

# **Novaproga**

Revija Slovenskih železnic



**Nova smer**  
Z nepremičninami  
ustvarjati dobiček

**Potniški promet**  
Z vozovnico Euro Domino - še  
vedno ugodno in daleč

**Tovorni promet**  
Z vlakom EWRS smo aktivno vstopili na itali-  
jansko tržišče

**Iz zgodovine železne ceste**  
150 let proge preko Semmeringa

**Intervju: Blaž Miklavčič - generalni direktor**  
Najpomembnejši je interes Slovenskih železnic

# ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg  
Maribor-Wels  
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih  
terminalov z evropskimi terminali  
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz  
v slovenskem notranjem  
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA

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

E-MAIL: [INFOR@ADRIAKOMBI.SI](mailto:INFOR@ADRIAKOMBI.SI)

[WWW.ADRIAKOMBI.SI](http://WWW.ADRIAKOMBI.SI)





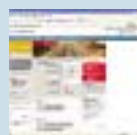
Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slozeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Marko Tancar, Dario Cortese, Ana Tušar, Miško Kranjec, Blaž Zabukovec, Janez Ličen, Štefan Stepic • tisk: Present d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 10.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prihodnja številka Nove proge izide 3. junija. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 17. maja.



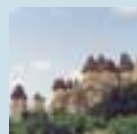
## Nova smer

Racionalizacija nepremičnin v funkciji železniške dejavnosti  
Z nepremičninami ustvarjati dobiček



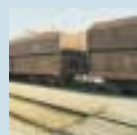
## Nova smer

Načrtovanje novih spletnih strani je končano. Zdaj je pred nami njihovo polnjenje s kar se da aktualno in zanimivo vsebino.



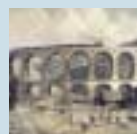
## Potniški promet

Kljub nekaterim nejasnostim o nadaljnji usodi vozovnic Edomino bodo vsaj za eno leto posebne ugodnosti še veljale in tako omogočale res poceni potovanja z vlakom.



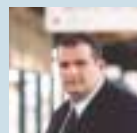
## Tovorni promet

V prvih dveh mesecih voženj vlaka EWRS smo prepeljali 39 vlakov s papirjem, belo tehniko, pločevino, vozili, kemičnimi izdelki, gradbenim materialom in keramičnimi izdelki.



## Semmering

Letos praznuje okroglo obletnico še posebno imenitna železnica, proga preko Semmeringa, prva gorska proga v Evropi. Na poseben način so z njo povezane tudi naše železnice.



## Intervju

Generalni direktor Blaž Miklavčič je brez dlake na jeziku spregovoril o dosedanjih letošnjih dosežkih, o načrtih do konca leta, pa tudi o nekaterih očitkih o nepravilnem poslovanju.



## Reportaža

S parnim vlakom se lahko zapeljemo v samo osrčje indijskega gorovja Nilgiri ter s povzpeno na nadomirsko višino 2226 metrov.



## Uvodnik

Marko Tancar,

odgovorni urednik Nove proge

1

2

4

5

7

9

16

22

Ko berete tole Novo progo, je naša država že postala ena od novih članic Evropske unije, tiskani in elektronski mediji pa so polni poročil o slovesnostih po vsej Sloveniji ter vzhičenih izjav najvišjih državnih predstavnikov. Kakšne spremembe nam bo prineslo članstvo v družini evropskih držav, bo pokazal čas, verjetno pa lahko že zdaj z gotovostjo zapišemo, da vse ne bodo dobre. Novi status Slovenije bo gotovo vplival tudi na položaj našega podjetja. Ne še takoj ali kmalu, saj tudi evropski zakonodajalci dejansko uvedbo popolnoma prostega dostopa do železniške infrastrukture pomikajo vse bolj v prihodnost. Nedvomno pa je bil tudi 1. maj eden od korakov k temu, da bomo nekega dne na naših tirih lahko zagledali vlak, na katerem ne bo imena in logotipa Slovenskih železnic.

O Slovenskih železnicah sicer lahko zapišemo, da so že dalj časa v Evropi. Veliko večino tovora, ki nam prinaša tudi največje prihodke, že zdaj prepeljemo v tovornem prometu, s povezovanjem s tujini železniškimi in logističnimi podjetji pa ponujamo čedalje bolj kakovostne čezmejne storitve. Med njimi sta tudi direktna vlaka LjubljanaLine, ki povezuje Ljubljano in München, ter East-West-Rail-Shuttle, ki povezuje ranžirna terminala Ljubljana Zalog in Bologna San Donato. O obeh vlakih smo že pisali ob njunem uvajanju, tokrat pa smo nekaj vrstic namenili prvim rezultatom, s katerimi se radi pohvalijo tudi naši partnerji v tujini.

Na "domačem parketu" pa so dve pomembni novosti izglasovali poslanci in poslanke državnega zbora. Sprejeli so namreč zakon o poslovnih sanaciji Slovenskih železnic in novelo zakona o varnosti v železniškem prometu. Zakon o poslovnih sanaciji nam omogoča preoblikovanje starih kreditov v nove z ugodnejšimi obrestmi, odpisuje pet milijard tolarjev dolga, nastalega z nakupom potniških vlakov, in nam namenja dve milijardi tolarjev za dejavno reševanje problematike presežnih delavcev. Zakon je ena od prvih konkretnih potez našega lastnika za tudi v Evropi tako opevano in pričakovano postavitve državnega železniškega prevoznika na zdrave finančne temelje.

Druga pomembna novost pa je Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti v železniškem prometu, o katerem so se pošteno kresala mnenja. Novela zakona namreč določa razmerja med Javno agencijo za železniški promet, ki je upravljalec javne železniške infrastrukture, in našim podjetjem kot pooblaščenim upravljalcem. Verjetno pa bi bilo iluzorno pričakovati, da bo sam zakon rešil vsa nasprotja, ki se pojavljajo zaradi tako rekoč edinstvene razdelitve vlog na upravljalca in pooblaščenega upravljalca, kakršno poznamo v Sloveniji.

Tretja velika aprilaska novica pa je menjava na vrhu prometnega ministrstva, ki ga je 20. aprila v svoje roke prevzel novi minister, dr. Marko Pavliha. Že v predstavitvi pred parlamentarnim odborom za infrastrukturo je novi minister zagotovil, da si bo prizadeval za uravnoteženje prometne politike in za razvoj petega koridorja ter gradnjo drugega tira Koper-Divača. Na Slovenskih železnicah njegovo usmeritev seveda lahko le pozdravimo in upamo, da bo s papirja našla svojo pot v prakso. Po naših izkušnjah se je v preteklosti namreč deklarativna podpora vse prehitro prenehala takoj, ko je bilo treba za uresničitev načrtov tudi odvezati državni mošnjiček.

## Racionalizacija nepremičnin v funkciji železniške dejavnosti

# Z nepremičninami ustvarjati dobiček

Državna železniška podjetja so po navadi med največjimi lastniki zemljišč in stavb. To velja tudi za Slovenijo. V več kot stoletju in pol zgodovine železnice pri nas se je s širjenjem železniškega omrežja širil tudi seznam najrazličnejših nepremičnin v lasti današnjih Slovenskih železnic. Žal je bilo nepremičninsko področje v preteklosti, zlasti glede investicij, pogosto zanemarjeno na račun osnovne prevozne dejavnosti, upravljanje z našimi nepremičninami pa je bilo razdeljeno med preveč organizacijskih enot. Zato je bil oblikovan strateški projekt Racionalizacija nepremičnin v funkciji železniške dejavnosti (SP-9), katerega cilj je poenotenje upravljanja nepremičnin, zmanjševanje stroškov in izkoriščanje nepremičnin za ustvarjanje novih prihodkov. Nekaj več o poteku projekta nam je povedal njegov vodja, direktor Centra za nepremičnine Boris Zrimc.

Eden od glavnih ciljev projekta je doseči čim boljše gospodarstvo z upravljanjem železniških nepremičnin. To pomeni na eni strani zmanjšanje stroškov upravljanja in vzdrževanja, na drugi strani pa povečanje prihodkov od najema nepremičnin ter aktiviranje neizkoriščenih naložb. Pregled današnjega stanja upravljanja z našimi nepremičninami pokaže, da ima ta kar nekaj pomanjkljivosti. Do sedaj je bilo namreč razdeljeno po področjih posameznih dejavnosti, glede na to kdo ima objekt ali zemljišče v evidenci osnovnih sredstev. Takšen sistem upravljanja nepremičnin pa ne omogoča optimalne izrabe sredstev. Upravljalcev in uporabnikov ter zemljišč je veliko, s tem pa je veliko tudi različnih interesov in načel gospodarjenja z nepremičninami. Ker v preteklosti zaradi razdrobljenosti upravljanja ni bilo ustrezno poskrbljeno za vzdrže-

vanje objektov in izrabo zemljišč, so se sredstva minimalne amortizacije, ki naj bi zagotavljala sprotno vzdrževanje, in prihodki morebitnih najemnin, pretežno uporabljali v poslovne namene osnovnih dejavnosti. Posledica takšnega sistema pa je bilo zniževanje vrednosti nepremičnin in neekonomski odnos njihovih lastnikov.

Eden od bistvenih ciljev projekta je zaradi omenjenih pomanjkljivosti in dejstva, da se marsikdaj nepremičninsko področje obravnava kot nepomembna stranska dejavnost, vse nepremičnine združiti v eno organizacijsko celoto in vzpostaviti načela dobrega gospodarja. Združitve upravljanja in gospodarjenja z nepremičninami s kadrovskimi, strokovno tehničnimi, tržnimi in fi-

nančnimi funkcijami na enem mestu pomeni tudi skrb za to, da nepremičnine ne izgubljajo svoje vrednosti ali celo propadajo, temveč svojo vrednost s tržnimi načeli ohranjajo. Poglavitna načela gospodarjenja z nepremičninami morajo postati produktivnost, ekonomičnost, rentabilnost in likvidnost. Znotraj projekta bo zato za vsako nepremičnino opredeljen tržni vidik gospodarjenja. Z njegovim upoštevanjem bodo zaposleni v centru za nepremičnine poskušali nepremičnine kratkoročno, še boljše pa dolgoročno, dati v najem ali pa prodati nepotrebne objekte in zemljišča.

Za uresničitev zapisanih ciljev, ki so na papirju videti povsem enostavni in logični, pa bo nujnega še precej dela. Za vse nepremič-

nine bo treba po posameznih področjih dejavnosti našega podjetja ugotoviti, katere so nujno potrebne za potek dejavnosti. Nato bo treba racionalizirati njihovo uporabo, postaviti natančne kriterije in merila za to, katere nepremičnine za potek osnovne dejavnosti niso potrebne, ter z njimi pridobiti ustrezen dobiček. To pomeni tudi racionalizacijo zasedenosti železniških objektov po posameznih postajah, določitev popolnoma nepotrebnih objektov in njihovo rušenje ter natančno razdelitev zemljišč na potrebna, nepotrebna in na tista, na katerih bi lahko razvijali nove projekte. Na podlagi natančne analize bo izdelan katalog možnih najemov prostorov, stavb in zemljišč. Obenem bo treba racionalizirati porabo sredstev za tekoča popravila in investicijsko vzdrževanje objektov in zemljišč. Vsi omenjeni postopki že potekajo, razdeljeni pa so na več segmentov: objekti v funkciji osnovne dejavnosti, počitniški domovi, stanovanja, samski domovi in zemljišča.

Opredelitev zemljišč že pospešeno poteka. V zadnjih šestih mesecih so v Centru za nepremičnine za vsa zemljišča v lasti Slovenskih železnic pridobili zemljiško-knjižne izpiske in podatke o tako imenovanih plombah, se pravi postopkih, ki potekajo na njih. V kratkem bo na njihovi podlagi pripravljena natančna analiza stanja zemljišč Slovenskih železnic. »Prvič bomo imeli zbrane točne podatke o naših zemljiščih, o težavah, povezanih z njimi, in o možnostih izrabe zemljišč,« pove direktor Centra za nepremičnine, Boris Zrimc. Popisovanje zemljišč je obsežen in tudi težaven projekt, zlasti zaradi nekaterih nejasnosti razdelitve lastništva infrastrukture med našim podjetjem in Javno agencijo za želez-



V sklopu projekta poteka tudi preverjanje lastnine naših počitniških zmogljivosti.



Maketa predvidene rešitve potniškega centra Ljubljana

niški promet. Zato potekajo skupni terenski ogledi, postaviti je treba meje in na novo parcelirati zemljišča.

Z Javno agencijo za železniški promet sodelujemo tudi pri racionalizaciji zasedenosti postaj, ki je že oblikovana za Maribor, Ljubljano, Divačo in Zidani Most. Lastnik in upravljavec postajnih zgradb je namreč Javna agencija za železniški promet, ki mora potrditi načrtovane spremembe. »Pričakujem, da bomo z agencijo podpisali pogodbo o upravljanju postaj, ki nam bo omogočila izpeljati naše načrte,« poudari Zrimc. »Racionalizacija je vsekakor smiselna. Na marsikateri postaji so zaposleni še po tozovskem ključu razdeljeni v več prevelikih stavbah, sedaj pa bi jih lahko združili, izpraznjene stavbe pa ponudili trgu.«

Na področju trženja nepremičnin je bila že izdelana analiza stanja trga, ki bo ob izdelanem predlogu racionalizacije podlaga za pri-

pravo kataloga možnih najemov. Kot nova naloga znotraj strateškega projekta je bilo postavljeno preverjanje lastnine počitniških zmožljivosti v Sloveniji in na Hrvaškem. Slovenski del naloge je že opravljen, začenja pa se preverjanje naše lastnine na Hrvaškem, ki bo pomenilo pridobitev vseh zemljiško-knjižnih podatkov in kopij katastrskih načrtov. Podobno kot pri zemljiščih in nepremičninah v Sloveniji bo tudi na Hrvaškem šele na podlagi teh podatkov moč določiti način gospodarjenja s počitniškimi zmožljivostmi.

V skladu s sprejetim dogovorom še naprej poteka prodaja stanovanj pod ugodnimi pogoji, kmalu pa bo objavljen razpis za prodajo samskih domov v Novi Gorici, Postojni in na Jesenicah.

Projekt SP-9 – Racionalizacija nepremičnin v funkciji železniške dejavnosti – pa se ne omejuje le na tržno usmerjeno gospodarjenje z obstoječimi nepremičnina-

mi, temveč se ukvarja tudi z izvedbo novih nepremičninskih projektov, ki bi lahko prinesli znatne dodatne prihodke zunaj osnovne prometne dejavnosti. Gre za projekte, ki jih bodo v Centru za nepremičnine izvajali znotraj podjetja ali pa v sodelovanju z zunanjimi podjetji. Predvidena je namreč tudi možnost sovlaganja drugih investorjev in oblikovanje projektov z ustanovitvijo novega podjetja s soudeležbo Slovenskih železnic. Trenutno že potekata dva tovrstna projekta. Ob Vilharjevi cesti v Ljubljani bo zrasel poslovno-garažni objekt, za katerega se že pripravlja projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja. Dela bodo predvidoma stekla že letos. Za Novo Gorico pa je predvidena postavitev trgovskega centra na območju železniške postaje. Trenutno poteka urejanje urbanističnih aktov na tem področju. Novogoriška občina že pripravlja zazidalni načrt, ki naj

bi bil sprejet letos jeseni. Za oba projekta bo treba poleg priprave vseh potrebnih dokumentov in pridobitve dovoljenj poiskati tudi soinvestitorje, s pomočjo katerih se bodo lahko novi objekti zgradili. Za morebitne nove projekte pa bo najprej pripravljena študija o njihovi upravičenosti in šele na podlagi pozitivnega rezultata študije bo projekt uvrščen med prednostne.

Za zdaj vse naloge potekajo v skladu s postavljenim terminskim planom, nekoliko zaostaja le prenova informacijskega sistema. »Na našem področju se zbira ogromno raznovrstnih podatkov, ki jih bomo združili na enem mestu, da ne bomo več izgubljali časa z zamudnim iskanjem podatkov na papirju,« pove Boris Zrimc. »Razmišljamo tudi o tem, da bi se navezali na sistem SAP, uresničitev načrtov pa bo odvisna od sodelavcev v Centru za informatiko.«



# Načrtovanje novih spletnih strani je končano

Nekaj let v življenju človeka po navadi ne pomeni veliko. V informacijski tehnologiji pa se leta odvijajo z desetkratno hitrostjo. Glede na hitre spremembe na tem področju lahko o spletni strani Slovenskih železnic torej zapišemo, da je že v zrelih letih. In to v letih, v katerih tudi obilna kozmetika, ki v našem primeru pomeni sprotno posodabljanje strani in delne vsebinsko-oblikovne popravke, ne more več zakriti gub. Zato smo se v Službi za organizacijsko komuniciranje, ki je skrbnik naših spletnih strani, v zadnjih mesecih lanskega leta odločili za temeljito vsebinsko in oblikovno prenovo našega spletnega nastopa.

Prenova spletnega mesta Slovenskih železnic je del projekta SP-16 – Nadgradnja notranjega komuniciranja in odnosov z javnostmi. Projekt se je začel z razpisom, s katerim smo načrtovanje prenove naše spletne predstavitve zaupali podjetju Renderspace PristopInteractive, ki ima na področju tako imenovanih digitalnih odnosov z javnostmi že bogate izkušnje. Oblikovali smo projektno skupino, v kateri so sodelavci iz potniškega in tovarnega prometa, infrastrukture, centra za informatiko in oddelka za odnose z javnostmi. Delo se je začelo z intervjuji s člani projektne skupine, s katerimi so bile določene glavne skupine, ki bi jih radi nagovarjali z novo predstavi-



Takšen je prvi oblikovni predlog nove spletne strani.

tvji, ter cilji, ki bi jih radi dosegli s prenovi. Pokazalo se je, da si znotraj podjetja najbolj želimo, da bi na spletno stran privabili čim več novih obiskovalcev, ki bi jim ponudili enostavnejši dostop do vsebin z možnostjo naprednega iskanja po celotnem spletnem mestu. Kot ključne uporabniške skupine pa so se postavili sedanji in potencialni potniki, turisti – zlasti iz tujine – in turistične agencije, uporabniki storitev v tovarnem prometu, novinarji, šole ter poslovna in splošna javnost.

Med 1. novembrom in 1. decembrom smo z analizo tako imenovanih log datotek tudi spremljali obnašanje uporabnikov na spletnem mestu SŽ – katere strani najpogosteje obiskujejo, kdaj je obiska največ, iz katerih organizacij prihajajo obiskovalci, strani, s katerih so obiskovalci prišli na spletno mesto, izstopne strani, ključne besede in podobno. Analiza je pokazala, da so bile naše

strani novembra obiskane skoraj 50.000-krat, povprečno pa se je obiskovalec na njih zadržal skoraj štiri minute. Kot smo kar nekako pričakovali, so bile najbolj obiskane strani potniškega prometa, znotraj katerih velika večina obiskovalcev išče vozni red. Zanimivo je, da narašča tudi število obiskovalcev iz tujine. Ti si ogledujejo angleški del strani, na katerem, priznajmo si, trenutno ne ponujamo relevantnih informacij.

Analiza je torej pokazala, da je naša spletna predstavitev dobro obiskana in bi lahko postala pomembno orodje trženja naših storitev. V skladu z rezultati vhodne analize je padla odločitev o strukturi novih spletnih strani. Z njo se bomo izvili iz dosedanje ločitve na področja v skladu z našo organizacijsko strukturo ter se skušali čim bolj približati pričakovanjem uporabnikov. Zato bo vsebina po novem razdeljena na šest kategorij – notranji potniški promet, mednarodni potniški promet, tovarni promet, infrastruktura, novinarsko središče, o nas. Že takoj na vstopni strani bodo svoj prostor našle najbolj iskane vsebine – iskalnik voznega reda potniških vlakov, novice, aktualne informacije v potniškem

prometu, ankete in podobno. Na vstopni strani bodo objavljeni tudi podatki klicnega centra, kjer lahko potniki dobijo natančnejše informacije. S klikom na povezave na vrhu strani pa si bodo obiskovalci strani lahko ogledali več podatkov o ponudbah in organizaciji notranjega ter mednarodnega potniškega prometa, o naši infrastrukturi in splošne podatke o podjetju. Novinarjem bo namenjeno novinarsko središče z vsemi informacijami za javnost. Zaradi velikega pomena in posebnosti tovarnega prometa bo temu področju namenjena posebna povezava na levi strani vstopne strani, ki bo odprla predstavitev tovarnega prometa v posebnem oknu. Poleg tega bodo lahko uporabniki do strani in e-storitev tovarnega prometa dostopali tudi neposredno, saj bodo imele svoj internetni naslov.

S postavitvijo načrta spletnega mesta pa se za nas pravo delo še le začinja. Vse vsebine, in teh nikakor ni malo, bo treba pripraviti v obliki, primerni za objavo na spletu, in jih opremiti s slikovnim gradivom. Obsežno delo čaka tudi zaposlene v našem Centru za informatiko. Ti bodo morali vse aplikacije tovarnega in potniškega prometa prilagoditi za izpis v novem okolju, delno pa jim bodo tudi dodali nove funkcije. Naj omenimo le predvideno možnost iskanja voznega reda potniških vlakov z izbiro datuma potovanja. Dela torej ne bo malo. Toda vsi, ki sodelujejo v tem delu projekta SP-16, kljub svojim siceršnjim obveznostim, s svojimi zamisljimi dodobra prispevajo k prenovi spletnih strani. Zato lahko pričakujemo, da bomo najpozneje v začetku poletnih mesecev na naslovu [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si) zagledali sodobno, hitro, pregledno in informativno spletno predstavitev.



Sedanja vstopna stran naše spletne predstavitve

# Z vozovnico Euro Domino – še vedno ugodno in daleč

Vseh posledic vstopa Slovenije v Evropsko unijo ni mogoče predvideti. Prihodnost bo pokazala, kaj je dobro in kaj ne, kaj smo s tem pridobili in kaj bomo morda pogrešali. Tiste, ki se ukvarjamo z mednarodnim potniškim prometom, je že lani začelo skrbeti, kaj pomeni vstop v EU za usodo vozovnice Euro Domino. Za državljane Slovenije in nekaterih drugih vzhodnih in osrednje evropskih držav so namreč pri nakupu vozovnice ED veljale posebne ugodnosti, za katere je precej resno kazalo, da jih bomo izgubili.

Vsaj za eno leto je »strah« mimo. Ugodnosti veljajo še naprej in vozovnica Euro Domino še naprej ostaja cenovna ponudba, s katero bodo naši potniki po privlačnih cenah lahko obiskali najbolj oddaljene koticke držav, ki v ponudbi sodelujejo. Potovanja po Evropi, skok na afriška tla Maroka, okušanje Azije v Tučiji in Rusiji ... vozovnica Euro Domino ponuja vse to in še več. V ponudbi sodeluje kar trideset držav, vključeni sta tudi ladijski družbi Attica in HML, ki vozita med Italijo in Grčijo.

Poleg že znanih vozovnic so novost v ponudbi od 1. aprila 2004 vozovnice ED 60+ za osebe, starejše od 60. let. Tako so s ponudbo ED pokrite praktično vse starostne kategorije potnikov. Potniki lahko kupijo omrežne vozovnice ED za katero koli v ponudbi sodelujočo državo, in sicer eno vozovnico ali več, ni pa jih mogoče kupiti za državo njihovega stalnega bivališča. Če povemo konkretno, potnik iz Slovenije lahko kupi vozovnico ED za pomorski družbi Attica in HML, za Veliko Britanijo, Bolgarijo, Češko, Makedonijo, Švico, Luksemburg, Romunijo, Grčijo, Irsko, Portugalsko, Nemčijo, Dansko, Italijo, Hrvaško, Srbijo in Črno Goro, Madžarsko, Nizozemsko, Norveško, Avstrijo, Maroko,



Kapadokija vabi!

Poljsko, Španijo, Švedsko, Belgijo, Francijo, Turčijo, Finsko, Slovaško in Rusijo. V ponudbi Euro Domino sodelujejo tudi nekatera zasebna prevozna podjetja, med njimi kar precej zasebnih železnic v Švici. Kar nekaj je tudi transportnih podjetij, ki na svojih progah ali pomorskih relacijah priznavajo imetnikom vozovnic ED popust, običajno od 20 do 50 odstotkov. Zaradi posebnega gospodarskega položaja v državah Vzhodne Evrope in zato, da bi bolj uspešno konkurirali avtobusnim prevoznikom, je skupnost Euro Domino sprejela posebne ukrepe za določene železnice oziroma države. Med njimi so tudi Slovenske železnice oziroma Slovenija. Za potnike iz Slovenije tako velja 20-odstotni popust na običajne cene omrežnih vozovnic ED vseh železnic in dodatni 50-odstotni popust na redne cene za vsa tranzitna potovanja. Zaradi realne možnosti, da

bo omenjeni popust za tranzitno potovanje do države, za katero je izdana vozovnica, sčasoma ukinjen, bi predvsem radi spodbudili potovanja do oddaljenih ciljev. Vozovnica ED je idealna predvsem za popotnike, ki si želijo po dolgem in počez prepotovati eno od držav, pogosto pa je najboljša izbira tudi v drugih primerih.

In kaj naj bi bil zanimiv počitniški cilj? Daleč in poceni – to je vsekakor Turčija, država, ki se razprostira kar na dveh kontinentih. Najpogostejši cilj je seveda Carigrad z živahnim utripom vele mesta. Umetnosti pogajan se tukajšnji otroci naučijo že v rosnih letih; ko prepričujejo o ugodnosti nakupa, bi človek celo sodil, da so se s trgovsko žilico že rodili. Z nedolžnim, včasih navihanim nasmehom, prepričujejo in vabijo – in nazadnje – le kdo bi se jim mogel upreti! Slaba bera se obeta le nadebudnim čistilcem čevljev, ki vas

bodo brez uspeha prepričevali, da je treba zloščiti vaše superge. A Turčija seveda ni le Carigrad, čeprav v zvezi s to državo najpogosteje pomislimo na njeno srednjeveško obdobje in islamizacijo južne Evrope. V Mali Aziji najdete številna arheološka najdišča, ki pričajo o veličini in bogati kulturi rimskega imperija. Efez, Side, Aspendos so kraji, kjer človeku zastane korak pri opazovanju stvaritev antičnih umetnikov. Mesto Konya s svetovno znanimi plesočimi derviši je docela drug svet. A v Kapadokiji, pokrajini v notranjosti Turčije, boste začeli verjeti v čudeže, vsaj take v naravi ... Pokrajina je namreč takšna, kot si v domišljiji rišemo, da obstaja na luni, in ker večina nas ne bo nikoli potovala v vesolje, lahko obiščemo vsaj Kapadokijo. Osupljivi stožci, ki jih je izoblikovala erozija, cerkve, vklesane v skale, podzemna mesta ... Kapadokija, ki ji tudi sicer pra-

vijo mesečeva pokrajina, je vse to in še več.

Za potovanje v Turčijo vodi najkrajša pot seveda čez Srbijo in Bolgarijo. Pri ponudbi vlakovnih povezav je treba omeniti vlak Dunaj-Edirne-Dunaj, ki je novost letošnjega poletja. Da bi morebitnim popotnikom iz Slovenije dali možnost čim bolj neposrednega potovanja, smo se z Avstrijskimi želez-

nicami dogovorili, da bo v Sloveniji možnost vstopa na vlak v Mariboru in v Dobovi. Vlak bo vozil z Dunaja ob sobotah od 26. junija do 11. septembra, vrnitev iz Edirne pa bo mogoča ob ponedeljkih od 28. junija do 13. septembra. Odhod iz Maribora je ob 3.10 zjutraj, iz Dobove pa ob 5.33. Ker ima vlak v svoji sestavi le ležalnike in vagona za prevoz spremljanih av-

tomobilov, je mogoče potovati le z ležalnikom - a brez osebnega avtomobila, te bodo namreč nakladali le na Dunaju. Rezervacija za vlak je obvezna. Glede na to, da je pot res dolga - in morda za koga naporna - dodatek za ležalnik le ne bo prehud udarec za žep. Za potovanje v Turčijo to seveda ni edina možnost, je pa vsekar najenostavnejša.

Za korajžne, za zvedave in za tiste, ki jim ni preveč mar le za udobje naslonjača, predlagamo torej čim bolj oddaljene cilje in seveda vozovnico ED. Za tiste, ki morda potujejo nekoliko bližje, pa še vseeno nasvet: povprašajte, koliko bi stalo vaše potovanje z vozovnico ED. Morda bo tudi v vašem primeru to najboljša možnost potovanja.

# Z vlakom tudi na obisk Term Dobrna

*So kraji, ki človeka prevzamejo. Ni jih moč pozabiti, preprosto se želiš vrniti. In Dobrna je zagotovo kraj, kamor se boste radi vračali.*

Tako so o svojem kraju zapisali zaposleni v Termah Dobrna. Prijubljeno zdravilišče s tradicijo, ki sega vse v 15. stoletje, leži v se-

vernem delu Celjske kotline, med obronki Pohorja in Paškega Kozjaka, v neposredni bližini Celja, ki je pomembno gospodarsko središče ter stičišče cestnega in železniškega prometa.

Bližina z železnico tesno povezanega Celja pa pomeni tudi, da je vlak zelo primeren za obisk Toplic Dobrna.

Zato so naše sodelavke in sodelavci iz potniškega prometa v sodelovanju z zdraviliščem oblikovali privlačen program za skupine z najmanj 20 osebami, ki bi si želele obiskati Dobrno. Pot se – seveda – začne z vlakom, ki pripelje do Celja. Tam skupino počaka avtobus z vodnikom, ki potnike hitro popelje do Dobrne. Sledi ogled Zdraviliškega parka in stavb, ki zaokrožujejo njegovo podobo – Zdraviliškega doma, vile Švicarija, Gospodarske hi-

še, vile Higiee, Hiše na Trati in hube. Za prijazen sprejem v Toplicah Dobrna poskrbi prijazno osebje s ponudbo zeliščnih čajev, Kneipove terapije in samega zdravilišča. Omeniti kaže, da je terapija v Dobrni sestavljena iz hidroterapije, zdrave prehrane, zeliščarstva, terapije gibanja in psihoterapije. Po celodnevem kopanju sledi konec dneva s tako imenovano Sebastianovo večerjo v kleti vile Higiea, nato pa vrnitev na vlak in pot domov. Nova ponudba je namenjena predvsem skupinam upokojujencev, po dogovoru pa je moč program tudi dopolniti, na primer z ogledom knežjega mesta Celja.



Vse natančnejše informacije o cenah in programu obiska Term Dobrna lahko dobite na telefonskih številkah 01 29 14 433 ali 01 29 14 325.





# Z vlakom EWRS smo dejavno vstopili na italijanski trg

East-West-Rail-Shuttle (EWRS) se imenuje direktni tovorni vlak, ki smo ga Slovenske železnice skupaj z italijanskim železniškim operaterjem Trenitalia vpeljale februarja letos. Gre za zadnji konkretni rezultat sodelovanja med obema železniškima prevoznikoma. Vlak povezuje ranžirna terminala Ljubljana Zalog in Bologna San Donato, ki sta okrog štiri-sto kilometrov vsaksebi, petkrat na teden, od torika do sobote. To je prvi tovrstni vlak, ki italijanske regije Emilio Romagna, Toskano, Umbrijo in Marche čez Slovenijo povezuje s Hrvaško, Srbijo in Bosno. Novi vlak je skrajšal čas vožnje med Ljubljano in Bologno ter tako zagotavlja ponudbo, ki je konkurenčna tudi cestnim prevozom.

East-West-Rail-Shuttle vključuje pošiljke klasičnega in kombinira-

nega prometa. Zagotavlja časovno nadzorovano distribucijo vagonovskih pošiljk med tremi italijanskimi regijami, Slovenijo, Madžarsko, Hrvaško, Srbijo, Bosno in drugimi trgi na 5. in 10. čezevropskem koridorju. V Ljubljani se namreč vlak navezuje na mrežo mednarodnih vlakov proti vzhodu in jugovzhodu Evrope, v Bologni pa ima zagotovljeno distribucijo po vsej Italiji.

Novi vlak je del nastajajoče mreže direktnih tovornih vlakov Slovenskih železnic. Z njimi zagotavljamo razvoj novih železniških produktov, s katerimi želimo izkoristiti potenciale spremenljivih tržnih potreb in ustvariti ekonomsko učinkovite in tržno privlačne alternative. Z njimi se prilagajamo potrebam uporabnikov in oblikujemo inovativen portfelj produktov in storitev v medna-

rodnem prometu.

V prvih dveh mesecih voženj vlaka smo prepeljali 39 vlakov s papirjem, belo tehniko, pločevino, vozili, kemičnimi izdelki, gradbenim materialom in keramičnimi izdelki. Še pomembnejši od naštevavanja vrst tovora pa so odzivi naših strank. Uporabniki ugotavljajo, da nam je skupaj s Trenitalia uspelo izpolniti njihova pričakovanja. Ponudili smo jim namreč zajamčen in pomembno krajši prevozni čas, redne in zanesljive prevoze v obeh smereh, sprotno spremljanje in nadzor nad pošiljkami. Produkt East-West-Rail-Shuttle pa uporabnikom storitev v tovornem prometu omogoča tudi preprosto naročanje storitve v Sloveniji in Italiji in skrajšanje zadrževanja vagonov. Prepričani smo, da nam bo z vsemi omenjenimi prednostnimi

ter s skupnimi prodajnimi naporimi na slovenskem, italijanskem, pa tudi na madžarskem in hrvaškem trgu uspelo še naprej povečevati število in izkoriščenost tovornih vlakov.

Z vlakom EWRS pa se naša ofenziva na italijanskem trgu še ni končala. Junija načrtujemo uvedbo direktnega tovornega vlaka, ki bo povezoval Zalog in Milano. Lombardija je ena najbolj bogatih in industrijsko razvitih evropskih pokrajin, z močno blagovno menjavo z državami, ki ležijo na 5. in 10. koridorju. S povezavo Zaloga in Milana želimo zagotoviti še eno kakovostno železniško povezavo z italijanskim trgom in tako povežemo pot čez Slovenijo narediti še bolj privlačno in konkurenčno.

**Ljubljana Line**

# V desetih urah iz Ljubljane do Münchna

Konec lanskega poletja smo že pisali o uvajanju novega direktnega vlaka med ranžirnima postajama Ljubljana Zalog ter München Nord. Nova povezava z delovnim imenom Sprinter je v času od svoje uvedbe - 1. septembra 2003 - že pokazala nekaj pozitivnih rezultatov.

Novi koncept vlakov, ki so se uveljavili pod imenom LjubljanaLine, je čas potovanja tovora po železnici med Slovenijo in Nemčijo

skrajšal kar za polovico. Pot med Ljubljano in Münchnom ali v obratni smeri vlak LjubljanaLine namesto v 20 urah prevozi v le 10 urah. Produkt je bil razvit v dobrem sodelovanju z nemškimi in avstrijskimi železnicami, ponudba pa je oblikovana tako, da je mogoča direktna povezava na priključne vlake v Münchnu v vsa velika središča v Evropi, v Zalogu pa proti Luki Koper in drugim postajam v Sloveniji ter na vlake na

koridorju X. V vlakih se prevažajo pošiljke ne le klasičnega, temveč tudi kombiniranega prometa, saj ima vlak postanek tudi na kontejnerskem terminalu Ljubljana Moste.

Trenutno vsak dan med Münchnom in Zalogom vozijo trije vlaki, v obratni smeri pa po dva vlaka na dan. Na teden tako vozi 27 vlakov, 17 vlakov iz Nemčije in 10 vlakov iz Slovenije. Z novim produktom so SŽ, DB in ÖBB zmanjšale število postankov vagonov v težkem alpskem tranzitu in s tem dosegle večjo kakovost storitev. Z novo ponudbo sta se izboljšali hitrost in zanesljivost povezav do večjih industrijskih središč v Sloveniji, Luke Koper in drugih središč v jugovzhodni Evropi, ki ležijo na koridorju X, koncept LjubljanaLine pa ustreza zahtevam naših strank po krajših voznih časih in večji kakovosti storitev v tovarnem prometu. Tedenska zmogljivost vlakov iz

Nemčije v Slovenijo je 18.700 ton, v obratni smeri pa 10.000 ton. V smeri sever-jug so vlaki povprečno zasedeni 85-odstotno, v obratni smeri pa je povprečna zasedenost 70 odstotkov. Z ureditvijo prenosa komercialnih podatkov med SŽ in ÖBB se je izboljšala tudi točnost vlakov, povprečni čas vožnje vlakov 10 ur pa je glede na prevozne pogoje čez Avstrijo zelo ugoden. Z vstopom v EU in prenosom formalnosti v notranjost se bo čas voženj teh vlakov še skrajšal. Pred nas pa se bodo s tem postavili novi izzivi, kako pričakovano rast blagovne menjave še bolj preusmeriti na železnico in s tem prispevali k ohranitvi okolja. Hkrati nas v prihodnje čaka še veliko dela pri pravi bolj prilagodljivega prodajnega sistema in pripravi celovitejših logističnih rešitev za stranke.

## München Nord-Ljubljana Zalog

Ura odhoda	Pon.	To.	Sr.	Čet.	Pe.	Sob.	Ned.
5	x	x	x	x	x	x	x
11		x	x	x	x		
23		x	x	x	x	x	x

## Ljubljana Zalog-München Nord

Ura odhoda	Pon.	To.	Sr.	Čet.	Pe.	Sob.	Ned.
15		x	x	x	x	x	
23	x	x	x	x	x		



Viadukt čez Mrzli studenec (Kalte Rinne) je največji in najlepši na progi preko Semmeringa. V času, ko je bil zgrajen, je že nastajal tudi Borovniški viadukt, ki pa je bil neprimerno večji. Pri obeh so prepoznavne poteze istega avtorja. Karl Ghenga, ki je bil tudi arhitekt, je določil osnovno obliko vsem viaduktom med Dunajem in Trstom. (Sliko hrani Hermann Heless na Dunaju.)



»Diadem v laseh narave«

# 150 let proge preko Semmeringa

Letos praznuje okroglo obletnico še posebno imenitna železnica, proga preko Semmeringa, prva gorska proga v Evropi. Na poseben način so tudi naše železnice povezane z njo, saj pomeni gradbeno etapo železniške povezave avstrijske prestolnice z morjem, Dunaja s Trstom, torej tudi prve železnice na Slovenskem. Bila je pionirski podvig in je snovalcem zastavljala nove, dotlej neznane težave, tako po vsebini kot po obsegu. Zasluži, da ji s spoštovanjem namenimo nekaj vrstic. Že oče Marije Terezije, cesar Karel VI. (na prestolu od 1711 do 1740) je razumel pomen komunikacije s Trstom, glavnim pristaniščem monarhije, in je dal tja zgraditi »glavno

in komercialno cesto«, ki je prečila tudi Semmering. Seveda je bila ta cesta dobro stoletje pozneje, ko se je začela doba železnic, brezupno zastavela. Zato so leta 1829 to smer kot eno najvažnejših vključili v nacionalni železniški program. (Pozneje, leta 1841, so na novo zgradili cesto preko Semmeringa, kar pa tudi ni prineslo posebnega olajšanja).

Snovalcem se je kajpada najprej zastavilo vprašanje, kje speljati traso. Po ovinku, po ravnini ali po bližnjici čez gore? Gotovo je lažje po ravnem, vse prve železnice so se ravnale tako. Toda v tem primeru bi proga morala voditi preko ogrskega ozemlja, kjer bi bila preveč izpostavljena.

Ogri so veljali kot samosvoji in svojeglavi, v Donavski monarhiji jim je na lep ali grd način vselej uspelo, da so si zagotovili poseben položaj, ugodnejši v primerjavi z drugimi narodi. Ni jim kazalo preveč zaupati. Tudi nadvojvoda Janez, *enfant terrible* habsburškega dvora, ki se je bil umaknil na Štajersko in poročil z meščanko, se je na vso moč zavzel za to, da bi Štajerci dobili železnico. To pa je pomenilo zgraditi progo čez Semmering, alpski hrbet, ki je graditeljem grozil z nepreglednimi težavami.

Za svoj čas nenavadno liberalni »štajerski princ«, kot je ljudstvo imenovalo nadvojvoda Janeza, je že leta 1836 naročil študij tra-

se skupini inženirskih oficirjev, katerih poveljnik je bil, in leta 1839 je imel v rokah uporaben rezultat. Vse te okoliščine so pripomogle, da se je leta 1841 cesar Ferdinand odločil: Južna državna železnica naj se zgradi čez Semmering! Proga čez gore, kakršne v Evropi še ni bilo! Kako se lotiti problema, katerega razsežnosti nihče ni mogel oceniti? Najrazličnejši gradbeniki so bili vsi po vrsti nezaupljivi do parnih lokomotiv – zdelo se jim je, da tako hudih klancev ne bodo zmogle – in so predlagali, naj proga vodi po dnu doline, kolikor daleč je mogoče, nato pa naj se spremeni v strmo vlečnico, kjer bi vlačili vlake v klanec stacionarni parni stroji z jekleno vrvo.

Kot »genialne zablode« je tovrstne projekte označil mož, ki je iz notranjega prepričanja zagovarjal progo, primerno za lokomotive, tako da bi prevozna tehnologija na vsej progji ostala enaka in kontinuirana. Mož po imenu Karl Ghenga je govoril kvalificirano. Ta leta 1802 rojeni Benečan je bil skorajda genialno nadarjen: že s šestnajstimi leti je na univerzi v Padovi postal »inženir in arhitekt«, leto pozneje pa »doktor matematike«. Po končanem šolanju se je posvetil gradnji cest v Benečiji in na južnem Tirolskem, nato pa ga je Francesconi, vodja del na Cesarja Ferdinanda severni železnici in tudi sam »italijanski Avstrijec«, leta 1836 poklical za šefa načrtovanja dveh odsekov te prve železnice v stari Avstriji. Ghenga je nato leta 1842 napredoval v generalnega inšpektorja c. kr. Državnih železnic/Južno krilo in bil poslan na študijsko potovanje

v Združene države, kjer je ameriški pionirski duh uresničil že marsikateri (pre)drzni železniški projekt. Kar je Ghenga videl v Ameriki, ga je opogumilo in mu prineslo spoznanje: parne lokomotive je vsekakor mogoče konstruirati tako, da brez umetnih pomagala zmorejo tudi strmine. Prav tega leta je bila dokončana proga z Dunaja do naselja Gloggnitz, severnega vznožja Semmeringa. Za spopad z goro je še manjkalo poguma. Tako so proti Trstu nadaljevali od naselja Mürrzuslag ob južnem vznožju Semmeringa in leta 1844 prišli do Gradca. Ghenga je bil tu že vključen, samostojno pa je nato določil traso proge od Gradca do Celja, ki je bila dograjena leta 1846, in proge do Ljubljane, ki je bila dograjena 1849. Med tem je tuhtal o Semmeringu in leta 1845 v več variantah predložil projekt za to gorsko progo.

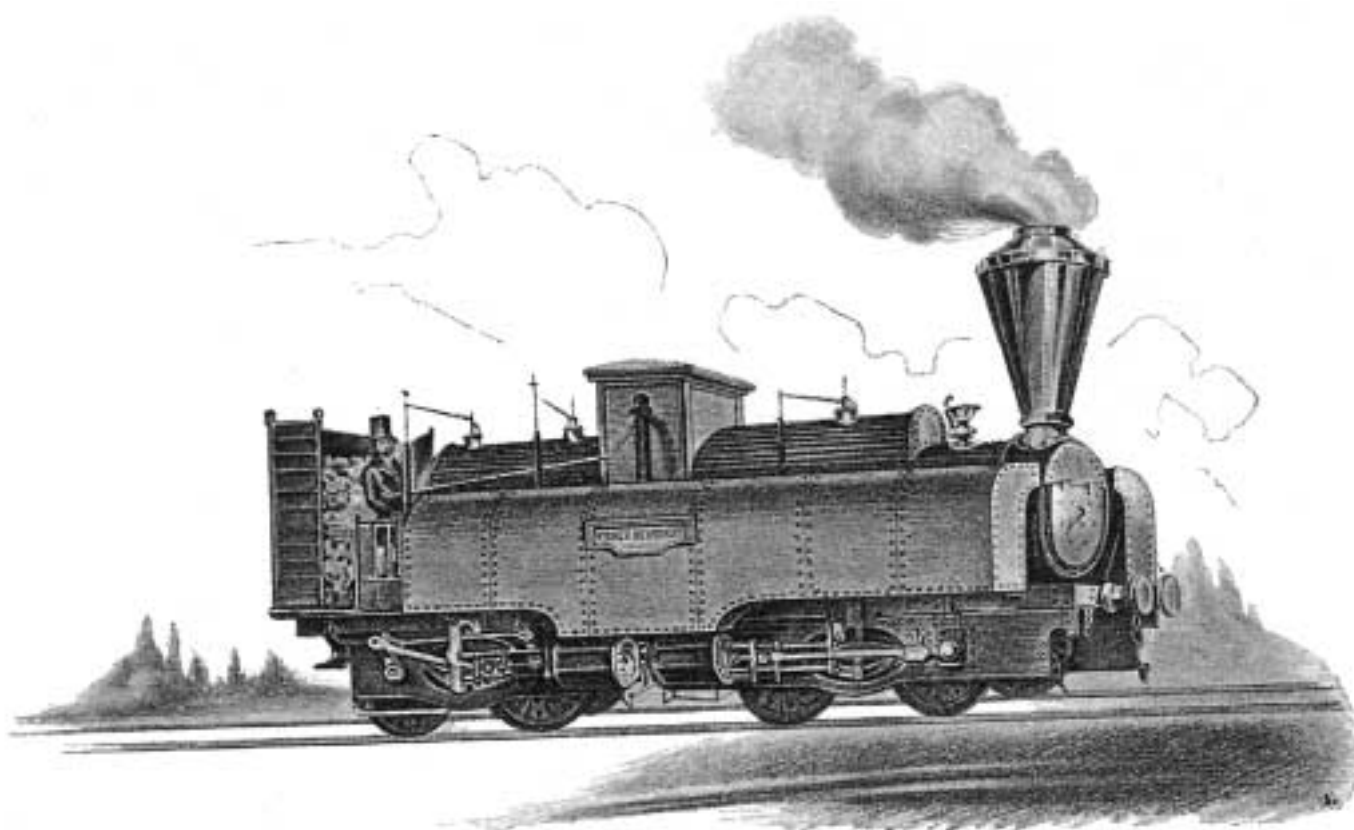
Genialni Karl Ghenga si je drznil progo speljati čez Semmering.



Kar 459 metrov bi znašala višinska razlika med Gloggnitzem in najvišjo točko proge, ki bi bila na 898 metrih nadmorske višine nekje sredi projektiranega predora Semmering, najdaljšega predora v Evropi. Ker Ghenga ni želel prekoračiti nagiba 25 promilov, ki ga je imel ravno še za sprejemljivega, bi bil ta del proge dolg kar 28,5 kilometra, potreboval pa bi številne predore in viadukte za prečenje stranskih dolin. Bil bi seveda temu primerno drag, zelo drag. Južno od predora Semmering pa ne bi bili potrebni kakšni posebni gradbeni objekti, 13,3 kilometra dolgo progo do Mürrzuslaga bi bilo

mogoče speljati strmo, a razmerna enostavno.

Vendar pa čas za ta podvig še ni dozorel in projekt je izginil v predalih trgovskega ministristva. Napočilo je revolucionarno leto 1848, Dunaj so vznemirili streli, v predmestjih so se zbirali delavci in na pohodu proti središču mesta plenili mesarije in pekarnice ... Metternich, veliki šahist za evropsko šahovnico, nekoč glavni Napoleonov protii-

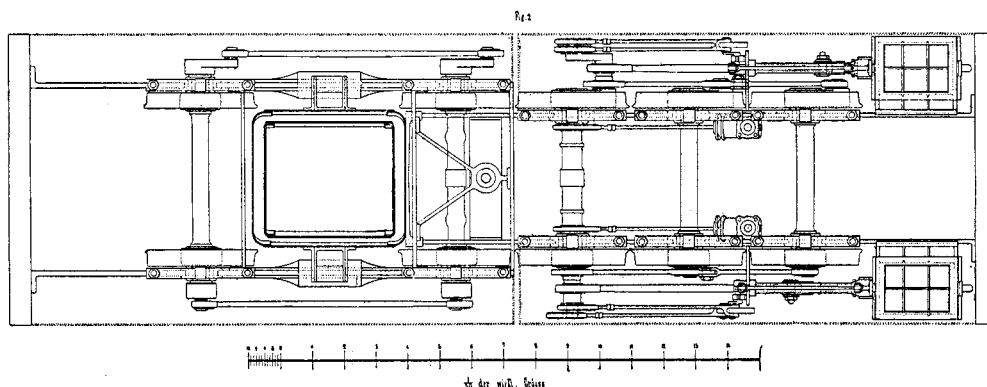
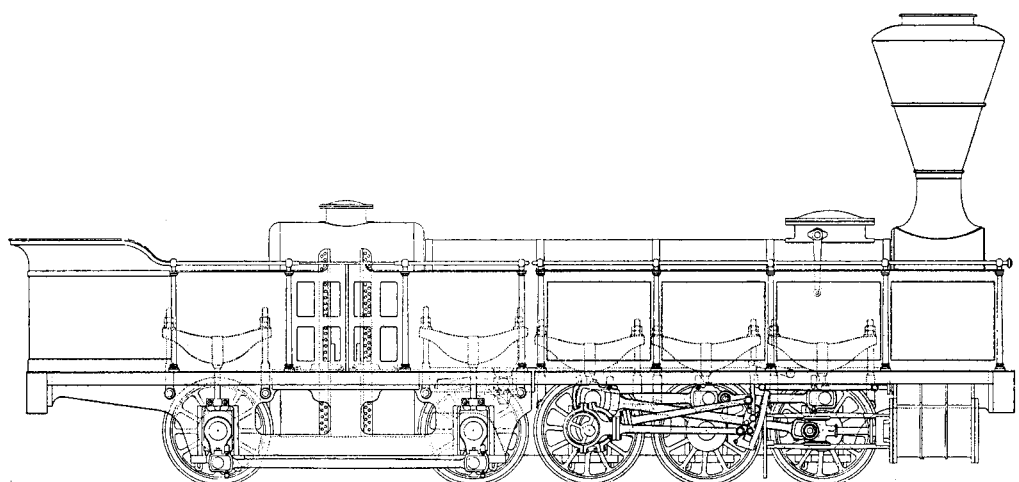




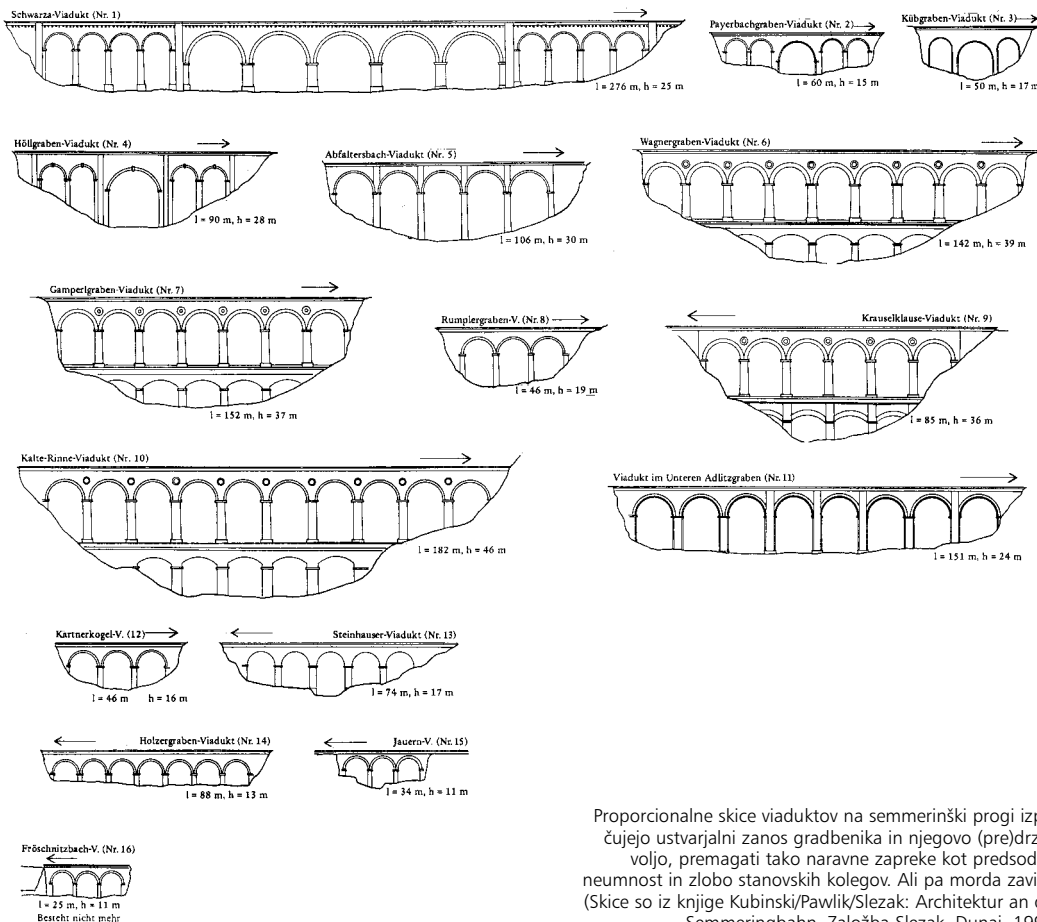
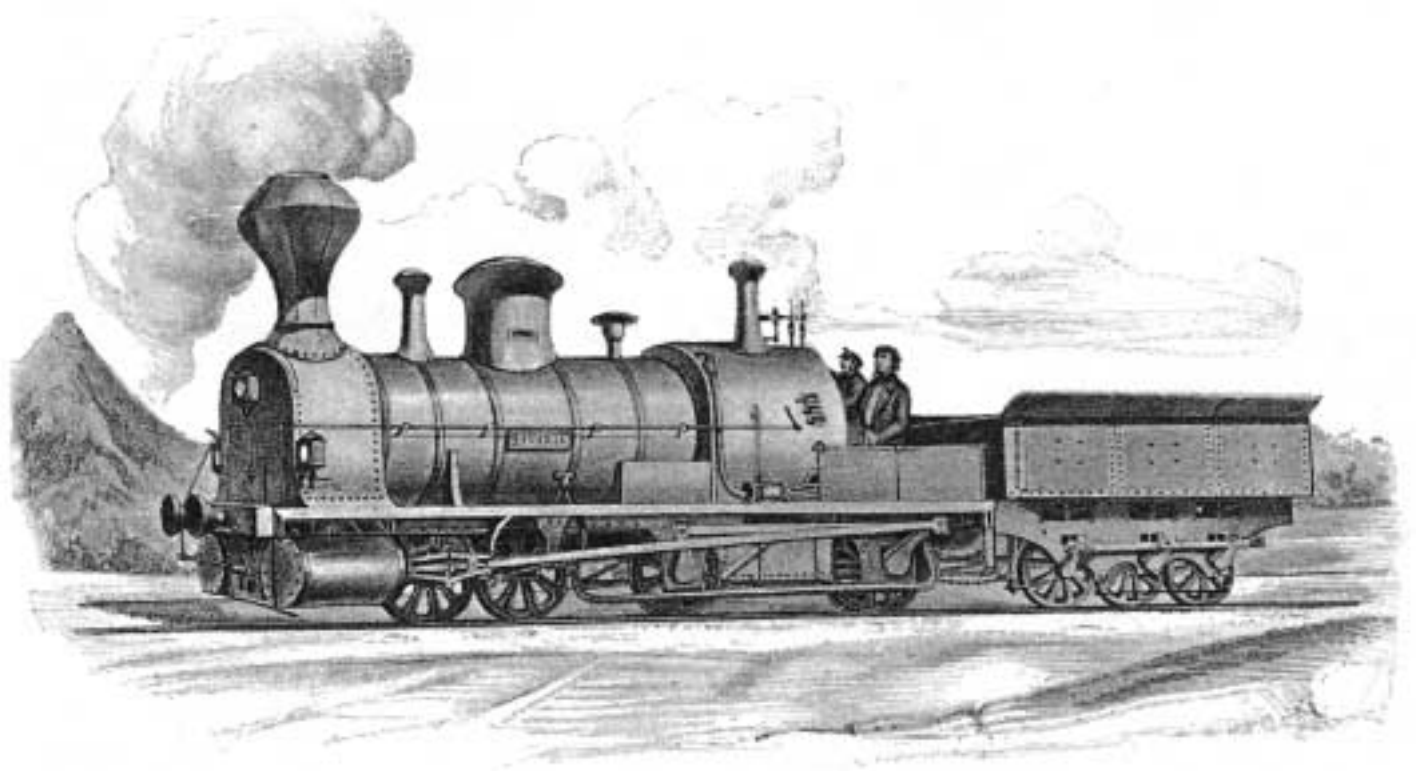


gralec, ni razumel znamenj časa; prisiljen je bil odstopiti. Dunajska formula »vino, ženske in pesem« v razburkani pomladi narodov ni več učinkovala ... Bidermajersko obdobje tihe sreče v domačem kotičku se je nepreklicno izteklo. Kmalu nato se je moral cesar Ferdinand umakniti v Innsbruck, decembra pa se je celo odpovedal prestolu, v korist svojega nečaka. Država se je nevarno zamajala.

Kaj storiti, kako spraviti množice lačnih in jeznih z ulic? Rešilna misel se je utrnila Ghegi: v okviru javnih del bi lahko začeli graditi progo čez Semmering, kjer bi zaposlili na tisoče delavcev. Vlada je takoj reagirala, minister Baumgartner je dal še enkrat projekt v strokovno presojo, nato pa so 8. avgusta začeli z deli. Na odseku Gloggnitz-Payerbach so takoj zaposlili okoli 5000 delavcev, ki so jih morali sprva vsak dan voziti z vlaki z Dunaja. Spomladi 1849 je mladi cesar Franc Jožef I. še formalno potrdil projekt, kar je dela močno pospešilo. Zgradili so številna taborišča z barakami za okoli 20.000 delavcev, skupaj z ženami in otroki. Celotno zasilno cerkev



Semmerinška lokomotiva tipa Engerth

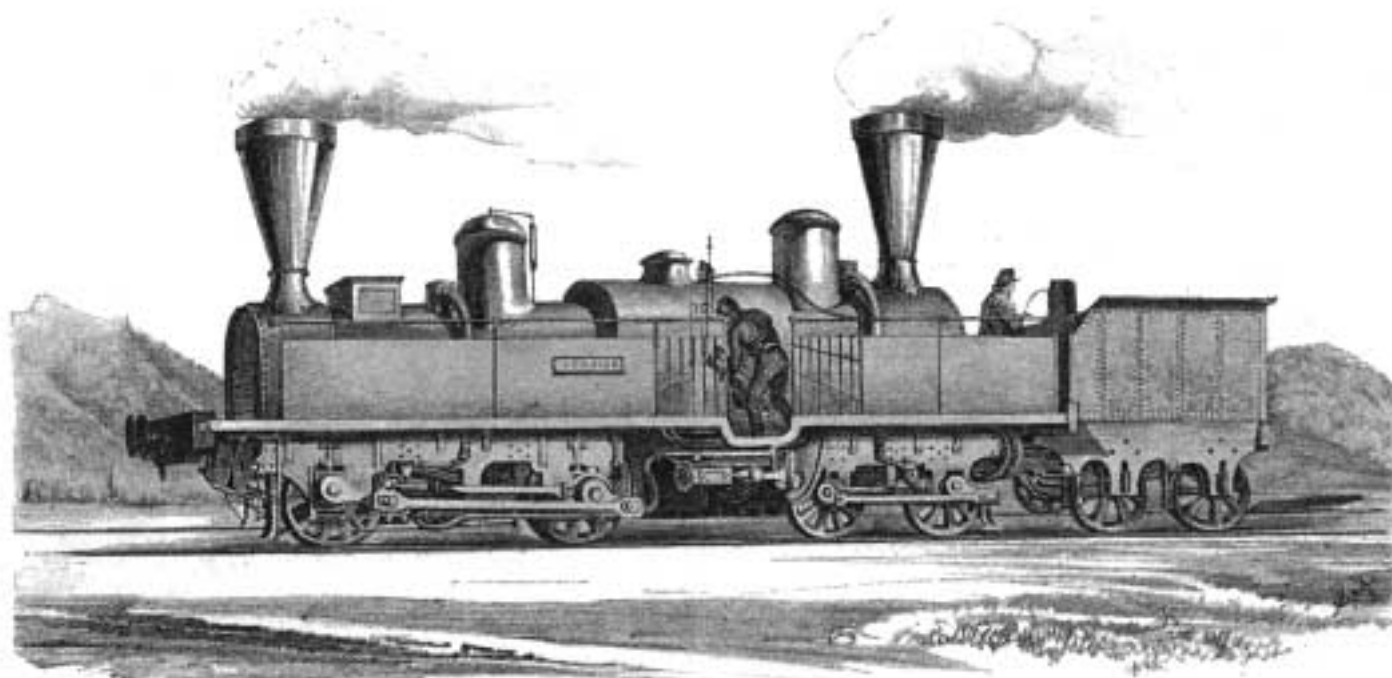


so jim postavili in uredili dušno oskrbo v več jezikih, saj so bile tu pomešane najrazličnejše narodnosti. Niso pa se mogli izogniti izbruhom kolere in tifusa, tako da je leta 1850 tisočdvesto delavcev celo zbežalo. Uredili so tri zasilne bolnišnice, kar pa je bilo premalo, tako da so mnogi umrli v svojih bivaliških brez zdravniške oskrbe. Da delo ni zastalo, je zasluga Ghege in njegovih inženirjev, ki so dajali zgled in kljub epidemiji neustrahovano nadaljevali delom ter vedno znova obiskovali bivališča delavcev in zasilne bolnišnice.

Tako je torej gradnja proge, ki je imela kar 16 večjih viaduktov skupne dolžine 1533 metrov in 15 predorov skupne dolžine 4518 metrov ter 129 krajših mostov in propustov, dobro napredovala. Ghega je izkoristil več bližnjih dolin tako, da se je ob pobočju vzpenjal kolikor daleč mogoče, nato dolino prečil z viaduktom in nadaljeval vzpon v nasprotni smeri ob drugem pobočju. Za prehod v sosednjo do-

Proportionalne skice viaduktov na semmerinški progi izpričujejo ustvarjalni zanos gradbenika in njegovo (pre)drzno voljo, premagati tako naravne zapreke kot predsodke, neumnost in zlobo stanovskih kolegov. Ali pa morda zavist? (Skice so iz knjige Kubinski/Pawlik/Slezak: Architektur an der Semmeringbahn, Založba Slezak, Dunaj, 1992)





lino je prebil predor. Trasa je zato polna ovinkov in se večkrat vrne skoraj na isto mesto, le višje. Vmes je bilo z viadukti treba preskočiti manjše zalive in zvrtniti predore v navpične skalne gube, ki so bile v napoto. Ghega je pri nadvse umetelnih meritvah že uporabljal najnovejši Stampferjev nivelirni instrument. Zaradi številnih objektov se je proge takoj prijel vzdevek zidana cesta, v nasprotju z običajno železno cesto. Ker ravninske lokomotive za hude semmerinške klance niso bile primerne, je Ghega vladi predlagal mednarodni razpis – tekmovanje za najustreznejšo konstrukcijo. Ta je bil res objavljen marca 1850 in je obljubljal zmagovalcu nagrado 20.000 dukatov, odkupili pa bi tudi druge dovolj dobre lokomotive. Na voljo je bil v vseh najpomembnejših avstrijskih veleposlaništvih in generalnih konzulatih, tako da je bil dostopen konstruktorjem vsega sveta. Prijavilo se je sedem kandidatov, vendar so se junija 1851 v nase-

lju Payerbach na tekmovanju pojavile le štiri lokomotive: Bavaria tovarne Maffei iz Münchna, Güntherjeva Wiener Neustadt iz istoimenskega mesta, Seraing belgijske tovarne Cockerill in Haswellova Vindobona z Dunaja. Ghega je pred tem že izvedel poizkusne vožnje z lokomotivo Save, navadno lokomotivo za ravninske proge, ki je na semmerinških strminah pokazala zelo spodbudne rezultate. Vse tekmice so temeljito testirali – preizkusne vožnje na progovnem odseku Payerbach-Eichberg so potekale od 31. julija vse do 21. septembra 1851. Čeprav nobena od lokomotiv ni popolnoma ustrezala, so prvo nagrado vseeno prisodili Bavariji, odkupili pa so tudi druge tri za 10.000, 9.000 oziroma 8.000 dukatov. Zanimivo je, da se je le zadnjevrščena Vindobona uveljavila in več let službovala na Semmeringu, druge tri so zaradi številnih slabosti kmalu odstavili. Spoznanja, pridobljena na semmerinškem tekmo-

vanju, pa niso bila izgubljena: tekmovalna komisija je naročila Wilhelmu Engerthu, vodju oddelka za železniško obratno mehaniko v generalni direkciji državnih železnic, naj združi vrline posameznih lokomotiv in se izogne njihovim slabostim. Komisija ne bi bila mogla izbrati bolje: leta 1814 rojeni Engerth je sodil med najbolj talentirane avstrijske ustvarjalce. Potem ko je končal študij arhitekture in zgradil več stavb na Dunaju, se je posvetil še študiju strojništva, postal leta 1840 asistent na stolici za mehaniko na dunajskem politehnikumu, nato pa je šla njegova pot strmo navzgor in pri 38 letih so mu že zaupali to tako važno nalogo. Niso se zmotili; prvih 26 lokomotiv tipa Engerth so za Semmering že leta 1852 izdelali pri belgijskem Cockerillu v Seraingu in pri nemškem Kesslerju v Esslingenu, in so postale zgled uspešne gorske lokomotive. Začeli so jih izdelovati tudi pri Güntherju v Dunajskem Novem mestu in so se

razširile tudi na Kras. Leta 1861 jih je bilo samo v Ljubljani štiriin- trideset in v Borovnici dve.

Medtem se je gradnja na Semmeringu bližala koncu. Oktobra 1853 so zaprli še zadnjo vrzel v tiru, in sicer na 46 metrov visokem viaduktu Kalte Rinne, najlepšem objektu te proge. Še istega meseca je bila uradna preizkusna vožnja s člani vlade, spet z »navadno« lokomotivo, po imenu Lavant, s čimer je Ghega želel nazorno dokazati svoj prav in utišati nasprotnike. In nasprotnikov ni imel malo. Že leta 1848 je prav tedaj ustanovljeno Društvo inženirjev in arhitektov na Dunaju komisijsko ocenilo njegov projekt. Ocena je bila porazna. Kot edino sprejemljivo možnost so navedli vleko s stacionarnimi parnimi stroji in v svoji kratkovidni aroganci zapisali celo, da bodo Ghegovi objekti kot »navidezni triumfi nekoč spominjali na zgradbe, ki so tako kot rimski vodovod morale biti prepuščene razdiralnemu zobu časa in so kot razvaline

postale spomeniki tistega časa.« Poizkusili so celo mobilizirati državni svet, da bi sprožil preiskavo zaradi »razsipanja državnih denarjev za nemogoč eksperiment«. Tudi fanatični Italijani so očitali Ghegi veleizdajo, češ da kot rojen Benečan z gradnjo proge ne zastopa italijanskih, temveč avstrijske interese, nekateri avstrijski krogi pa so čisto resno zatrjevali, da je Ghega v službi Piemonta in torej veleizdajalec, ker gradi progno preko Semmeringa, ki bo omogočila Italijanom lahek prodor do Dunaja, da bi ga zavzeli. Ghego, ki je med tem leta 1852 postal vodja gradnje proge Ljubljana-Trst in leta 1853 še vodja gradnje severnotirolske proge Kufstein-Innsbruck, je to živčno izčrpalo. Ognjevit je branil začetno delo in ga leta 1854 srečno dokončal. Aprila tega leta se je na Semmering prvič peljal cesar Franc Jožef, maja tudi cesarica Elizabeta, nato pa je bila progna 17. junija brez posebnih slovesnosti odprta za javni promet. Potovalni čas čez Semmering, ki je s kočijami po novi cesti, zgrajeni 1841, od Gloggnitza do Mürzzuschlaga znašal približno štiri ure, se je skrajšal na dve uri in pol. Potovanje od Dunaja do Ljubljane, ki je prej trajalo dobrih dvajset ur, se je skrajšalo na enajst ur. Ta čas se je še manjšal in je na primer leta 1910 znašal nekaj manj kot devet ur, leta 2004 pa - ob uporabi vlaka ICS - pet ur in enainštirideset minut. Ghega je bil povzdignjen v plemiški stan in je napredoval na mesto predstojnika centralne direkcije za gradnjo železnic v ministrstvu za javna dela. Kmalu zatem, leta 1860, je na Dunaju umrl. Leta 1869 so mladi avstrijski inženirji popravili greh, ki so ga bili zagrešili njihovi predniki, ustanovitelji društva: Ghegi so na postaji Semmering postavili mogočen spomenik.

O mojstrstvu starih graditeljev

priča dejstvo, da semmerinška progna še vedno odlično služi svojemu namenu, kljub temu da so se teže vlakov od znamenitega tekmovanja do danes povečale približno za desetkrat. Vendar pa je njeno vzdrževanje stroškovno zelo intenzivno, največja hitrost pa tudi ne presega 70 kilometrov na uro, tako da je postala »ozko grlo«. Najmanjši krivinski polmer znaša namreč manj kot 190 metrov. Zato so že stekla pripravljala dela za bazni predor, dolg približno 20 kilometrov, do koder bo progna vodila po dolini. Tako ta čudoviti tehnični spomenik zre negotovi usodi naproti, saj ga - če bo železniški promet čezenj ustavljen - ne bo več mogoče vzdrževati. Zaradi njenih navdušujočih arhitekturnih in tehniških kvalitiet je bila progna leta 2000 uvrščena v svetovno kulturno dediščino pod zaščito Unesca. V utemeljiti se bere, da je izjemno prilaganje proge pokrajini skupaj z visokim estetskim učinkom umetnih in visokih zgradb ustvarilo fenomen »krajinske železnice«. Progna lepoto okolice še bogati in poudarja. Nekateri

krajinske značilnosti so šele z viadukti prav pokazale svojo estetsko vrednost, saj jim je železnica dodala dimenzijo po meri človeka in hkrati izpostavila njegovo ustvarjalno silo. Semmering dokazuje, da ni vse, kar človek v naravi zgradi, zgrešeno. Umetnostna zgodovina kvalificira to progno kot živ zgled odlične krajinske arhitekture. Pesniki jo primerjajo z diademom v laseh dekleta.

## Semmering in turizem

Ko je bila zgrajena železnica preko Semmeringa, ta kot kraj še ni obstajal. V okolici je bilo le nekaj kmetij, na samem prelazu, ki je hkrati meja med Štajersko in Dolnjo Avstrijo, je bilo zatočišče za popotnike. Direktor Južne železnice, Friedrich Julius Schüller, je prišel na misel, da bi železnico neposredno vključil v »tujski promet«. Dal je zgraditi hotele na Semmeringu, v Opatiji, v Toblachu in odkupiti hotel v Gorici. S tem je postal začetnik

železniškega turizma. Hotel Südbahn je bil na Semmeringu zgrajen leta 1882, vsega nekaj minut z izvoščkom oddaljen od železniške postaje in nekoliko višje, na nadmorski višini 1000 metrov. Od poletne vročine in sopare izmučeni Dunajčanje so bližnjo poletno svežino, oddaljeno komaj dve uri vožnje z vlakom, navdušeno sprejeli. Obisk je bil tako velik, da so morali kmalu spet zidati in širiti. V nemškem domovinskem slogu zidani hotel Südbahn je sčasoma, v treh etapah, zrasel v pravega orjaka, ki pa se zelo lepo vklaplja v okoliško naravo. Poleg njega je nastalo še več manjših hotelov in penzionov, saj so na Semmeringu hitro odkrili tudi zimski turizem. Zaradi nadvse ugodnih klimatskih razmer so zgradili tudi zelo velik sanatorij, vendar nekoliko proč od turističnega območja, saj nihče na dopustu ne mara imeti v bližini bolnikov, ki ga spominjajo na lastno minljivost. Semmering je tako postal mondno središče, "dunajski parnas", kjer so se srečevale vidne osebnosti iz kulture, znanosti in denarnišva in s



Hotel Südbahn na vrhuncu moči tik pred prvo svetovno vojno.



tem kraju dajale poseben *flair*. (Nekateri, kot pisatelj Peter Altenberg, so imeli bivanje zastoj, samo da se je jara gospoda lahko postavljala s tem, da se je gibala v njihovi bližini.) Hotel Südbahn je seveda moral imeti dobro restavracijo. Zato je najel prvovrstnega kuharja z evropskimi izkušnjami. Le-ta, Vincenc Panhans, je bil tako dobro plačan, da je leta 1888 na Semmeringu zgradil svoj lastni hotel. Ta je sčasoma še presegel hotel Südbahn. Po Vincencovi smrti je njegov nečak leta 1913 dogradil Panhans v megahotel tako, da je bila fasada dolga 300 metrov, na voljo je bilo 400 sob s 600 ležišči. Usoda pa je tudi tu, kot še marsikje drugje, prekrizala načrte. Že prva svetovna vojna je pomenila za Semmering hud udarec, vendar si je turizem opomogel. Druga svetovna vojna je seveda turizem popolnoma ubila (v hotelu Panhans je imel Göring glavni stan za napad na Balkan, pozneje so tu našle začasno pribežališče vlade v izgnanstvu, tako NDH, pa francoska, belgijska, bolgarska in madžarska), povojne razmere so potisnile oba velika konkurenta v životarjenje. Hotel Südbahn je bil dalj časa zaprt, zdaj pa ga preurejajo v rehabilitacijski center za bolnike z možganskimi poškodbami. Panhans, ki nekaj časa tudi ni obratoval, je nekako preživel, vendar so ga razdelili na tri dele; poleg hotela je zdaj v njem turistična šola in nekaj stanovanj. Počasi in zanesljivo turizem na Semmeringu le oživlja, čeprav najbrž zlepa ne bo tako množičen kakor nekoč. Narašča tudi ponudba v manjših penzionih, saj zdaj poleg poletne svežine daje tej turistični destinaciji posebno privlačnost prav železnica. Tako na Dolnjeavstrijskem kot na Štajerskem poteka ob progi sprehajalna steza, ki je postala pravcata romarska pot za novo kategorijo turistov: ljubite-

lje železnice. Seveda to posebno dimenzijo pridno tržijo; na spletni strani Semmeringa je mogoče najti malone vse, kar človeka utegne zanimati.

## Semmering v naši literaturi

V času med obema vojnama je bil turizem na Semmeringu v razcvetu. Prirejali so številne mednarodne dogodke, med njimi velemojstrske šahovske turnirje. Leta 1926 je v hotelu Panhans potekal turnir, ki naj bi določil izzivalce svetovnega prvaka za turnir naslednjega leta v Združenih državah. Udeležil se ga je tudi dr. Milan Vidmar, najboljši slovenski šahist vseh časov. (Strokovnjaki so ugotavljali, da je svet zaradi Vidmarjevega življenja po dveh tirih – kakor sam piše v spominih – v njem izgubil svetovnega prvaka na račun elektrotehnike.) Dr. Vidmar je bil takrat na vrhuncu svojih šahovskih moči, vendar je na Semmering prišel z influenco, kuhala ga je vročina. Zato je v prvih kolih gledal, da je partija čim prej zavila v remi, da se je lahko umaknil v svojo sobo požirat aspirine in poležavat. Na polovici turnirja je imel le dobro polovico možnih točk. Potem pa je ozdravel. S svežo energijo in nepopisno lačen zmagal se je vrge na svoje nasprotnike in tudi najhujše med njimi treščil ob tla. Na koncu turnirja je bil tretji, takoj za demoniskim Aljehinom – ki je naslednjega leta v Ameriki odzvel naslov svetovnemu prvaku, Kubancu Capablanci – in prvim, sicer povprečnim velemojstrom Spielmannom, ki ga je usoda, kot ugotavlja dr. Vidmar, na tem turnirju nekoliko pretirano nagradila. Iz Ljubljane so seveda z zanimanjem opazovali potek dogodkov na Semmeringu, glede uveljavitve Slovencev v

Avstriji imajo Južno železnico nadvse v čislih, nanjo gledajo s podobno nostalgijo kot na francjožefovske čase. Razumljivo je, da so 150-letnico proge čez Semmering sklenili dostojno praznovati. Vozili bodo številni posebni vlaki, malone vsi večji kraji ob progi bodo organizirali kakšno prireditev ali priložnostno razstavo, največje dogajanje pa bo v mestecu Mürzzuschlag, ob štajerskem vznožju Semmeringa. Tu so zastavili projekt, ki mu rečejo Kolodvor kulture in ki bo trajal vse do leta 2007, do 150-letnice dokončanja proge do Trsta. Razstava, ki jo bodo priredili, torej ne bo posvečena izključno Semmeringu, temveč Južni železnici v celoti. Tako so povabili k sodelovanju tudi naš muzej, ki bo z veseljem sodeloval z izbranimi eksponati in drugimi prispevki. Vsa stvar se bo začela 18. junija z odprtjem Južnoželezniškega parka doživetij, ko bo na postaji dan odprtih vrat z razstavo železniških vozil, predstavili pa bodo tudi novo, jubilejno poštno znamko. Poleg tega nameravajo odpreti hotel za turiste, ki bodo hodili po sledih Južne železnice, posebno zanimiv pa se zdi projekt aktiviranja stranske, 12 kilometrov dolge opuščene proge v Neuberg za vožnjo z lahкими drezinami na »biciklistični« pogon. Če kdaj, začutijo ljudje sožitje železnice z naravo prav na takšni simpatični, osebno doživeti ravni. To pa se zdi za gojenje pozitivnega odnosa do železnice nadvse pomembno. Počakajmo torej, kako se bo stvar obnesla, in če dobri zgledi vlečejo, bi na podlagi izkušenj iz Mürzzuschlaga kazalo poskusiti tudi pri nas. Kamniška in kočevska proga, ki sta ob koncih tedna brez prometa, kar kličeta k temu ...

svetu in s tem utrjevanja slovenske samozavesti takrat ni bilo nič drugače kot danes. Oton Župančič, sam vnet občudovalec kraljevske igre, je tega leta napisal pesem, namenjeno sinu, ki se je menda preveč prizadevno učil in pri tem zanemarjal druge pomembne strani življenja. V čudoviti, nežni in tenkočutni Velikonočni epistoli Župančič opozarja sina na prave vrednosti, češ da se tako zelo ukvarja z »navlakom sive učenosti«, da je »že sam ves bled in siv in star«. Župančič našteva, kaj je v življenju važno, namreč, kaj voda žubori, kaj riše zarja na nebo, kje gnezdi ptice, če so v redu sinove igrače in podobno, konča pa z verzii

Avtor si ne more kaj, da ne bi pesmi končal z grenko ironijo, češ da je po premisleku pismo spravil in skrbno zaklenil, da nikdar in nikoli ne pride sinu pred oči – kako značilno in veljavno tudi za današnji brezčutni, nekultivirani, zgolj storilnostno in tekmovalno naravnani čas! Dr. Vidmar sam je bil te svoje »literarne afirmacije« zelo vesel in se čutil počaščenega, v svoji knjigi *Pol stoletja ob šahovnici* omenja, da ga je šele ta pesem pomirila, ko se je v dvomih spraševal, ali je za domači šah dovolj storil. In tako sta oba, velemojster in gora, vstopila v našo literaturo.

*Važno, kdo bo zmagal na Semmeringu, Vidmar ali Aljehin. –*

*To, sinko moj – vse drugo je od muh!*



# Najpomembnejši je interes

V februaru Novi progi je generalni direktor Blaž Miklavčič govoril predvsem o poteku reorganizacije. Tokrat pa smo ga zaprosili za komentar nekaterih drugih aktualnih dogodkov zadnjih mesecev in oceno letošnjega poslovanja.

## Kako smo poslovali v prvem letošnjem četrtletju?

Finančni rezultati v prvih treh mesecih leta so v skladu s poslovnim načrtom. Zlasti dobro je posloval tovorni promet, potniški promet in infrastruktura pa sta imela negativen rezultat. Kljub temu je poslovanje pod črto pozitivno, čeprav je bilo prvo četrtletje še vedno obremenjeno z obrestmi za vse kredite. Kljub podaljšani zimi smo tudi glede opravljenega dela v tovornem prometu poslovali skoraj stoodstotno v skladu z načrtom in precej presegljani lanske dosežke. V prvih treh mesecih smo prepeljali za šest odstotkov več tovora kakor lani. Posebej moram omeniti velik skok povpraševanja v kombiniranem prometu. V potniškem prometu pa smo presegljani načrt opravljenih potniških kilometrov.

## Kako pa ste zadovoljni s potekom strateških projektov?

Strateški projekti, ki so nosilci sprememb v našem podjetju, potekajo v skladu z načrti in že prinašajo rezultate. Še posebej intenzivno delo poteka na projektu SP-1, ki govori o tržni ofenzivi v tovornem prometu. Znotraj tega je praktično že končan projekt malih pošiljk. Z njim bomo racionalizirali poslovanje s posodobitvijo ključnih logističnih centrov. Posodobili bomo logistične procese in informacijski sistem. Z uvedbo mobilnih terminalov in uporabo črtnih kode bomo uporabnikom omogočili sledljivost pošiljk. Obenem pa bo SŽ Express dobil tudi novo celostno podobo. Do jeseni bomo pripravljene na to, da prenovljeni SŽ Express ponudimo trgu. Verjetno najbolj izpostavljena pa sta strateška projekta SP-11 in SP-12, v katera smo že vložili ogromno dela. Projekta še nista končana, kažeta pa že prve obrise nove organiziranosti s preglednimi in učinkovitejšimi procesi dela. Kot pozitivno pa lahko ocenim tudi delo na drugih projektih.

## Kako komentirate sprejem zakona o poslovnih sanacijah?

Kot smo opredelili v poslovnem načrtu, bodo nove tri družbe, tudi na podlagi sprejetega zakona, lahko relativno hitro ustanovljene. Pri njihovem ustanavljanju bomo upoštevali rezultate projektov SP-11 in SP-12 ter določila zakona o delovnih razmerjih in kolektivne pogodbe. Sprejetje zakona daje finančno podlago za to, da nove družbe postavimo na zdrave finančne temelje. Pričakujem, da bodo jedrne družbe začele polno delovati v letošnjem tretjem četrtletju. Zakon nam prinaša zagotovitev kapitalske ustreznosti, likvidnosti in solventnosti, zmanjšanje stroškov obresti obstoječih kreditov za okrog 1,5 milijarde na leto, nov naložbeni zagon, predvsem v prepotrebno modernizacijo voznega parka, ter razbremenitev pri pokrivanju stroškov kadrovskega prestrukturiranja. S pripravo zakona o poslovnih sanacijah je vlada tudi dala priznanje našim prizadevanjem in potrdila, da smo na pravi poti.

## Reorganizacija SŽ se torej nadaljuje. Kakšen pa je položaj v naših povezanih podjetjih?

Povezanim podjetjem velja velika odgovornost matičnega podjetja. Njihovo lansko poslovanje je bilo bistveno boljše kot v prejšnjih letih.

Zlasti to velja za centralne delavnice, delno pa tudi za železniško gradbeno podjetje. Tudi v naših povezanih podjetjih se začena poslovna preobrazba, s katero bomo omogočili bolj enotno poslovanje celega sistema kot do sedaj. Povezanim podjetjem bomo dali čim večji pomen in jih poslovno tesno vključili v matično podjetje. Najprej nas letos čaka dokončna določitev vloge nekaterih povezanih podjetij, zlasti s področja infrastrukture. Posebno pozornost bomo morali nameniti statusu zdravstvenega doma, ki ima zaradi svoje dejavnosti poseben položaj, poleg tega pa v njegovem svetu kljub statusu ustanovitelja nimamo večine.

## Sindikati so že večkrat izrazili nestrinjanje s potekom reorganizacije in obveščanjem predstavnikov delojemalcev o spremembah. Kako poslovodstvo sodeluje z njimi?

S predstavniki sindikatov sodelujemo v svetu delavcev in v ekonomsko-socialnem svetu. Potekajo tudi pogajanja o spremembah kolektivne pogodbe. Na nekaterih področjih se naša stališča razhajajo, ponekod pa smo soglasni. Poslovodstvo si prizadeva, da bi se s sindikati uskladili predvsem glede ključnih točk. Naravno je, da se na nekaterih področjih naši interesi razhajajo, kar bo veljalo tudi v prihodnje. Sindikati imajo svojo vlogo in odgovornost, ne morejo pa voditi podjetja. Trdno sem prepričan, da imamo vsi skupni cilj – stabilno, dolgoročno uspešno in zaposlitveno varno podjetje. Moje stališče je, da je bolje, da nam je, kar zadeva zahtevnost dela, malo manj udobno v uspešnem podjetju kot malo bolj udobno v neuspešnem podjetju.

## Pomembni dejavniki v delu našega podjetja so nadzorni svet, vlada in Javna agencija za železniški promet. Kako poteka sodelovanje z njimi?

Nadzorni svet od konca lanskega leta deluje v novi postavi. Nekateri člani se zato šele spoznavajo z našo problematiko in zahtevajo veliko vsebinskih analiz, včasih celo več, kot je v navadi. Poslovodstvo jih korektno servisira, saj se zavedamo, da ima nadzorni svet težko nalogo. Posebej bi rad poudaril, da se predsednik nadzornega sveta zelo dejavno pogloblja v delovanje podjetja. Prepričan sem, da delu nameni veliko več časa, kot ga ima plačanega s sejinami. Rad pa bi, da bi tako dejavno delovali tudi nekateri drugi člani s strani lastnika, ki le veliko zahtevajo in se v želji po analizah prevečkrat spuščajo na področje poslovanja, kar pa ne prinaša pravih rezultatov. Sodelovanje z vlado lahko presodim kot dobro, zlasti s prometnim in finančnim ministrom imamo intenzivne in korektno odnose. Z nekaterimi vladnimi resorji pa si želim še boljšega sodelovanja, a ga ovirajo zastareli predsodki o železnici. Pomembno pa se mi zdi, da vrh vlade brezpogojno podpira naša prizadevanja. V zadnjem obdobju smo veliko s pojasnili sodelovali tudi z državnim zborom in večina poslancev nas podpira. So pa tudi takšni, ki jim nobeno pojasnilo in nobena predstavitev ne pomaga v njihovi neskončni želji po »izvirnosti«. Postopno urejamo svoje odnose z agencijo za železniški promet. Pogajanja so trda, toda prepričan sem, da se bomo lahko dogovorili o tem, kako naj SŽ opravljajo naloge, za katere so pristojne, agencija pa opravi svoje poslanstvo.

## Zadnji – ali pa bolje rečeno prvi – steber, na katerem stojijo SŽ, so gotovo poslovni partnerji in uporabniki storitev?

Naši poslovni partnerji so vsekakor na prvem mestu. Naša glavna skrb



# Slovenskih železnic

mora biti in ostati dobra storitev za naše poslovne partnerje in uporabnike storitev. Hkrati pa moramo ščititi tudi svoje poslovne interese. Zato sem lani tudi sam nekajkrat ostro odgovarjal na javne polemike z nekaterimi od naših poslovnih partnerjev. Naše povezave v mednarodnem prometu so namreč zelo dobre in s tem tudi naš položaj. Sedaj si moramo položaj, ki nam pripada, zagotoviti tudi v Sloveniji. Glede na našo finančno realizacijo in tržni delež si lahko pripisujemo vlogo najpomembnejšega tržnega igralca na trgu transportnih storitev in od tega položaja ne bomo odstopali. Očitno je nekdanje veljalo, da morajo SŽ skrbeti predvsem za širši interes. To je delno res, a na prvem mestu mora biti interes našega kolektiva in s tem uporabnikov naših storitev.

## **V zadnjih mesecih so se v nekaterih medijih pojavila poročila o nepravilnostih pri prodaji odsluženih lokomotiv vrste 342 in tovornih vagonov. Kaj bomo sami storili za pojasnitev domnevnih nepravilnosti?**

Prodaja odsluženih vagonov je postala domnevno problematična z različnimi delno anonimnimi pismi ter s članki v časniku Finance. Očitki temeljijo na neresnicah, nepoznavanju in škodoželjnosti. Na vse očitke smo argumentirano odgovarjali. Prodaja odsluženih vagonov je bila dober posel za železnice, pa tudi za centralne delavnice, ki so s tem dobile delo in nove prihodke. Tudi finančni učinki prodaje so ugodni. Enako velja za prodajo lokomotiv vrste 342. Že leta 1999 so bile tri tovrstne lokomotive določene za kasacijo. Povprečna cena za lokomotivo, vrednoteno kot staro železo, je takrat dosegla le 145.000 tolarjev. V začetku leta 2002 se je takratnemu vodstvu ponudila priložnost, da preostale lokomotive proda po tržni ceni. Zato je bilo razpisano javno zbiranje ponudb. Najvišja ponujena cena italijanskega podjetja Railconsult je presegla realna pričakovanja. Poleg tega so se v posel vključile tudi naše centralne delavnice, ki so na lokomotivah opravile revizijo. Na ta način so v CD-ju obdržali več kakor 90 delovnih mest in občutno povečali svoje prihodke. Razlika v ceni, ki jo je Railconsult dosegel s prodajo končnemu kupcu, ne zadeva Slovenskih železnic in je ne poznam. Poleg tega pa ne smemo pozabiti, da je bil med posrednikom in končnim kupcem opravljen še en bistveni korak – pridobitev dovoljenja za vožnjo prenovljenih lokomotiv na italijanski infrastrukturi. Slovenske železnice same nismo mogle prevzeti tveganja za urejanje tega postopka. Vsakdo, ki se vsaj malo spozna na to področje, natančno ve, da je postopek izredno težak in dolgotrajen celo za proizvajalce novih lokomotiv. Žal je v povezavi s tem poslom iz podjetja odšlo več dokumentov, zato se je poslovodstvo soglasno odločilo, da zaradi izdaje poslovne skrivnosti proti komercialistu Miranu Lozeju iz CD-ja in morebitnim drugim osebam poda kazensko ovadbo. Ta je že v postopku.

## **Očitki so leteli tudi na domnevno preštevilne svetovalne pogodbe.**

Podatki o svetovalnih pogodbah so v javnost očitno prišli z nadzornega sveta, ki smo mu že natančno poročali o pogodbah za svetovanje in storitve v zadnjih letih. Podatki so se narobe tolmačili, saj so se seštevili podatki za svetovanje in storitve več let in se predstavljali kot enoten znesek svetovalnih pogodb le lanskega leta. Lahko bi govoril o nekakšnem učinku Radia Erevan. Napačne informacije iz anonimnih virov, ki nimajo nobene povezave z dejanskim dogajanjem, so žal nekorektno povzemali tudi nekateri neresni mediji zunaj, pa tudi znotraj

podjetja. Za vsako svetovalno pogodbo, ki sem jo podpisal, trdno stojim. Njihovi učinki so nedvomni, kar iz meseca v mesec dokazujejo tudi poslovni rezultati. Očitni so mi tudi, da svetovalec nisem izbiral z javnimi razpisi, toda sam nikakor nisem pripravljen delati s svetovalci, izbranimi z javnimi razpisi. Nadzorni svet je predlagal zunanjo revizijo prodaje vagonov in lokomotiv ter svetovalnih pogodb. Prepričan sem, da bo pokazala, kaj je res, zato jo komaj pričakujem.

## **Kateri poslovni dogodki pa bodo oblikovali leto 2004?**

Delo poteka v skladu s poslovnim načrtom. Glavni poudarek bo še naprej na uvajanju novih produktov v tovornem prometu. Med drugim do konca leta načrtujemo uvedbo povezave z Milanom, povezavo Prage čez Dunaj, novo povezavo z Madžarsko in z Beogradom. Intenzivno pa delamo tudi na povezavi s Carigradom. Poslovno zelo pomemben bo tudi mednarodni kongres, na katerem se bo konec maja v Ljubljani zbrala vsa evropska transportna smetana. V potniškem prometu utrjujemo mednarodno sodelovanje, načrtujemo pa posodobitev odprave potnikov. Na področju infrastrukture se končno začnemo izvajati nacionalni program razvoja. Lani investicij skorajda ni bilo, letos pa začnemo nov investicijski cikel. S Siemensom smo podpisali pismo o nameri za nakup večsistemskih lokomotiv. Potekajo že pogajanja z Eurofimo za ugoden investicijski kredit, vlagali pa bomo tudi v park tovornih vagonov, mobilne terminale v potniškem prometu, v delovno opremo ter objekte za zagotavljanje boljših delovnih razmer za najbolj izpostavljene zaposlene.

## **Slovenija je že postala nova članica Evropske unije, kar verjetno pomeni tudi večje možnosti mednarodnega povezovanja. Kakšna bo naša vloga v njem?**

Slovenske železnice dejavno sooblikujemo priložnosti na mednarodnem trgu. Vključeni smo v vse evropske transportne tokove in promoviramo slovensko transportno pot. S tujimi partnerji oblikujemo nove produkte in to sodelovanje bomo še poglobili. V prihodnje načrtujemo še bolj tesno sodelovanje zlasti z enim od največjih evropskih in svetovnih logistov na področju železniškega transporta. Konkretni rezultati mednarodnega povezovanja se že kažejo v interoperabilnosti s FS, potekajo že dogovori o interoperabilnosti z avstrijskimi železnicami, čakajo pa nas še dogovori s hrvaškimi in madžarskimi kolegi.

## **Za konec pa še bolj osebno vprašanje – kako se počutite po letu in pol, od kar ste prevzeli krmilo Slovenskih železnic?**

V času, odkar sem na Slovenskih železnicah, sem se veliko naučil o delovanju podjetja in o tem, kako diha kolektiv. Veseli me, da so naši rezultati dobri. To je rezultat vsega kolektiva, saj lahko sam kot posameznik prispevam relativno malo. V podjetju se med sodelavci dobro počutim, žal pa verjetno še vedno preveč časa preživim v službi, kar občuti in plačuje moja družina. V tem obdobju sem doživel že tudi kar nekaj nizkih udarcev in podtikanj, ki me tudi osebno niso pustili hladnega. Toda to mi ni vzelo volje do dela, saj svoj položaj še vedno jemljem predvsem kot velik osebni in izjemen poslovni izziv, predvsem pa čutim veliko odgovornost do podjetja in kolektiva, kate-rega del sem.



Veliko zdravja in zabave  
ZA VSE TRI GENERACIJE!

# Zdraviliški vlak

v Zdravilišče Laško in Terme Olimia

Vse podrobnejše informacije dobite na vaši železniški postaji,  
spletnih straneh Slovenskih železnic [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si)  
in po e-pošti [notranji.promet@slo-zeleznice.si](mailto:notranji.promet@slo-zeleznice.si)

*Vsako soboto*

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

**za potnike – posebni popusti!**



# Davor Škrinjar

»Kolikor sam daješ, toliko dobiš«

V Zavodu za usposabljanje invalidne mladine v Kamniku sem se izšolal za RTV mehanika. Sodim prav v prvo generacijo »zloglasnega« usmerjenega izobraževanja, ki je pozneje doživelo toliko kritik, menim, da povsem upravičeno. Potem sem se za leto in pol zaposlil v Iskri v Rožni dolini v Ljubljani, vendar tam odnosi niso bili najboljši, zato sem raje odšel in bil pol leta brezposeln.

## Potem pa na železnico.

Leta 1984 mi je oče, ki je bil tudi železničar, povedal, da na železnici potrebujejo telefonista. Prijavil sem se in sprejeli so me, sprva samo začasno, nadomeščal sem namreč delavko, ki je bila na porodniškem dopustu. Toda še pred iztekom tega časa se je za naraščaj odločila še ena sodelavka in ... ostal sem redno, do danes. Iskreno moram priznati, da sem bil na začetku povsem izgubljen – lučke so svetile, zvonci so zvonili, ko pa sem klic le prestregel, je bil navadno že mimo. No, potem pa so stvari stekle kar nekako same od sebe. Zaradi invalidnosti ne morem delati v turnusu, zato sem po osem ur v dnevni izmeni, včasih, predvsem med dopusti, pa vskočim tudi popoldan. Pred leti nas je bilo v centrali trinajst, danes pa le še šest, kar je odločno premalo. Zelo težko je namreč pametno in v splošno zadovoljstvo uskladiti turnuse, dopu-



ste in podobno. Tako gre na dopust ali na bolniško lahko hkrati največ po en zaposleni.

## In ta šesterica? Kakšni ste kot kolektiv?

Lahko povem s kratko besedico:

super! Hkrati sta sicer v izmenivedno samo po dva, vendar si, kadar koli si imamo kaj povedati, to odkrito povemo vsi skupaj. Da bi nas šest ustanovilo tri ali štiri notranje stranke ali klane – ne, to preprosto ne gre! Res je, znamo se tudi skregati, a nikoli za dolgo. Po toliko letih se že tako do-

bro poznamo, da znamo marsikaj sprejeti s precej več dobrohotnosti in razumevanja, kot bi morda sicer. O sebi lahko povem, da takole »na vsake kvatre« pridem že zjutraj v službo siten kakor stenica. Ne vem, ali se mi to pozna že na obrazu, toda sodelavka me samo pogleda in reče:

»Sedi tja in bodi čisto pri miru!« Sicer pa mislim, da je v življenju vedno tako: kolikor sam daješ, toliko dobiš.

**Je velika razlika med delom s staro in z novo tehnologijo? Laiki si delo telefonista dostikrat še vedno predstavljamo kakor v starejših filmih – preklapljanje brezštevilnih žic, pilotske slušalke ...**

Razlika je približno tolikšna kot med dnevom in nočjo. Stara, analogna tehnologija je bila strahansko počasna, poleg tega pa smo imeli telefonski imenik v debeli knjigi in zraven še na stotih priložnostnih papirjih; predstavljajte si, kako zamudno je bilo na takšen način kar najhitreje poiskati pravo ime ali številko. Ob digitalni tehnologiji pa samo vtipkamo ime in številka se pojavi na zaslonu. Sodelavec nam je naredil tudi izvrsten koncept za naš interni imenik, mi pa smo dali sprotne dopolnilne predloge, saj nam je takoj postalo jasno, kolikšno olajšavo in razbremenitev to pomeni pri našem delu. Omenil pa bi rad stvari, ki zelo motijo ali celo ovirajo normalni delovni proces. Gre predvsem za pomanjkljiv sistem obveščanja oziroma sprotnega obnavljanja podatkov. Vsaj enkrat na mesec bi morali od ustreznih služb vsekakor dobiti podatke o spremembah na Slovenskih železnicah. Nekdo gre, denimo, v pokoj, spet drugi dobi novo telefonsko številko ali zamenja pisarno, tretjega premestijo v Maribor, naši podatki tu v centrali pa med tem ostajajo ves čas enaki. Nemalokrat za določene spremembe izvemov povsem po naključju, tako rekoč s strani, in velikokrat smo prepuščeni zgolj lastni iznajdljivosti. Včasih uporabnik zahteva nekoga, in ko mu posredujem ustrezno zvezo, mi malo pozneje zabrusi: »Poslušajte, saj tega človeka sploh ni več tam!« Mislim,

da dokler te stvari ne bodo urejene, svojega dela, kljub najboljši volji in prizadevanju, ne bomo mogli opravljati optimalno, kar pa od nas seveda pričakujejo in kakor bi po vseh pravilih tudi moralo biti.

**Ste kdaj razmišljali, koliko telefonskih števil imate v spominu?**

Hm, pravzaprav nisem. Seveda vem za tistih štirideset ali petdeset najbolj iskanih, ki jih pri delu potrebujem prav vsak dan. Za vse druge, ki krožijo nekje po »podspominu«, in ki se jih da brez večjih težav tudi izbrskati ... ne, zares ne vem. Toda zdi se mi, da sem v primerjavi z nekaterimi sodelavkami, ki so tu veliko dlje, pravi amater.

**Kako pa ravnate, kadar je nekdo po telefonu do vas nesramen, aroganten? Izgubite živce, se razburite?**

Ne, prav zares nikoli, čeprav je treba vedeti, da smo vsi pač samo ljudje. Vsi, kar nas je tule v telefonski centrali, se dobro zavedamo, da pomenimo v bistvu nekakšno ogledalo Slovenskih železnic in da tudi naš pozitivni odnos do uporabnikov lahko veliko pripomore k dobremu imenu in ugledu podjetja. Poleg tega pa, kaj vem, najbrž že po naravi, zelo rad komuniciram z ljudmi in mi je to delo resnično pisano na kožo. Pri našem delu je nemalokrat treba biti kar malce pedagoga, psihologa in včasih celo – policista. Ne verjamete? Pred kratkim, denimo, je neki glas zatulil: »Tone, si ti?« Potlačil sem smeh in vprašal: »Kako pa se piše tale najin gospod Tone?« Glas je povedal, da se Tone piše Polajnar. Vprašal sem, kje je zaposlen. »Ja, na železnici vendar!« Ampak kaj dela, sem vztiral. »Skladiščnik je.« No, in tako sva, ob še nekaj dodatnih vprašanjih, po zaneslji-

**Pri našem vsakdanjem delu v telefonski centrali je nemalokrat treba biti kar malce pedagoga, psihologa in včasih celo – policista. Ne verjamete?**

vi metodi detekcije počasi le našla pravega Toneta. Ime in priimek v našem primeru kajpada nista prava.

**Ste bili med osamosvojitveno vojno v službi?**

Bil, seveda, ves čas. Takrat sem imel motorni tricikel in v službo sem se vozil po popolnoma praznih ulicah; šlo je sicer zelo hitro, toda občutek ni bil prijeten. Spodaj pred vrati je stala oborožena straža in vsi smo bili, kot so tedaj rekli, »v stanju povečane pripravljenosti«. V vojnem času je vedno tako, da so telefonske centrale, še posebej v tako velikem sistemu, kakršen je železnica, vitalnega pomena. Že ena sama prešči-pnjena žica, tista prava, bi lahko v trenutku ohromila delo vse centrale.

**Kaj pa prosti čas? Sprostitev, konjički ...**

Kar precej bi jih lahko naštel. Dvakrat ali trikrat na teden igramo v prostorih Zveze paraplegikov Slovenije namizni tenis na vozičkih. Zveza prireja tudi številna srečanja in tekmovanja, tako na primer vsakoletno ribiško srečanje v Lahovčah, ki se začne z ribiškim tekmovanjem in konča s precej daljšim piknikom. Udeležujem se tudi letovanj v Pineti pri Novigradu. To je pravzaprav medicinska, obnovitvena rehabilitacija: zjutraj telovadba, dihalne vaje, potem plavanje, namizni te-

nis, košarka ..., vse pa za sprostitvev in nabiranje kondicije. Prav tu, v Pineti, sem tudi spoznal svoje sedanje dekle. Najini pogledi na rekreacijo se za zdaj še malce razlikujejo, saj ona obožuje hribe, sam pa sem bolj morsk ptič, toda »konsenza« nama prav gotovo ne bo težko najti. Predvsem pa prisegam na sprehod po svežem zraku. Naše delo je namreč predvsem sedeče, in poleg tega tudi dokaj stresno, čeprav morda nekdo, ki ga ne pozna, meni drugače. Kaj je lepšega kakor sproščujoč sprehod, kjer se pošteno razhodiš in spustiš možgane na zaslužen pašo – prepričan sem, da telo samo najbolje ve, kaj potrebuje. Doma imam tudi tri nečake, tri, pet in devet let so stari, in biti z njimi mi pomeni čisti užitek. Igramo se, pogovarjamo, se sprehajamo ... Velik del prostega časa pa namenjam tudi knjigam, filmom in glasbi. Na področju filma je zame brez dvoma številka ena znanstvena fantastika, ki mi tudi v literaturi ni tuja, čeprav enako rad posežem po, denimo, Kirstu, ki je predstavnik popolnoma drugačne zvrsti. Nimam pa rad ruskih klasikov. Glasba pa: brez razmišljanja – rock iz šestdesetih in sedemdesetih let!



Zgodnja pomlad vrh Osolnika

Na izlet z vlakom

# Iz Reteč čez Osolnik v Škofjo Loko

Kjer hribi rastejo v višino tik nad ravninami, se ponujajo možnosti najbolj razglednih izletov. Kadar je v bližini železniška postaja, to pomeni prijetno razširitev pohodniških razvezav, saj gremo samo naprej, ne da bi se vračali nazaj, kot to zna biti težava, kadar se na izlet odpravimo z osebnim vozilom. Za ogrevanje ali iztek sicer hodimo čez polja in travnike in natančneje spoznamo nekaj mestnih ulic, toda to je sestavni del izletniške neponovljivosti. Vse to in še kaj več se ponuja na tokratnem izletu. Še pred razgledovanjem z vrha Osolnika se ustavimo na kmetiji odprtih vrat pr' Rožnik, ki slovi po nedeljskih štrukljih, drugače pa za malico dobimo domače mesnine in kaj podobnega. Nato se z 858 metrov visokega Osolnika razgledamo široko čez Sorško polje in gorenjsko ravan na Kamniške Alpe in Karavanke – in še kam. Obrnemo se na drugo stran in med posedanjem na klopici zremo na osrčje Polhograjskega hribovja in njegovo veliko gozdnato srce, Tošč. Za posladek, s kavo ali brez, si po sestopu z vrha prislužimo še sprehod skozi staro mestno jedro Škofje Loke. Tudi Loški muzej, ki domuje v gradu nad mestom, si ogledamo, saj je časa več kot dovolj. To je izlet za prav ves, prijetno zelen pomladni dan.

Z železniške postaje Reteče gremo čez progno in levo po cesti, mimo podvoza in takoj nato vrh klančka desno na pot v gozd. Kmalu pridemo do travnika, kjer gremo po

poti levo nad Soro. Po približno 100 metrih med drevjem zagledamo most čez reko, tam se desno navzdol odcepi steza, po kateri pridemo na širšo pot in se po njej spustimo do mostu ter gremo čezenj. Nato gremo desno, na razcepu spet desno in pridemo do travnika. Na razcepu pri hrastu gremo levo, po bolj izvoženem kolovozu kratko skozi gozd. Potem po stezi čez travnik »namerimo« naravnost proti cerkvi nad vasjo Sora. Nato je možnih različic več, vse pa so pravilne, dokler le vidimo omenjeno cerkev in hodimo v njeni smeri. Tako po stezi obidemo njivi, obrnemo desno, na razcepu več makadamskih poti na vogalu samostana karmeličank pa gremo naravnost mimo obzidja do glavne ceste, ki drži skozi vas. Levo po njej gremo do odcepa desno za Osolnik; po njem gremo proti cerkvi in srečamo prve markacije. Mimo cerkve se vzpnemo nad oster ovinek, kjer se na desno odcepi označena pot. Po njej se vzpnemo skozi gozd, se nato skoraj dotaknemo ceste, in gremo spet desno po stezi navkreber pod Homom. Nato le pridemo na cesto in gremo po njej precej položno naprej. Kmalu zatem, ko po bližnjici pokrajšamo ovinek, pridemo do razcepa pri znamenju. Po cesti desno bi prišli do Močeradnika in do označene poti v Škofjo Loko, po stezi med razcepoma naravnost na Osolnik, levo pa v vas Osolnik, do kmetije odprtih vrat pr' Rožnik. Če nam ni do domačega okrečila, gremo

kar naravnost po stezi, sicer pa kar levo po cesti. Od Rožnika na vrh Osolnika se sprva vzpnemo po cesti in nato po poti čez travnike. Iz Reteč na vrh hodimo **dobri 2 uri**. Z vrha sestopimo desno mimo cerkve in smo takoj nato pozorni na razcep, kjer gremo levo, kot kaže puščica pri črki *L* na drevesu. To je oznaka za Loško planinsko pot, rumeno rdeča markacija pa pove, da čez Osolnik drži evropska pešpot E7. Pot v Škofjo Loko je dobro označena, na razcepah in posebno na travnikih pa smo le pozorni na oznake, ki usmerijo na nadaljevanje poti. Sestop v drugi polovici poživita dva vzpona; prvi na Mrtancovo planino je nekoliko daljši, drugi pa prav kratek. Ko pridemo v Škofjo Loko, natančneje v Puštal, gremo mimo kapelic križevega potu na cesto, po njej čez most in v Škofjo Loko. Na križišču gremo naravnost navzgor po klanču in nato desno skozi staro mestno jedro so Sore, kjer stopimo čez most in pridemo naravnost na avtobusno postajo. Z vrha Osolnika do sem hodimo **okrog 2 uri**.

Če se zgodi, da bi šli do železniške postaje kar peš (**45 minut hoje**), naredimo takole: z avtobusne postaje gremo mimo trgovine Merkur desno na pot pod cesto. Ko prispemo do prehoda čez spodnjo cesto, gremo čezenj in mimo trgovine Tehnik do zdravstvenega doma. Na razcepu za njim gremo naravnost, mimo drugega »Merkurja« na Suško cesto in po njej navzdol. Mimo znamenja in čez

potok pridemo do razcepa pri naslednjem znamenju, kjer gremo levo, po pločniku in nato ob cesti do semaforiziranega križišča. Prečkamo cesto in gremo naravnost, previdno ob cesti skozi Frankovo naselje, ne meneč se za odcepe levo in desno. Ko pridemo do tovarne LTH in večjega cestnega križišča, pravzaprav kar vozlišča, ob njej, gremo desno in že smo na železniški postaji Škofja Loka.

**Skupaj dobre 4 ure hoje**, če gremo peš na železniško postajo, pa okrog **5 ur**.

Izletniška karta Škofjeloško in Cerkljansko hribovje ali planinska karta Ljubljana – okolica, obe v merilu 1 : 50.000.

Iz jeseniške smeri se na izlet odpeljemo z vlakom, ki z Jesenic odpelje ob 5.22 (Reteče 6.12) ali 7.38 (Reteče 8.29). V Ljubljani lahko spimo dalj časa, saj ob koncu tedna za izlet primeren vlak odpelje ob 9.50 (Reteče 10.06).

Iz Škofje Loke se z avtobusom zapeljemo do železniške postaje, ki je 3 kilometre iz središča mesta, na Trati. Tam se ustavijo vsi avtobusi, ki peljejo v Ljubljano. S škofjeloške avtobusne postaje odpeljejo 10 minut čez vsako polno uro. Avtobusi ob 15.10, 17.10 in 19.10 ne vozijo ob sobotah.

Nazaj proti Jesenicam se z železniške postaje Škofja Loka odpeljemo ob 14.58, 15.56, 16.19 ali 18.03. Za smer proti Ljubljani počakamo na vlak ob 18.17 ali 19.45.



Počitek vlaka železnice Nilgiri Mountain Railway na vmesni postaji.

# Na paro v modre gore

Mettupalayam je povsem običajna železniška postaja, kakršnih je še na tisoče po vsej Indiji. Tudi gneča na peronih je takšna, kot sem navajen že od drugod. V zgodnjem ravno prebujajočem se jutru je treba prav tako previdno stopati čez številna človeška telesa, ki utrujenost preganjajo kar s spanjem na mrzlih betonskih tleh sredi perona. Tudi vonj po svežem in vročem čaju, katerega omamni hlapi prihajo s stojnic, je kakor običajno edini vir živahnosti ob tako zaspano zgodnji uri. Pa vendar se ta peron nekoliko razlikuje od vseh drugih. Pogrešimo namreč velikanske grmade prtljage, živčno okoli svojih predimenzioniranih kovčkov prestopajoče se pot-

nike, hiteče kdovekam, vreščanje otrok, utrujenih od dolge vožnje, in zaskrbljene poglede žena, ki upajo, da bo vlak vendarle prispel pravočasno. Tukaj je vse nekako umirjeno, večina potnikov pa z majhnimi nahrbtniki in fotografskimi aparati prek ramen v kratkih hlačah drgeta v jutranjem hladu. Seveda, večina potnikov ne potuje s takšnim ali drugačnim namenom, pač pa je prišla uživati v vožnji z eno najbolj zanimivih železnic na svetu. In čeprav smo v Indiji, ki velja za eno najbolj eksotičnih držav, je sopihanje v strma pobočja gorovja Nilgiri tudi za domačine ravno tako posebno doživetje in ostanek bogate železniške preteklosti, vreden oglada.

Južna Indija velja za indijski »Zahod« in njihove Južne železnice - Southern Railways - za zgled urejenosti, točnosti in dobre organiziranosti. Tudi tokrat se južnjaki niso izneverili in majhna lokomotiva, na katero smo vsi tako nestrpnostno čakali, je prisopihala na peron točno po voznem redu. Še sreča, da sem na računalniškem sistemu, ki je zdaj tudi na najbolj odročnih postajah, lahko rezerviral sedež. Kajti kandidatov za razburljivo vožnjo tistega jutra res ni manjkalo in vsakdo brez rezervacije je bil v pošteni kaši. Kmalu po sončnem vzhodu je stara puharica majhno kompozicijo petih prav tako starinskih vagonov odrinila – to je posebnost te proge – ne odvekle s postaje. Za le 46 kilometrov bo naša parna lepota potrebovala kar štiri ure in pol. Vendar pa se bomo v tem času s 320 metrov dvignili na 2168 metrov nad morjem, do končne postaje v Ootyju, v osrčju pogorja Nilgiri. To je visoka gorska planota na skrajnem jugu Indije, na meji med zveznimi državami Tamil Nadu, Karnataka in Kerala. V jeziku domačinov Nilgiri pomeni modre gore.

Nilgiri Mountain Railway, kakor se železnica med Mettupalayamom in Ootyjem uradno imenuje, štejejo med pet izjemno zanimivih gorskih ozkotirnih železnic v Indiji, čeprav po njihovih standardih z metrom

širine ni ozkotirna (narrow gauge), temveč metrskotirna (meter gauge). Je tudi edina zobata železnica v Indiji (na odseku med Kallarjem in Coonoorjem) in verjetno edina zobata železnica na svetu, ki je vključena v državni železniški sistem in na njej poteka redni potniški promet. Kakor večina drugih železnic na podcelini je bila zgrajena v zlatih časih britanskega kolonializma. Vendar pa politične in denarne težave, ki so njeno gradnjo zavlačevale več kakor trideset let, bolj spominjajo na naše podalpske zdrahe. Prvi načrti za gradnjo so bili predstavljeni že leta 1874. Švicarskemu konstruktorju zobatih železnic Niklausu Riggenu je po številnih polenih, ki mu jih je pod noge metala takratna kolonialna oblast, šele leta 1882 uspelo ustanoviti podjetje za gradnjo železnice. To podjetje, kakor še nekaj njegovih naslednikov, je šlo v stečaj in prva dela so se začela šele leta 1891. Leta 1898 je Madras Railway Company končno uspelo dokončati odsek do Coonoorja, vendar so ga zaradi izredno močnega monsuna tistega leta in zemeljskih plazov za redni promet odprli šele naslednje leto. Podaljšek do Ootyja pa je zaradi denarnih težav moral počakati še do leta 1908. Švicarskim konstruktorjem je tako le uspelo zgraditi tehniško čudo, ki še danes navdušuje številne ljubite-



Utrinek z vožnje skozi pragozd.





Na postaji je treba dotočiti vodo.

Ije železnic. Gorska železnica Nilgiri ima kar nekaj tehničnih posebnosti, vrednih omembe. Poleg že omenjene lastnosti, da lokomotiva potiska vagon, je posebnost železnice tudi ta, da ima vsak vagon svojega zavirača, ki v pražnji uniformi »uraduje« na posebnem balkončku zunaj prostora za potnike. Zavidljiv naklon 1 proti 12,5 premaguje z dvojnimi sistemom zobnikov, znanim iz slovite švicarske železnice Rigi. Posebej za to železnico so v Švici zgradili tudi posebne parne lokomotive razreda X s štirimi valji. Dva večja valja dajeta, kakor po navadi, potisno moč lokomotivi, medtem ko manjša poganjata sistem zobnikov. Trenutno vozi še osem takih lokomotiv, od katerih najmlajša šteje 50 let, najstarejša pa že zelo spoštljivih 80.

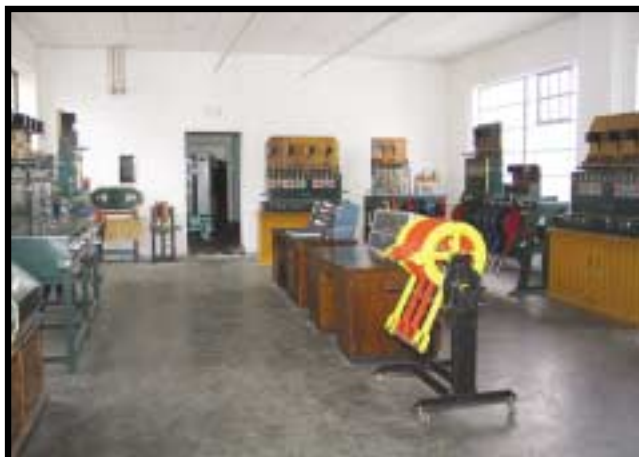
Ena izmed poslastic potovanja z železnico v gorovje Nilgiri je, da v nekaj urah zamenjamo več podnebnih pasov. Prvih nekaj kilometrov, tako za ogrevanje, do postaje Kallar, naredimo po južnoindijski ravnini, večinoma obdani z riževimi polji in nasadi banan. Potem pa se začne zares in med strmim dviganjem lokomotiva sopiha skozi vlažen, ponekod še deviški tropski gozd. Pogledi na strma in gosto poraščena pobočja gorovja Nilgiri so res veličastni. Namig: sedite na levi strani. Na vmesnih postajah so pogosti obiskovalci tudi opice, saj vedo, da se tam potniki oskrbujejo s hrano, in si seveda košček pogače odrežejo tudi same. Na postaji Coonoor, kjer si lahko ogledamo tudi muzejski primerek lokomotive, pridemo na visoko gorsko planoto. Tu se proga nekoliko položi, sistema zobate železnice ni več, a vzponi so še vedno dokaj strmi. Posloviti se moramo tudi od parne lokomotive, saj na tem odseku sedaj uporabljajo sodobnejšo, dizelsko. Pokrajina postane bolj gorska, občudujemo lahko visokogorske travnike, pinijeve gozdove in verjetno najbolj zanimivo stvar, številne nasade čaja. Prav gorovje Nilgiri je eno največjih središč gojenja čaja v Indiji. Ob tako zanimivi pokrajini vožnja mine zelo hitro in kmalu se znajdemo na postaji Fernhill. Le malo pred njo je z 2226 metri najvišja točka železnice in preostane nam le še lahen spust do Ootyja. Na tem delu proge je

tudi največ mostov. Cela proga šteje kar 250 mostov, za nameček pa mora vlak tudi skozi 16 predorov. Ooty je viktorijansko gorsko letovišče s prijetno klimo, kamor se je kolonialna gospoda rada pogosto zatekala pred neznošnjim podnebjem v južnoindijskem nižavju. Kot je bil v tistih časih običaj, je bilo v interesu učinkovitega vladanja tako oazo miru in ugodnega podnebja čim prej povezati z železnico. Ime, ki ga tudi še danes večinsko uporabljajo, je le angleška okrajšava prvotnega tamilskega. Postaja je označena s tamilskim imenom Ootacamund, ki je zdaj uradno, a je tudi ta le okrajšava pravega imena kraja. Vendar, prosim, nikar ga ne poskušajte izgovoriti, kajti za polomljene jezike ne odgovarjam: Udhagamandalam. Sicer pa to še ni najhuje. Kot zanimivost naj povem, da imajo v zvezni državi Tamil Nadu tudi postajo z najdaljšim imenom na svetu. Klobuk dol pred vsakim, ki se mu posreči pravilno izgovoriti Venkatanarasimharajuvariapeta. Drugi bomo torej kar pri dobrem starem Ooty (izg. *uti*), ki bolj kakor na kar koli indijskiga spominja na kakšno škotsko letovišče. Tam boste našli lesene hiše z angleškega podeželja, botanične vrtove, lepo pokošene travnike, igrišče za golf in na okoliških nežno zaobljenih hribočkah tudi lepe gozdove. Kraj je kot nalašč za oddih, ki ga popestri še nora železnica. Koliko sem odšel za vozovnico, pa raje ne izdam, sicer bodo vsi hoteli tja. Žal pa je prihodnost tega starinskega vlaka, ki še vedno deluje kot redna potniška proga, precej negotova. Zaradi visokih vzdrževalnih stroškov, pa tudi politike zvezne vlade, ki zato, da bi bile vozovnice dostopne vsem, njihove cene drži zelo nizko, ima ta proga velike izgube. Dodaten argument za ukinitje je tudi dejstvo, da za tako stare lokomotive, ki so jih v Švici že davno prenehali izdelovati, ni več mogoče dobiti rezervnih delov. Vendar pa so se že oglasili ljubitelji starih železnic iz Evrope in pod njihovim pritiskom indijsko zvezno ministrstvo za železnice pripravlja načrt za preureditev proge v turistično. Kdor se želi na paro voziti na redni progi, bo vsekakor moral pohiteti.



Vsak vagon ima na posebnem balkončku svojega zavirača.

# Slikovna križanka



avtor VINKO KORENT	PETRA, MAJDIČ MAJHEN PROSTOR			HRVAŠKA POKRAJINA	EMIL NAVINEK	JANUAR FEBRUAR MAREC ? MAJ JUNJ	TINE DEBELJAK			MAJHEN ZALIV	EMBALAŽA	NEZNANKA V MATE- MATIKI	ARABSKO DRAŽILNO NASLADILO
DEL LJUBLJANE							GEOLOŠKA DOBA ZAPRT DEL MESTA						
ODREZAN PLOŠČAT KOŠČEK ŽIVILA							ŽENSKA Z GRBO VRSTA RUDNINE						
KRAJ NA KO- ČEVSKEM					STANJE PRE- MRLEGA								
STARA KULTURNA RASTLINA					KOVINA (ZNAK Ru) JEZERO NA FILIPINIH							ŠLATANJE	TIBETAN. GOVEDO
TELEVIZIJA			UMIVANJE POD PRHO, PRHANJE	JOSIP BROZ				NAJVIŠJI ORGAN MED NOB PRI NAS					
PRITOK DONAVE V ROMUNJI				IGRALEC RANER PRISTAŠ HEDONIZMA			LUNINO ŠTEVILO	RASTLIN. BODICA	TARZANOVA OPICA UGOVOR, PREPOVED				
DEL PO- STELJNINE						OGRODJE IZ LETEV POSEKA V GOZDU							
GLAVNIK ZA ČESA- NJE REPA IN GRIVE							DESTI- LACIJA KARTAŠKI IZRAZ						FRANC. PIŠATELJ PROUST
PISATELJI- CA BLYTON (IZ ČRK DINE)					SREDO- ZEMSKA OKRASNA RASTLINA					PES PTIČAR	AMERCIJ NAJPO- GOSTEJŠA RASTLINA		
MAKED. DRŽAVNIK GLIGOROV					BREZAL- KOHOLNA PIJAČA STRINA			PRIPOMO- ČEK ZA LOVLJ. RIB NEM. AVTO					
rišba KIH	REKA V SEVERNI NEMČIJI	MED- DRŽAVNA ZVEZA CIGAN								DRŽAVNA BLAGAJNA			
ANGLEŠKO LJUBKOV. IME (ERNEST)					GRŠKA ČRKA SREDINA PENE					SL. PESNIK (ANTON - ČULKOVSKI RUDI ZAVRL			
DOBER STRO- KOVNJAK, OBRTRNIK								VEČ DREVES					
GOSTEJŠI MASTEN SLOJ NA MLEKU								JUDOVSKA DRŽAVA					

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

sš, sž, grotesk, nekmet, relativ, eleati, udarina, gejzir, bn, lorenz, ama, ajd, vitan, lož, rariteta, ikona, penice, ace, ernst, laringal, voje, ejti, trma, emerit, los, kot, re, tračanka, ne, ete, elan, atair, snovnost, volan, tangenta, trska.



p o t i b r e z m e j a



# SVET *& ljudje*

Revija za nova spoznanja in barvita doživetja!

**Vsak prvi ponedeljek v mesecu na  
114 barvnih straneh za samo 610 tolarjev.  
Letna naročnina: 5.760 SIT.**

**Naročila po telefonu  
ali klic za brezplačni izvod:  
(01) 47 35 359 ali (01) 43 77 557.**



Kotlarska svetilka za preverjanje stanja notranjosti kotla parne lokomotive