst minut hoje. Deset minut hoje je od postaje do spodnje postaje gondolske žičnice na zelo razgledni 2.142 metrov visoki Goldeck, ki je pozimi smučarsko središče. Žičnica poleti obratuje med 16. junijem in 23. septembrom. Razgled z vrha s spletno kamero in tekoče vremenske informacije so na naslovu <http://www.goldeck-spittal.at/sommer/index.php>. Pohodniki lahko obišejo tudi Karantanski muzej v Molcu (Museum Carantana Molzbichl: <http://www.spittal-drau.at/carantana/>), če v Špiljah sedejo na potniški vlak proti Beljaku in prekinejo potovanje na prvi postaji – Rothen thurn. Od tam je do Molca dobra dva kilometra hoje. Prijetno potovanje!

Vlačilci s polpriklopniki.

Tovorni promet
Jože Županc



Nova dostavna vozila in viličarji



Direktor tovarnega prometa Igor Hribar prevzema ključne od namestnika direktorja Gimpexa, Petra Jarca.



Dizelski viličar in plinski viličar

Sekcije za tovorni promet in Sekcija za male pošiljke so bogatejše za nova sodobna dostavna vozila in viličarje. Posodobitev dotrajanega voznega parka bo omogočila zagotovitev zadostnih zmogljivosti za nemoteno izvajanje transportne dejavnosti, povečanje obsega transportne dejavnosti, povečanje transportnih prihodkov, zmanjšanje stroškov vzdrževanja, zmanjšanje obremenitev okolja in zadostitev zahtev okoljskih standardov EU. Nova prekladalna mehanizacija bo nadomestila obstoječe

zastarane in tehnično-tehnološko neprimerne viličarje. Večina viličarjev je namreč starih več kakor dvajset let, stroški vzdrževanja so zato izredno visoki. Zamenjava viličarjev je s sabo prinesla večjo kakovost dela, zmanjšanje stroškov in ne nazadnje izpolnjevanje ostrih okoljevarstvenih pogojev. Nabavljena so bila štiri Renaultova dostavna vozila. Železniški avtoprevoz (ŽAP) je prevzel tri vlačilce s polpriklopniki do skupne nosilnosti 40 ton oziroma neto nosilnosti 25 ton (po eno vozilo

za ŽAP Maribor, ŽAP Celje in ŽAP Novo mesto), na malih pošiljkah pa so prevzeli dostavno vozilo do skupne nosilnosti sedem ton z dvizžno rampo. Vlačilci s polpriklopniki so namenjeni za prevoze različnega blaga (cementa, gradbenega železa, in druge). Vozilo v Novem mestu ima specialno prikolico z muldo za prevoz pločevine v kolutih, uporablja pa se lahko tudi za druge vrste tovore. Priklopniki so sodobni s stranskimi zavesami in možnostjo odprtja strehe, tako da se lahko tovor naklada

tudi od zgoraj. Poučevanje voznikov in njihovih vodij za uporabo novih vozil je bilo organizirano na Kajuhovi 51 na postaji Ljubljana Moste. Potekalo je tako teoretično kot praktično usposabljanje, katerega se je udeležilo sedem voznikov in štirje vodje (od tega trije vodje v ŽAP-u in vodja Logističnega centra iz malih pošiljk). Poleg tega je bil za potrebe ŽAP Celje nabavljen dizel viličar dvizgane moči 12,5 tone, za Sekcijo za male pošiljke pa dva plinska viličarja dvizgane moči 1,8 tone.

Projekt poslovnega sodelovanja s sosednjimi železniškimi upravami

Čprav so SŽ vstopile v EU, dejansko na državnih mejah niso bili vzpostavljeni vsi pogoji za prost pretok železniškega prometa med upravami. Ovire so izhajale iz različnih predpisov, manjkali so pravni akti, informacijski sistemi so različni, velike so razlike v infrastrukturi in drugo. Potrebovali smo spodbudo za pravo na dejansko interoperabilnost, ki obsega več kot zgolj izme-

stanje v poslovnih in operativnih odnosih s sosedi, jih o ugotovljenih težavah seznanili in pozvali k skupnemu reševanju težav. Dogovorili smo se o načinu, opredelili terminski načrt ter določili skupne delovne skupine za posamezno problematiko. Po pričakovanjih je bil odziv najboljši z avstrijske strani (RCA). Razmeroma hitro so se odzvale tudi Italijanske železnice

Italija

Sporazum o opravljanju zavornih preskusov na tehnično zaupanje se je pričel uresničevati septembra 2006. Namen sporazuma je vzajemno priznavanje popolnih zavornih preskusov, opravljenih v Sloveniji ali Italiji. TI in SŽ sta tako postala tehnično združljiva, povečala se je pretočnost vlakov na postajah Nova Gorica in Opčine, stroški dela na teh postajah pa so se znižali. Določeni izvajalci so bili z obeh postaj razporejeni v notranjost svojih uprav. Povečala se je komercialna hitrost in pri 73 odstotkih tovornih vlakov se je zadrževanje na meji skrajšalo za povprečno 31 minut na vlak.

Informacijska izmenjava podatkov med upravama o prometno-tehničnih parametrih vlakov poteka po protokolu »Hermes 30«. Elektronska sporočila TI ne vsebujejo vseh potrebnih v protokolu opredeljenih informacij ali so nepopolna, običajno z določenih postaj tudi nepravočasna oziroma v več kot petini primerov sploh niso prispela. Ugotovljeni so bili vzroki in nekateri tehnološki vzroki so bili odpravljeni, nekatere tehnične zadeve pa se še urejajo. V najkrajšem možnem času naj bi se uredil tudi informacijski sistem na postaji Bologna San Donato. Ta je drugačen od sicer enotnega sistema »SIR« za spremljanje in najavo prometa vlakov. Stanje se je glede na začetek projekta izboljšalo za povprečno 17 odstotkov.

Informacijska izmenjava podatkov o pošiljkah ne obstaja. Zajem podatkov na postajah Nova Gorica in Opčine zato povzroča zadrževanje vlakov. Trenitalia poda-

čke o pošiljkah z Avstriji, Francozi in Švicarji izmenjuje v okviru sistema Orfeus, mednarodne institucije Rail Data. Naš informacijski sistem žal ne omogoča neposrednega dostopa do Orfeusa, saj je naš nabor podatkov preskromen, povečanje tega nabora pa bi ogrozilo njegovo funkcionalno delovanje. Zato iščemo ustrezne rešitve za izmenjavo podatkov. Februarja smo strokovnjakom generalne uprave Trenitalia predstavili predlog, ki so podprli tudi na tehnični seji Rail Data v Luksemburgu.

Pogodba o mejnih storitvah med prevoznikoma TI in SŽ: Nabor storitev je glede na obstoječo pogodbo povečan. Določene so enotne cene za enake storitve na obeh straneh. Pogodba je v ključnih delih - vrste in nabor storitev, cena - usklajena.

Pogodba med upravljavcema infrastrukture SŽ in RFI o urejanju prometa na mejnih progah. SŽ trži trase od in do postaje Opčine, Italijani pa od in do Nove Gorice.

Sistemsko dogovarjanje - na podlagi povpraševanja mednarodnih organizatorjev prevoza potekajo dejavnosti za povečanje števila direktnih vlakov žit, sladkorja in pesnih rezancev iz Madžarske, Srbije in Hrvaške za namembne postaje v Italiji.

Avstrija

Sporazum o direktni vožnji lokomotiv vsebuje naslednje cilje:

- optimiranje učinkovitosti izrabe lokomotiv, brez nepotrebne prepenjanja na meji,
- skrajšanje postankov tovornih



njavo lokomotiv med operaterji. Kljub dobrim odnosom in stalnim kontaktom s sosedi, sodelovanje še ni takšno, kot to predvidevajo akti evropske komisije, objave UIC in kot si navsezadnje tudi sami želimo. V oči je bodla različnost tehnologije dela na posameznih prehodih in različni načini reševanja težav. Na Slovenskih železnicah smo pomladi 2006 začeli projekt *Poslovno sodelovanje s sosednjimi železniškimi upravami (PSSŽU)*. Ugotovili smo dejansko

(Trenitalia). Madžarski MAV Cargo pa je privolil v sodelovanje na nekaterih področjih. Čprav se problematika, zlasti glede informacijske izmenjave podatkov, nanaša tudi na HŽ, se dejavnosti na južni meji še niso začele, predvsem zaradi zunanje meje EU, ki bo s postopki »po Schengenu«, še nekaj časa onemogočala hitrejšo pretočnost vlakovnega prometa. V okviru projekta trenutno potekajo naslednje dejavnosti:



vlakov na meji,
• medsebojni obračun v naturi – z izravnavo lokomotivskih kilometrov

• področje uporabe: trenutno Zalog–Beljak (München) in obratno, Koper–Linz–Koper, v tovarnem prometu in Beljak–Dobova–Beljak, v potniškem prometu.

Sporazum se je pričel uporabljati z voznim redom 2006/07, trenutno se izvaja poskusno.

Pogodba o kooperaciji pri primopredaji pošiljk v čezmejnem železniškem prometu med Slovenijo in Avstrijo med SŽ in RCA je v začetni fazi pogajanj, usklajujejo se posamezne, »neproblematične« določbe.

Sporazum o splošnih določilih za interoperabilne vlake je usklajen in podpisan. Uporabljati se prične 10. junija in z njegovo uveljavitvijo se postanki tovarnih vlakov na Jesenicah praktično prepolovijo. Izkušnje z Jesenic namepravamo, po načelu dobre prakse, prenesti na mejni prehod Šentilj–Špilje, decembra letos.

Prevoz nevarnih snovi skladen s pogoji UIC objave 471–3: V drugi polovici leta 2006 smo v sklopu projekta, z veliko podporo kolegov iz RCA, pristojnih za to področje, na SŽ izpolnili vse pogoje za primopredajo nevarnega blaga na zaupanje in se uredno, z voznim redom 2006/07, uvrstili med prevoznike, ki nevarne snovi prevažajo po pogojih UIC objave 471-3.

Informacijska izmenjava podatkov med upravama o prometno tehničnih parametrih vlakov poteka po protokolu Hermes 30. Kakovost obstoječih podatkov nam je s prizadevanji informatike in prizadevnostjo izvajalcev uspelo bistveno izboljšati. Avstriji izražajo zadovoljstvo z dosedanjo razširitvijo baze na naši strani (decembra 2006). Posredujemo si vse trenutno obvezne podatke. Kljub temu je treba v čim krajšem času vzpostaviti možnosti po še večji količini podatkov z naše strani. Ker je pred uveljavitvijo nova UIC objava 404-2, ki predvideva večji nabor podatkov od dosedanjega obsega, proučujemo možnosti za nove načine prenosa, predvsem pa zajema podatkov, žal pa smo tudi

tu omejeni z zmogljivostmi našega obstoječega IS.

Informacijska izmenjava podatkov o pošiljkah ne obstaja, zato je treba zajem teh podatkov zagotavljati na postajah izmenjave prometa Jesenice, Bleiburg (Pliberk) in Spielfeld Strass (Špilje), kar povečuje zadrževanje vlakov na meji. Avstriji so povezani v sistem Orfeus, ki za nas neposredno ne pride v poštev, saj sosednja stran pričakuje vse podatke iz TL, mi pa smo jih sposobni trenutno zajeti do 70 odstotkov. Z RCA smo se zato dogovorili o možnosti bilateralne izmenjave podatkov na način, da nam oni pošiljajo podatke o pošiljkah v XML obliki na določen računalnik, ki podatke prevede v nam razumljivo obliko, nakar podatke, ki jih potrebujemo, ročno prenesemo v naš IS. Trenutno je izvedba v testni fazi, v redno obratovanje gre 10. junija, s poletnim voznim redom. V smeri Slovenija–Avstrija taka pot ni mogoča, zato smo se, do vzpostavitve možnosti naše vključitve v Orfeus ali druge informacijske rešitve, dogovorili za prenos podatkov o pošiljkah po faksu na osrednje mesto v Avstriji, kjer se podatki vnašajo in informacijsko obdelajo.

Vlaki na tehnično zaupanje: njihovo število se povečuje. Trenutno jih preko Maribora vozi več kakor 60 odstotkov, prek Jesenic pa nekaj več kot polovica. Cilj je maksimiranje števila vlakov na tehnično zaupanje, zato smo se lansko jesen pridružili k multilateralnemu Sporazumu o primopredaji vlakov na tehnično zaupanje. To je bil temelj za dogovor o prevozu vseh vlakov preko Jesenic na tehnično zaupanje (razen enega para vlakov dnevno – vlaka »rezervirana« za izredne pošiljke in drugo blago, za katerega ne velja režim zaupanja). Tudi prevoz vlakov na tehnično zaupanje se na Jesenicah uveljavi 10. junija.

Primopredaja vagonov in nakladalnih pripomočkov na zaupanje: obe strani težita k zamenjavi realne primopredaje vagonov in nakladalnih pripomočkov, s primopredajo na zaupanje oziroma z elektronskim načinom izmenjave podatkov, kar bo olajšalo sledenje vagonov v tujini,

predvsem pa boljše disponiranje vagonov. Dogovorili smo se o ustanovitvi delovne podskupine, ki se bo ukvarjala s to temo. Delo se bo lahko začelo po posodobitvi našega IS.

Naknadno zalivanje in olistavanje vagonov: treba je uskladiti postopke pri ugotovitvah nezalivanih in neolistanih vagonov iz smeri Avstrije v Slovenijo in nevarnosti odgovornosti in odškodnin, ki bi iz tega, v primerih primanjkljavev na pošiljkah bremenile SŽ. Glede na rezultate analize, ki je bila novembra 2006 opravljena na Jesenicah in kaže, da iz smeri Avstrije prihaja v povprečju 20 odstotkov vagonov nezalivanih (te vagone uredimo sedaj na Jesenicah, kar priračunamo RCA), nas čaka še veliko dela. Razen če avstrijska stran prevzame breme plačila odškodnin za primanjkljave na pošiljkah iz Avstrije, ki bi jih ugotovili v notranosti Slovenije. To pa bo predmet naslednjega kroga pogajanj.

Madžarska

Madžarskim kolegom so bili podrobno predstavljeni vsa področja, na katerih delujemo, cilji in dosedanji učinki, vse z namenom čimprejšnje vključitve druge strani v projekt. Zanimanje je bilo veliko, prav tako pripravljenost za sodelovanje. Omenjen je bil problem njihove nove organiziranosti. MAV Cargo je hčerinska družba MAV in kot taka sama ne more vzpostaviti projektne tima, ki bi zajemal vsa področja dela za uspešno meddržavno sodelovanje. Na najvišji ravni so predstavili delovanje projekta. Pričetek konkretnih dejavnosti bo na podlagi kooperacijske pogodbe med prevoznikom junija. Sodelujemo pri organizaciji prometa direktnih vlakov Madžarska–Italija.

Z Madžari želimo rešiti vrsto odprtih zadev s celovitimi rešitvami: kooperacijska pogodba, pogodba med upravljavcem infrastrukture, informatika, informacijska izmenjava podatkov, problematika tehničnega zaupanja in nedopustno dolgega zadrževanja vlakov na Hodošu, povečanja prepustnosti na meji, optimiranja vleke in drugo.

Hrvaška

Sodelovanje s Hrvaškimi železnicami je zgolj operativno, projektno pa le v okviru Sporazuma o tedenskem načrtovanju. Problematika na južni meji je posebna, ker gre za zunanjo mejo EU. Večina dejavnosti se bo začela reševati s sodelovanjem Hrvaških železnic.

Tuji zasebni prevozniki

Lani je bil vzpostavljen neposredni stik s predstavniki zasebnih prevoznikov, ki so zainteresirani za nastop na slovenskem železniškem transportnem trgu. Njihov cilj je neposredni vstop na naš. Vodstvo SŽ jim je odgovorilo s ponudbo za sodelovanje. V okviru projekta smo se srečali z njihovimi predstavniki in proučili predstavljena stališča, želje in možnosti. Pripravili smo predlog v obliki Pogodbe o zaporednem prevozu, po kateri bomo z zainteresiranimi opravljali primopredajo vlakov na konkretni postaji izmenjave prometa.

Naš projekt v EU

Projekt PSSŽU je vzbudil zanimanje tudi drugod. Devetega maja je bil predstavljen v okviru konzorcija CREAM (Customer-driven Rail-freight services on a European mega-corridor based on Advanced business and operating Models), na konferenci v Budimpešti. Gre za konzorcij 34-ih transportnih organizacij, v katere so vključeni nacionalni prevozniki, logisti, operaterji, tehnične fakultete, konzultantske družbe in UIC. Deluje pod pokroviteljstvom Evropske komisije, ki ga v celoti financira. Namen konzorcija je odgovoriti povečanim potrebam po železniških logističnih sistemih in uresničevanju sprememb na evropskem železniškem področju, ki jih spodbuja evropska zakonodaja. Kot primer dobre prakse je bil naš model, na predlog predstavnikov DB, sprejet kot vzorec v okviru projekta CREAM RA 5.3 (interoperabilnost in mejne dejavnosti) za 4. in 10. vseevropski železniški koridor, ki zajema območje od Nizozemske in Belgije, do Grčije in Turčije.

Zamenjava bakrenih drsalk odjemnikov toka

Vožnja električnega vlečnega vozila po progi zahteva zaradi stika dveh teles, od katerih se eno premika oziroma drsi (kolo-tirnica, ščetka-kolektor, drsalka-vozne mreža), posebno pozornost. Tako je tudi medsebojna interakcija bakrene drsalke odjemnika toka (OT) z drsenjem po bakrenih kontaktnih vodnikih vozne mreže povzročala precejšnje težave in velike stroške pri vzdrževanju oziroma pogoste zamenjave sklopov OT

50 Hz, ali 15 kV 16 2/3 Hz, že sredi 90. let prejšnjega stoletja, medtem ko so z vgradnjo metaliziranih ogljenih drsalk OT na progah, opremljenih z enosmernim napetostnim sistemom 3 kV, prvi pričeli na Čeških železnicah (ČD) šele ob koncu prejšnjega stoletja.

Hkrati so bile ČD tudi naši vzorniki oziroma referenca za vgradnjo metaliziranih ogljenih drsalk, ki smo jih poizkusno vgradili na naših električnih

so bila potrebna za zagotovitev turnusa vlečnih vozil, nato pa še na vseh drugih električnih vlečnih vozilih. Pri tem je bilo treba nekoliko predelati obstoječe posamezne nosilce drsalk OT in jih prilagoditi na novo obliko. Najprej smo v prehodnem obdobju vgradili metalizirane ogljene drsalke, ker je njihova zgradba materiala trša, vsebujejo več bakrenih delcev in imajo manjšo obrabo, kakor jih imajo sedaj

tri tipe nemetaliziranih ogljenih drsalk, in sicer tip A za ELOK 363, 362 in 342, tip B za EMG 310 in tip C za EMG 312 in 311. Trenutno sta dobavitelja nemetaliziranih ogljenih drsalk podjetji Morgan Carbon in Schunk Hoffmann, ki sta morala pred izbiro najugodnejšega ponudnika javnega razpisa predložiti vsaj eno referenco za obratovanje ogljenih drsalk na drugih Evropskih železniških upravah, opremljenih z eno-



Bakrena drsalka na ELOK 363.



Menjava ogljene drsalke na na ELOK 363.

in vozne mreže.

Nova tehnologija oziroma razvoj ogljenih drsalk pa je v zadnjem času tudi na tem področju prinesel velik napredek.

V Evropi so se pričele prve vgradnje metaliziranih ogljenih drsalk OT na električnih vlečnih vozilih, ki vozijo po progah, opremljenih z izmeničnim napetostnim sistemom 25 kV

vlečnih vozilih leta 2002. Nato smo v Službi za vleko vlakov znotraj PE vleka maja 2005 pričeli najprej z zamenjavo bakrenih drsalk z metaliziranimi ogljenimi drsalkami na vseh ELOK in EMG oziroma na skupno 114 električnih vlečnih vozil, kar je trajalo približno dva meseca. Zamenjava bakrenih drsalk je potekala najprej na električnih vlečnih vozilih, ki

nemetalizirane ogljene drsalke, katerih prvo dobavo smo izbrali preko javnega razpisa junija 2005, tem pa je sledila vgradnja nemetaliziranih ogljenih drsalk.

Glede na tehnične lastnosti posameznih vrst električnih vlečnih vozil (maksimalna moč vozila, izvedba OT in tok mirovanja) razlikujemo v Službi za vleko vlakov znotraj PE vleka

smernim napetostnim sistemom 3 kV, ki so članice EU.

Dimenzioniranje posameznega tipa ogljene drsalke je v PE vleka temeljilo predvsem na naslednjih podatkih:

- statična pritiska sila drsalke OT na vozno mrežo v N (Newton) za 3 kV enosmerni sistem napajanja,
- maksimalna obraba med

- vzdrževanjem v mm,
- maksimalna obraba med obratovanjem v mm,
- maksimalna gostota toka v A/mm² glede na maksimalno moč električnega vlečnega vozila in toka mirovanja (vklop različnih porabnikov, kot so razsvetljava, baterije, varnostne naprave, pomožni kompresor ...) in tehnične načrte z dimenzijami,
- temperaturno območje obratovanja od -25/+40 °C (vpliv alpskega podnebja in žleda v zimskem času),
- poligonacija (t. i. cik-cak premikanje drsalke) v ravnini, ki znaša +/- 20 cm, v krivinah pa +/- 30 cm,
- tipi drsalk veljajo za izvedbo s štirimi drsalkami na električno vlečno vozilo oziroma z dvema drsalkama na en odjemnik toka.

- EN 50125-1 (Okoljevarstveni pogoji),
- prEN50405 (Standard v pripravi; maj 2003 - Odjemniki toka in postopki testiranja karbonskih drsalk),
- EN 50318 (Tehnični kriteriji interakcije med odjemnikom toka in kontaktnim vodom vozne mreže),
- IEC 60413 (Testne procedure za določitev tehničnih lastnosti karbonskih materialov za električna vozila).

Bistvo strateške odločite Službe za vleko vlakov znotraj PE vleka, da smo se odločili za vgradnjo ogljenih drsalk, so številne prednosti ogljene drsalke v primerjavi z bakreno, kot so:

- manjša obremenitev okolja in s tem izpolnjevanje okoljevarstvenih zahtev,

- končno obdelane in sestavljene bakrene drsalke z grafitno mastjo)
- zanesljivejša uporaba in s tem tudi višja razpoložljivost električnih vlečnih vozil,
- manjša obraba bakrene žice kontaktnih vodnikov vozne mreže, ker ogljene drsalke ustvarijo na bakreni žici kontaktnih vodnikov vozne mreže ogljeno patino oziroma premaz, ki pomeni zaščito za vozno mrežo, trajnejši stik z drsalko, manjši tokovni oblok pri nezveznem odjemu električne energije iz vozne mreže,
- manj izrednih dogodkov zaradi interakcije med odjemnikom toka in vozno mrežo, ker je ogljena drsalka bistveno mehkejša od bakrene drsalke in se s tem v uporabi obraba drsalke lepše prilagaja vozni mreži,
- nižji stroški vzdrževanja elek-

kilometrov. Pri treh ELOK 362 (023, 026 in 027) in vseh EMG 310 so prevoženi kilometri od vgradnje do zamenjave drsalke nekoliko nižji, ker z njimi izvajamo interoperabilne vožnje in vozijo vlečna vozila tudi po progah Italijanskih železnic, ki imajo na električnih vlečnih vozilih vgrajene še vedno bakrene drsalke ter je s tem obraba ogljenih drsalk nekoliko višja. Za vse ELOK ali EMG pa velja, da je obraba ogljenih drsalk v zimskem obdobju (žled in sneg) skoraj dvakrat večja kakor v poletnem obdobju.

V nasprotju z nemetaliziranimi ogljenimi drsalkami pa smo imeli pri bakrenih drsalkah bistveno večjo obrabo, kar je v povprečju pomenilo zamenjavo bakrene drsalke na vsakih 20.000 kilometrov oziroma v kontrolnem pregledu P1.



Menjava ogljene drsalke na ELOK 541.



Menjava ogljene drsalke na EMG 312.

Ogljene drsalke so izdelane skladno z naslednjimi predpisi CENELEC, EN, ISO, IEC in UIC:

- UIC 505-1 (Svetli profil za vlečna vozila in s tem tudi za odjemnik toka),
- UIC 608 (Dimenzije drsalke odjemnika toka za enosmerni napetostni sistem 3 kV),
- EN 50206-1 (Odjemnik toka za glavne prevozne linije na vlečnih vozilih),

- lažje čiščenje vseh naprav na strehi električnih vlečnih vozil,
- krajši čas zamenjave in manjša poraba materiala sklopov drsalk OT (pri bakrenih drsalkah je bilo potrebno rezanje in brušenje robov bakrenih palic, vrtanje in povrtavanje izvrtin za bakrene vijake, sestava z nosilci bakrene drsalke, prilaganje in brušenje vijakov ter robov bakra ter mazanje

tričnih vlečnih vozil. Povprečna življenjska doba nemetalizirane ogljene drsalke v celotnem obdobju uporabe, od vgradnje do maksimalne obrabe oziroma zamenjave je približno 80.000 km. Sicer pa ELOK 342 in 362 v povprečju prevozita z njimi 110.000 kilometrov, ELOK 363 60.000 kilometrov, EMG 310 60.000 kilometrov, EMG 311 in 312 pa tudi do 80.000

Na novih ELOK 541, ki so še vedno v garancijskem obdobju, se nahajajo različno široke drsalke OT, ki so metalizirane ogljene in so primerne za vse napetostne sisteme (3 kV d.c., 15 kV 16 2/3 Hz a.c. in 25 kV 50 Hz a.c.), ki pa jih v PE vleka nameravamo po izteku garancijskega obdobja zamenjati z nemetaliziranimi ogljenimi drsalkami.

Posodabljanje infrastrukture in voznega parka za potniški promet v Vzhodni Evropi

Zaostanek v modernizaciji infrastrukture in voznih sredstev na območju Vzhodne Evrope je izredno velik. Država in železnice zato pospešeno povečujejo zmogljivost prog in gradijo hitre proge. Pri tem se ravnajo po načelu povečanja rentabilnosti, kakovosti storitev in konkurenčnosti, v ospredju pa so zlasti elektrifikacija prog, avtomatizacija prometa in zmanjšanje delovne intenzivnosti.

Nedvomno so nosilci pomembnih razvojnih nalog prav železniški inženirji, združeni v okrilju mednarodne zveze združenj železniških inženirjev UEEIV. Letošnja konferenca in seminar železniških inženirjev sta potekala v Budimpešti na temo Strukturni in tehnični razvoj ter usklajena modernizacija daljnjskega in regionalnega prometa na Madžarskih železnicah. Poudarek je bil na ciljih in razvoju regionalnega prometa v državah Srednje in Vzhodne Evrope, projektov na vseevropskih koridorjih, potniškem prometu in njegovi tehnološki posodobitvi, novih vrstah potniških garnitur in načinih povečanja tehnične in stroškovne učinkovitosti infrastrukture.

Generalni direktor Madžarskih državnih železnic (MAV) István Heinczinger je predstavil strateške in razvojne cilje podjetja. MAV se pripravljajo na privatizacijo, o njeni konkretni obliki in izvedbi pa bo odločeno do konca leta. Madžarske železnice bodo sredstva za razvoj pridobile iz treh virov. Prvi vir pomeni načrtovana prodaja velikega deleža lastnih nepremičnin, drugi vir



Predsednik UEEIV dr. András Katona je odprl konferenco.

Konferenca je potekala v Zgodovinskem parku madžarskih železnic, ki se nahaja na nekdanji Severni deponiji MÁV. Na 70.000 kvadratnih metrih površine je razstavljenih več kakor sto voznih sredstev iz vseh obdobij razvoja železnice. Biser zbirke predstavlja skoraj sto let star jedilni vagon iz tikovine, ki je vozil v vlaku Orient Express.

Evropska zveza državnih združenj železniških inženirjev UEEIV je bila ustanovljena leta 1990 z namenom promocije interesov železnice skozi sodelovanje železniške industrije, univerz,

železniških podjetij in železniških inženirjev. Vanjo se je vključilo 22 nacionalnih združenj inženirjev iz 19 evropskih držav (med njimi ni Slovenije). UEEIV je posebej dejavna v tehnologiji in interoperabilnosti, optimizaciji vzdrževanja infrastrukture, organizaciji in upravljanju modernizacije železnic, pripravi analiz in študij ekonomike poslovanja železniških podjetij. UEEIV je ustanovila certifikat European Railway Engineer (EURAIL-ING), ki ga podeli železniškemu inženirju, ki ima kvalifikacije, določene s pravili UEEIV.

sredstev želijo pridobiti na trgu z izdajo obveznic (na primer za financiranje modernizacije infrastrukture so izvedle prvo javno-zasebno partnerstvo v zvezi s projektom daljinskega upravljanja postajnih zmogljivosti in uspešno izdali 15-letne obveznice), tretji vir sredstev pa so sredstva fondov Evropske skupnosti. Za pridobitev evropskih sredstev so ustanovili posebno institucijo. Ta bo s sredstvi tudi upravljala in vodila javne razpise, medtem ko bodo MAV nadzirale izvedbo. Ocenjujejo, da bo skupni obseg investicij znašal okrog tri milijarde evrov v obdobju 2007-2014. V potniškem prometu so MAV

predstavile projekte in rešitve na Madžarskem in Slovaškem. Na širšem območju Budimpešte so se lotili zmanjševanja prometnih težav na cestah. Uvedli so ugodne vozne rede, sistem »parkiraj in se pelji«, potovalno hitrost vlakov do 130 kilometrov na uro in avtobusne prevoze na relacijah, kjer ni elektrificiranih prog. Pomembna pridobitev pa je tudi bolj učinkovit in sodoben sistem obveščanja potnikov.

V medregijskem prometu so v uporabi elektromotorne garniture treh proizvajalcev: Talent proizvajalca Bombardier Talbot, Siemensov Desiro in Stadlerjev FLIRT. Potniške garniture FLIRT so



Jedilni vagon je vozil v vlaku Orient Express.



Notranjost jedilnega vagona.

MAV naročile lani; gre za skupaj 30 garnitur z možnostjo nabave dodatnih 30. Dobava prvih garnitur bo marca 2008. Vozne lastnosti in oprema so podobne Alstomovemu Minuetu, ki se je predstavil marca na slovenskih progah. Madžarskim železnicam se je v pogajanjih za nakup vozil uspelo dogovoriti za 30-letno vzdrževanje teh vozil. V ta namen so zgradili v Budimpešti vzdrževalno delavnico in pralnico vozil v vrednosti 9,5 milijona evrov.

Slovaške železnice, ŽSR, prav tako posodablajo potniški promet. Poleg hitrih povezav z vlaki vrste Pendolino, so v regionalnem prometu uvedle

Stadlerjeve elektromotorne garniture. Proizvodnja vozil poteka v Tatrah. Značilnost Stadlerjevih EMG je aluminijско ohišje, ki omogoča boljše vozne lastnosti in manjše stroške vzdrževanja. Poseben del konference je bil namenjen za predstavitev ponudb proizvajalcev s področja infrastrukture, zlasti signalne tehnologije in stroškovno ugodne komponente za glavne in stranske proge, sodobnih kretnic na madžarskih progah, sistema tramvaj-vlak: tehnološke razlike in predlogi rešitev v Nemčiji, tehničnega nadzora vlakov za povečanje učinkovitosti infrastrukture in predstavitvi garniture Stadler FLIRT.

125 let Gotthardske železnice

Švicarske železnice (SBB) praznujejo letos skupaj s kantonom Uri in Ticino jubilejnih 125 let Gotthardske železnice (Gotthardbahn). Gotthardska proga je ena pomembnejših evropskih železniških prog v tranzitnem prometu preko Alp. Evropski sever in jug povezuje že 125 let.

Jubilejno obletnico bodo zaznamovale številne prireditve. Na gotthardski progi se je do 31. decembra mogoče dvakrat dnevno popeljati s potniškim vlakom in vodičem. Kot poseb-

no novost so SBB vpeljale panoramski vagon *PanGottardo*, ki prav tako vozi vsak dan do 22. oktobra.

V Luzernu bo do 22. oktobra

2008 zgodovinska razstava *Alpenqueren*, na kateri si lahko ogledate zgodovinski pregled gradnje proge. Gradbena sredstva in spretnosti švicarskih gra-

diteljev so v preteklosti omogočili izgradnjo proge, danes in v prihodnje pa njihova dediščina navdihuje generacije načrtovalcev železniških prog preko Alp. Osmega in devetega septembra letos bo v krajih Erstfeld in Biasca na ogled razstava sodobnih in zgodovinskih vozniških sredstev. Dan odprtih vrat bo v centru za obiskovalce družbe Alp Transit Gotthard v kraju Pollegio, na vožnjo z vlaki pa se lahko odpravite na relaciji Rotkreuz-Arth-Goldau-Erstfeld-Biasca-Bellinzona. MF



Alstom LINT 41



Dvodelni dizel motornik LINT41, ki jih je Alstom od leta 2000 izdelal že prek 300 kosov.

Vlak LINT 41 (Leichter Innovativ Nahverkehr Triebwagen) je lahek inovativen dvodelni dizelski motorni vlak, ki je namenjen primestnemu potniškemu prometu, predvsem na neelektrificiranih progah.

Dolžina vlaka (dveh členov) čez spenjače znaša 41,8 metra. Izdeluje ga podjetje Alstom v Salzgitterju v Nemčiji. Pri izdelavi motornika so posebno pozornost namenili razvoju in vgradnji dizelskih motorjev moči 630 kW, ki ustrezajo najnovejšim evropskim emisijskim zahtevam. Hitrost, ki jo motornik LINT 41 dosega, je do 120 kilometrov na uro.

LINT 41 je načrtovan za udobje in ima med členoma samo en podstavni voziček, kar omogoča udobnejšo vožnjo. Vstop v vlak je, zaradi nizkega poda pri vratih, enostaven, kar je še posebej pomembno za starejše osebe in invalide. Notranjost vlaka je tudi avtomatsko klimatizirana in zasnovana tako, da se lahko po njem neovirano gibljejo tudi osebe z omejenim gibanjem.

Med novosti pa sodi tudi videonadzorni sistem notranjosti. Z uvedbo teh vlakov so železniški operaterji ponudili boljšo kakovost potniških storitev, saj so vlaki LINT 41 potnikom prijazno

prevozno sredstvo.

V potovalnem prostoru je v 1. razredu 16 in v 2. razredu 114 sedišč. Za stojišča pa je predvidenih 107 mest. Podjetje Alstom je od leta 2000 izdelalo

za razne železniške operaterje v Zahodni Evropi že prek 300 dizelskih motornikov LINT 41, kar potrjuje uspešnost teh vlakov v primestnem prometu. Na temelju uspešnega



Prve barne variante dveh operaterjev (DB in SYNTHUS), ki so prišle iz Mehana. Sledijo pa še barve VECTUS, ALSTOM, NORTH WEST BAHN...



Najnovejši Mehanov model dizel motornika LINT 41 v merilu 1:87 (H0) med vožnjo na jeseniški modurni maketi.

Alstomovega razvoja in izdelave dizelskega motornega vlaka LINT 41 je Mehanov izbral prav ta vlak za izdelavo modela v merilu 1 : 87 (H0) in ga uvrstil v serijo Prestige.

Mehano je v svetu ljubiteljev in zbiralcev malih železnic v zadnjih letih čedalje bolj prepoznaven ponudnik izbranih železniških modelov. Zato ne preseneča dejstvo, da je serija katerega od novih modelov v hipu razprodana.

Že nekaj časa je znano, da Mehanov v nekatere svoje vrhunske modele vgrajuje elektroniko nemškega proizvajalca ESU. Tako ima tudi model dizel motornika LINT 41, namenjen za digitalno upravljanje, vgrajeno tovrstno elektroniko.

Serijsko vgrajen ESU dekoder je naj sodobnejši dekoder do sedaj, ki se uporablja v svetu

malih železnic, saj prepozna vse sisteme napajanja, tako v analognem kot v digitalnem DC ali AC sistemu in je tovarniško nastavljen tako, da se v analognem vodenju, ne glede na to, ali je istosmerno ali izmenično električno napajanje, pri minimalni napetosti avtomatsko vklopi privzeta funkcija F1 (zvok dizel motorja) in zasvetijo belo-rdeči žarometi. Pri digitalnem upravljanju pa lahko te funkcije upravljamo ločeno preko centrale. Pri modelih s serijsko vgrajenim digitalnim dekoderjem z zvokom so na razpolago tudi funkcije od F1 do F8, če so na centrali tipke za vklop teh funkcij. Če pa so na digitalni centrali samo funkcije od F1 do F4, pa lahko uporabimo samo prve štiri funkcije. Lahko pa aktiviramo še dodaten naslov za funkcije od F5 do

F8. Poseben čar pada modelu vlaka vgrajen veliki zvočnik, ki oddaja zvoke pravega vlaka.

Mehano je v svetu proizvajalec malih železnic, ki je v svoje vrhunske modele začel serijsko vgrajevati bele svetleče diode, v nasprotju z drugimi, ki vgrajujejo klasične žarnice, ali cenejše rumene led diode. Tovrstna poteza Mehana bo zagotovo med izdelovalci železniških modelov postavila nove norme.

Pri Mehanovem modelu LINT41 gre za model v točnem merilu 1:87 (H0) in je povsem v skladu z današnjimi standardi v železniškem modelarstvu in bo zaradi same izdelave in uvedbe novih meril (standardov) zagotovo našel svoje mesto pri marsikaterem zbiralcu ali ljubitelju železniških modelov.

Aktualno

Prepoved kajenja od 1. septembra na vlakih Avstrijskih in Nemških železnic

Od 1. septembra bo na vseh vlakih Avstrijskih in Nemških železnic začela veljati prepoved kajenja. Avstrijci in Nemci tako sledijo evropskim težnjam, v Švici in Italiji velja prepoved kajenja na vlakih že nekaj let. »S tem delujemo v interesu naših strank in izboljšujemo potovalno udobje potnikov, ki ne kadijo,« je poudaril Stefan Wehinger, direktor družbe za potniški promet pri Avstrijskih železnicah.

Na podlagi pred kratkim opravljene ankete na postajah in v vlakih se je v Avstriji za splošno prepoved kajenja v vlakih opredelilo prek 93 odstotkov vprašanih. 81 odstotkom vprašanih pa se zdi dobro, da od oktobra lani kajenje ni mogoče v jedilnih vagonih.

Do sedaj je bilo kajenje mogoče v označenih oddelkih za kadilce. »Ti oddelki niso zasedeni, stranke se redko odločajo za rezervacijo v teh oddelkih; sedeži tako pogosto ostanejo prazni. S tem ukrepom bomo optimizirali sedežne zmogljivosti,« razloži Wehinger. »Tudi druge evropske železnice imajo zelo dobre izkušnje z vlaki za nekadilce.«

Rekordna bilanca Avstrijskih železnic

»Avstrijske železnice so lani prepeljale devet milijonov potnikov več in pet milijonov ton blaga več,« so maja na predstavitvi poslovnih rezultatov za leto 2006 povedali predstavniki ÖBB. Koncern ÖBB je tako presegel predlanski rezultat za 148 odstotkov. Skupni prihodki znašajo 5466 milijard evrov oziroma 8,6 odstotka več. Povečanje prometa izvira iz uspešnega poslovanja v tovornem in potniškem prometu. Bistveno se je izboljšala tudi produktivnost, in sicer za 16,2 odstotka.

Med Madridom in Tarragono z največjo hitrostjo 300 km/h

Vlaki visoke hitrosti družbe Renfe vozijo od maja z najvišjo hitrostjo 300km/h na določenih odsekih med Madridom in Tarragono. Hitrost so lahko povečali do 300 km/h, potem ko so uvedli prvo raven sistema ERTMS in tako skrajšali potovalni čas v primerjavi s prejšnjimi potovalnimi časi za 15 minut. Potovanje med postajama Madrid in Tarragona tako traja 2 uri in 38 minut, pred tem pa je vlak za to pot porabil 2 uri 53 minut. Z večjo hitrostjo se je čas potovanja med postajami Madrid, Zaragoza in Lleida skrajšal za 8 oziroma 11 minut, vlak na relaciji Madrid-Zaragoza vozi 1 uro 21 minut, na relaciji Madrid-Lleida pa 2 uri 9 minut.



Marjan Petrovicki

Nova lokomotiva Živa?

Ja, ta pa je zares »živa«!



Kako je bilo? Ste se železnici zapisali zaradi družinske tradicije ali zaradi česa drugega?

Pravzaprav je bilo bolj naključje, po svoje pa tudi malo tradicije, saj je oče zaposlen v Centralnih delavnicah, in leta 1998, po končani srednji elektrotehniški šoli, sem se tudi sam oglasil tam. Med šestmesečnim pripravniškim stažem sem delal kot vzdrževalec tirnih vozil. Nato sem leto in pol delal kot vzdrževalec na seriji lokomotiv 363, tedaj zelo popularnih brižtkah. Pozneje so me poslali na štirinajstdnevno specializacijo za vzdrževanje vlaka Pendolino v Savignano v Italijo. V bistvu je tam šlo bolj za teoretično usposabljanje, mišljeno je bilo kot podrobnejše spoznavanje lokomotive. Nato sem začel delati v tehnični službi, sprva kot tehnični referent, tokrat spet na brižtkah. Opravljal sem najrazličnejše meritve ob pregledih lokomotiv, obdelavo podatkov in podobno. Sicer pa je temeljna naloga tehnične službe ugotavljanje napak oziroma okvar na lokomotivah in vzrokov zanje, in takoj nato seveda odpravljanje teh napak. Leta 2005 so me poslali v Beljak na petdnevno specializacijo za vzdrževanje lokomotiv BR 189, ki se jih je prijelo simpatično ime Helga. Sledila je štirimesečna specializacija v tovarni Kraus Maffei v Münchnu. Tam smo sodelovali pri testiranju lokomotive 541, to je večsistemska električna lokomotiva, katerih zadnja od dvajsetih je pred kratkim pripeljala na naše tire.

Pa ta, nova lokomotiva, še nima imena? Lepo bi bilo ...

O, ima, Živa je! Menda so jo krstili po nekdanji slovenski misici Živi Vadnov. Pa tudi sicer je nad-

vse »živa«, živahna in poskočna. Njena največja hitrost je 230 kilometrov na uro, kar ni ravno mačji kašelj. V Nemčiji smo med testno vožnjo to hitrost tudi zares dosegli, toda če ne bi videl merilnika hitrosti, ne bi verjel, da se peljemo tako hitro. V kabini nič ne ropota, vse je zvočno izolirano, slišiš samo prav rahlo brnenje klimatske naprave. Pri nas si takšnih hitrosti zaradi tirne infrastrukture seveda ne moremo privoščiti, obenem pa zaradi kratkih razdalj, saj ima že skoraj vsaka vas svojo železniško postajo, tudi ne bi bilo smiselno. Menim, da bi bila optimalna hitrost nekje do 150 kilometrov na uro.

Ste v Münchnu pri testiranih lokomotivah tudi dejavno sodelovali?

Seveda, zelo dejavno. Lokomotivo smo dobili že sestavljeno, potem pa smo morali »na hladno«, se pravi, takrat ko lokomotiva ni pod napetostjo, testirati prav vse električne komponente. V štirih mesecih smo tako pregledali in preizkusili osem lokomotiv. Z mano sta bila iz Slovenije tudi dva električarja in mehanik, ki so delali pri montaži. Letos januarja pa sem bil spet v Münchnu, tokrat mesec dni. Opravljali smo tako imenovane IBS preizkuse, ko je lokomotiva pod napetostjo. Ker je lokomotiva večsistemska, je bilo treba seveda preizkusiti obe inačici, enosmerno in izmenično. Po vseh preizkusih, ki jih je lokomotiva nesporno opravila z odliko, smo šli še na zanimivo testno vožnjo do Fulde.

Brez dvoma dragocene izkušnje.

Res je. Hkrati pa je bilo tudi izjemno zanimivo opazovati njihovo proizvodnjo. Vsaj tisto, kar smo lahko videli, je bilo 99-odstotno »porihtano«. Če se na kaki lokomotivi, denimo, pojavi napaka, se enaka na nobeni od naslednjih lokomotiv nikakor ne more pojaviti, saj imajo skorajda do popolnosti izdelan sistem sledenja napak. Včasih se sicer utegne zgoditi, da od zunanjega poslovnega partnerja dobijo že izdelan sestavni del lokomotive,

ki malce »šepa«, toda tega pač ni mogoče predvideti. Ampak v zadnji, končni fazi je njihov izdelek, kar zadeva delovanje, vselej 99-odstotno brezhiben.

Novo večsistemske lokomotive imajo vrsto prednosti.

Tako je. Lahko jih uporabimo prav za vse države Evropske unije. Začeli smo že voziti v Avstrijo, in Avstriji k nam. Bila pa bi velika prednost, če bi imeli na enak način »pokrito« tudi progo v smeri jugovzhoda, na Balkan. Denimo, proga München-Beograd bi bila zelo zanimiva.

Delate zdaj samo na novih, večsistemskih lokomotivah?

Približno 80 odstotkov časa, če je treba, pa pomagam tudi pri drugih. Lokomotive so nove in okvar še ni, sicer pa se vsi skupaj še vedno učimo, lahko rečem, da zelo pridno učimo. S sodelavci opravljamo začetne servise, prvo redno vzdrževanje pa je potrebno po 25.000 prevoženih kilometrih. Ob prvem pregledu seveda najprej preberemo navodila za opis vzdrževanja in nato tudi praktično opravimo pregled. Navodilom strogo sledimo, prav od točke do točke. Z veseljem ugotavljam, da gre z vsako naslednjo lokomotivo vse laže. Približuje se nam prvi enoletni obvezni pregled, kar je zelo zahtevno opravilo in lahko traja tudi po štirinajst dni. Dokler so nove lokomotive še v garanciji, sta pri nas dva strokovnjaka iz tovarne Siemens, ki opravljata izredne preglede in sprotna popravila, naša trenutna naloga pa je vzdrževanje. Oba sta izjemna sodelavca in hkrati mentorja, veliko pomagata in pojasnita – skratka, kar je najpomembnejše: znata povedati in znata pokazati.

Ste v Centralnih delavnicah glede na zahtevnost novih del tehnično dovolj opremljeni?

Za zdaj smo, kar pa zadeva najzahtevnejše operacije, to so seveda revizijska popravila lokomotiv, ki pridejo na vrsto po milijonu prevoženih kilometrov vsake

lokomotive – kar pomeni nekako na pet do šest let – pa bo čas pokazal, kaj in koliko opreme bo treba še dokupiti.

Kako poteka pregled lokomotiv, zlasti tistih starejših?

Najprej pregledamo tako imenovane serijske knjige lokomotiv, kjer so vsakokrat navedene okvare oziroma napake. V prvi vrsti skušamo ugotoviti, zakaj je do napake prišlo, kar je zelo pomembno, pravzaprav ključno, in se nato lotimo popravila. Včasih računalnik javi tudi napako, ki je bila v resnici samo trenutna motnja, toda kljub temu je treba vselej vse skupaj preventivno preveriti. Naj pojasnim: v strojnici lokomotive sta dva tokovna pretvornika, vsak od njiju pa ima vgrajena po dva računalnika, prvi je centralni, drugi pa pogonsko-krmilni. Pri podvojenosti računalnikov gre seveda za varnost oziroma zaščito, kajti kadar eden od njiju odpove, drugi takoj prevzame celotno funkcijo. No, in čisto na koncu, če napak ni, ali če smo jih medtem že odpravili, tehnolog lokomotivo, ki je tedaj pod napetostjo, preizkusi. Takšen običajni pregled traja povprečno okrog pet ur, pri tem pa sodeluje kar nekaj skupin ljudi: električarji, mehaniki, tako imenovani »zrakarji«, vzdrževalci vlakovnih varnostnih naprav, tehnologji, premikači ... Zlasti zdaj, ob novih večsistemskih lokomotivah, je predvsem veliko branja strokovne dokumentacije in sodelovanja s Siemensovimi strokovnjaki, ki pa je zares dragoceno. V nemški tovarni smo med specializacijo sicer dobili temeljno znanje, toda na konkretnih operativnih primerih se je vseskozi treba učiti in spet učiti. Treba je, skratka, venomer »biti zraven«. Drugače ni nič!

Se vam je že zgodilo, vam in delovni skupini, da kake okvare ali napake preprosto niste mogli odpraviti?

Hm, naj premislim ... Ne, pravzaprav ne. Resda smo ob kakšnem zapletenejšem primeru tuhtali

malce dlje in se je stvar potem zavlekla za kak dan ali dva, vendar se je na koncu vselej dobro izšlo. Včasih česa sicer ni mogoče predvideti, na primer čakanja na kak rezervni del, toda to je že stvar logistike. Ja, prav sem, k logistiki, pa sodi tudi premajhna fleksibilnost pri nakupu merilnih naprav.

Ste sicer zadovoljni z delovnimi razmerami?

Malce nas pestijo tiste, lahko bi jim rekel kar »klimatske razmere«. Vsako roletno, ki zapira vhod posamezne lokomotive v delavniško halo, je namreč treba dvigniti nešteto krat na dan. Tako pozimi vdre v halo leden zrak, poleti pa vročina, in vsi ti temperaturni šoki zanesljivo niso zdravju v prid. Posebej pozimi ni prav prijetno, težko je delati. To bi bilo vsekakor treba urediti, in upam, da bodo tudi uredili, saj problem prav gotovo ni nerešljiv. Na specializaciji v Nemčiji smo pozimi v hali delali v kratkih rokavih ...

Kako delujete kot kolektiv, skupina?

Super! Po potrebi pomagamo drug drugemu, vsak vskoči, kjer koli in kadar koli je potrebno. Tudi sicer imam rad skupinsko, timsko delo, tako da s skupnimi močmi in z znanjem pridemo do zastavljenega cilja. »Prosti strelci« tu pač ne štejejo! V skupini pa stvari seveda potekajo dinamično, hitreje – monotonost ubija.

In ob koncu: prosti čas, konjički?

Vrstni red bi pravzaprav zasul: veliko konjičkov in pre malo časa. Prav zdaj sem polno zaposlen s šolo, saj pripravljam diplomsko nalogo na Višji šoli za elektrotehniko. Sicer pa zelo rad kolesarim, hodim v naravo, veliko berem. Moja prva ljubezen pa je vsekakor glasba, šest let sem kot basist - klavirist tudi igral v narodnozabavnem ansamblu, nastopali smo po vsej Sloveniji in tudi čez mejo smo pogledali. Druga ljubezen: računalniki in računalništvo. Pač, takšni časi ...

Komaj ko se med vzponom iz Laškega ogrejemo, pridemo v višine vasi Kuretno.

Na izlet z vlakom

Kratek treking iz Laškega v Hrastnik

Trekingi so znani po tem, da trajajo vsaj nekaj dni, naš tokratni izlet pa je ravno prav dolg, da ga lahko vzamemo za krajši treking in na robu visoko nad dolino Save prespimo v planinskem domu v Gorah, ki je odprt vsak dan, razen ponedeljka, v vsakem primeru pa se v njem na dolgi poti primerno okrepčamo. Poleg tega v začetnem delu izleta hodimo po Rečičski planinski krožni poti, ki pomeni enega od izzivov za ponovni obisk teh krajev in nadaljnja dva dneva hoje. Za slednjo pot se lahko pripravimo že kar ob tej priložnosti, saj je dnevnik poti na voljo v TIC Laško nedaleč od železniške postaje, dodatne informacije pa

dobimo na spletni strani krajevne skupnosti Rečica (www.ks-recica.si) in pogledamo oddelek planinska skupina.

Z ž. p. Laško stopimo na cesto in po njej desno do avtobusnega postajališča, kjer zavijemo desno čez proggo. Nadaljujemo po asfaltni cesti, kot kaže tabla z napisoma *Šmihel 45 min* in *Govce 2 uri*. Po cesti se vzpnemo v Kuretno in nadaljujemo v spremstvu markacij skozi gozdove in med travniki, mimo nekaj samotnih domačij Trnovega hriba proti Govškemu brdu. Ko pridemo do vhoda v opuščen rudnik desno ob cesti, gremo pred njim desno po lesenih stopnicah in po stezi navkreber do gozdne ceste in levo po njej mimo lovske kočice (smerokaz *Govški brd 40 min*) do razcepa cest. Prvi odcep desno drži le v kamnolom, na nižje ležečem razcepu pa gremo desno in nato še enkrat desno. S kolovoza kmalu nato krenemo desno na pot, po kateri se sprva še kar položno, nato pa čedalje strmeje vzpnemo na Govško brdo, 811 m. Z vrha sestopimo naprej po grebenu, spet precej strmo, na preval Zavrata, kjer preseneti planinsko počivališče Pri knapu pod Babo, ki ga je uredila planinska skupina Rečica planinskega društva Laško. Iz Laškega okrog **3 ure** ali nekaj manj hoje.

Medtem ko postankujemo in se krepčamo, na razcepu opazujemo različne možnosti, od katerih uberemo pot naravnost v smeri Babe–Ostri vrh in nato levo, navkreber

po grebenu Babe na 789 metrov visok vrh in zatem še na Ostri vrh, 855 metrov. Sestopimo naprej po precej strmem grebenu, nato pa kmalu pridemo na širšo pot, po kateri se v vsem udobju sprehodimo do prve domačije. Mimo naslednje sestopimo do asfaltno ceste, po kateri gremo levo. Kmalu nato na ostrem ovinku pri smerokazu Gore zavijemo levo na cesto, po kateri sestopimo do domačije, vgnezdene pod visokim skalnim osamelcem. Tik pod njim pridemo na pot, po kateri se spustimo na cesto, gremo po njej mimo hiš in počez po kolovozu spet na cesto. Po njej gremo le nekaj deset metrov do jablane z markacijo in pri njej desno navzdol čez travnik. Če nismo pozorni, odcep zlahka zgrešimo! Potem pa kar od jablane do hruške, skozi travniški sadovnjak, po stezi skozi gozd v Krištandol, kjer pridemo na asfaltno cesto in gremo po njej v Marno. Z Zavrata **2 uri in 30 minut** hoje.

Skozi vas pridemo do ceste Hrastnik–Rimske Toplice, gremo naravnost po njej do odcepa za Turje in nato desno po njem navzgor. Hojo po cesti dvakrat pokrajšata bližnjici skozi gozd. Vrh Turja gremo spet desno po stezi, nato pa nam hojo po cesti pokrajša še ena bližnjica, ki je tako kot prejšnje nazorno označena. Po cesti pridemo do planinskega doma v Gorah. Z Marnega **1 ura in 30 minut**.

Od doma se vzpnemo do cerkve in po poti desno pod njo navzdol. Prav kmalu se levo odcepi steza,

Potek poti: ž. p. Laško–Kuretno–Govško brdo 811 m–Zavrata–Baba 789 m–Ostri vrh 855 m–Marno–Turje–Gore 762 m–ž. p. Hrastnik

Trajanje: 8 ur do 8 ur in 30 minut

Dolžina: 26 km

Skupni vzpon: okoli 1300 metrov

Proti lakoti in žeji: gostilna na Marnem, planinski dom v Gorah

Zanimivosti ob poti: predstavitev rudnikov in rudarjenja na prevalu Zavrata, največje gnezdišče krokarjev v Sloveniji nedaleč od odlagališča komunalnih odpadkov nad Marnim, travniški sadovnjaki na Marnem.

na katero opozori smerna tabla z napisom *ŽP Hrastnik*. Po stezi sestopimo v Krnice, gremo po cesti skozi vas, na prvem ovinku pri kažipotu *Kum, ŽP Hrastnik* pa desno. Po nekaj korakih smo pozorni na odcep steze levo navzdol čez travnik. Po njej gremo skozi gozd do prvih hiš in do ceste, nato pa se po dveh bližnjicah spustimo v dolino. Ko pridemo skozi podvoz, stopimo samo na ž. p. Hrastnik, ki je tik pred nami. Iz Gor **1 ura in 30 minut** ali celo nekaj manj hoje.

Skupaj 8 ur do 8 ur in 30 minut hoje.

Ker je izlet primerno dolg, je vrnitev z vlakom v istem dnevu mogoča le ob primerni telesni kondiciji in med tednom, saj v več primerih ob koncu tedna ni primernih vlakov, ki bi omogočili pozno vrnitev. Zato si lahko privoščimo vsaj dan in pol, na pot pa se vseeno odpravimo zgodaj zjutraj: z ž. p. Jesenice ob 5.32 (med tednom tudi ob 6.08) v Ljubljano, kjer počakamo na vlak ob 6.50 za Zidani Most, tam pa na IC vlak ob 8.38. Na slednjega lahko počakamo že v Ljubljani, odkoder odpelje ob 7.40.

Z ž. p. Dobova se odpeljemo z vlakom ob 7.05 in v Zidanem Mostu počakamo na IC vlak ob 8.38. V vsakem primeru v Laškem izstopimo ob 8.53. Iz Maribora je primeren IC vlak z odhodom ob 6.50, v Laškem izstopimo ob 8.09.

Za vrnitev z ž. p. Hrastnik si še prvi dan izleta med čakanjem na zveze ogledamo vozni red ter izberemo primerne vlake in povezave.

AKCIJA!



V Benetke za neverjetnih 50 evrov!



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

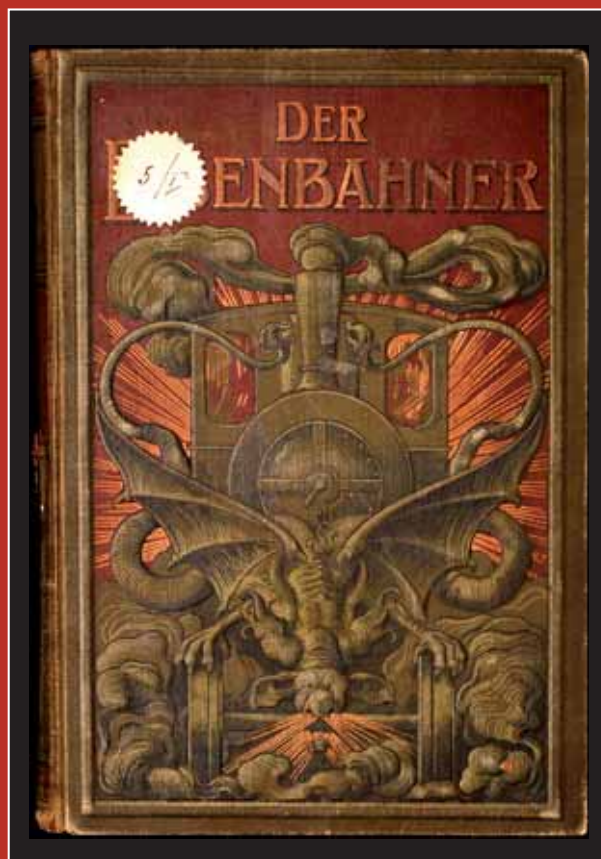
***V dvoje - na počitnice, na dopust,
izlet ali kar tako ...***

Vsak dan od 1. junija do 15. septembra 2007

Število sedežev po ponudbi Friends&More je omejeno.

Vse podrobnejše informacije dobite po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

 Slovenske železnice



Kmalu po letu 1905 so na Dunaju izdali ta zbornik člankov o razvoju in modernem ustroju železnic, ki je obsegal kar 450 strani. »Železničar« naj bi na poljuden način zainteresiranim laikom prikazal pomen in veličino železnice.