

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

100 let bohínske proge



Aktualno
Vleka vlakov in energija

Potniški promet
Če je bilo poleti prevroče vrteti pedala ...

Tovorni promet
Sto novih tovornih vagonov na tirih

Tovorni promet
Nova vozila za SŽ Express

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



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



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zelez-nice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Bojan Dremelj, Rado Smerdel, Karl Kumše, Marko Tancar, Dario Cortese, Mirjam Kastelič, arhiv SŽ. • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 5. oktobra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 21. septembra.



Uvodnik

dr. Jože Jurkovič,
generalni direktor

1



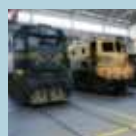
Aktualno

V soboto, 15. julija, je z Jesenic proti Novi Gorici zapeljal slavnostni muzejski vlak. Njegova vožnja je bila namenjena stori obletnici bohinske proge.



Aktualno

Na Slovenskih železnicah se predvsem v zadnjih letih srečujemo z nenehnim povečevanjem stroškov za energijo za vleko vlakov. Zato mora energetska ozaveščenost postati stalna praksa ne le pri šolanju, ampak tudi pri vsakdanjem delu.



Aktualno

V Sloveniji od leta 1996 velja posebna zakonodaja za področje prometa in proizvodnje iz azbestnimi materiali. S tem področjem so se spopadli tudi v Centralnih delavnicah.



Potniški promet

Za vse tiste, ki vas je poletna vročina odvrnila od potepanja s kolesom, je v prvem jesenskem mesecu še vedno veliko možnosti za prijeten izlet. S kolesom lahko potujete z direktnimi vlaki v vse sosednje države.



Tovorni promet

Četrtega avgusta je na naše tire zapeljalo zadnjih 16 od stotih novih tovornih vagonov. Čeprav je bilo na začetku dobave nekaj tehničnih težav, je bil zadnji vagon dobavljen teden dni po pogodbenem roku.



Iz tujine

Enajstega julija so se v Bruslju sestali generalni direktorji železnic iz novih članic EU ter kandidatki za vstop v Evropsko unijo in predstavniki Evropske komisije ter Skupnosti evropskih železnic.



Reportaža

Stoletnica bohinske proge je bila dovolj velik izziv, da smo se železničarji, ljubitelji kolesarjenja odpravili na pot kar po njej.

2

5

7

9

12

14

20

Poletje je za nami in s tem tudi obdobje, za katerega se je marsikdaj zdelo, da stvari potekajo počasneje, bolj sproščeno. Toda v življenju podjetja, ki deluje v čedalje bolj konkurenčnem mednarodnem okolju, tako rekoč ni časa za daljši počitek. Seveda to velja tudi za Slovenske železnice.

Sredi julija smo dostojno zaznamovali stoto obletnico bohinske proge. Na podlagi odličnega sodelovanja z občinami in vsemi župani ob progi je bilo že pred samo osrednjo slovesnostjo slutiti, da bo ta res nekaj posebnega. In res je bila! Odlične pripravljene prireditve, že v tednu pred praznikom, potem pa še na vseh postajah, kjer se je ustavil muzejski vlak, številna udeležba domačinov in predvsem njihova prisrčna dobrodošlica, ki lahko pride samo iz prijaznega srca, so dokazali, da ima železnica še vedno tisto primarno energijo, ki povezuje, spodbuja in tudi razvija medsebojne odnose. Vsak pogled skozi okno vagona je odkril novo pridobitev, novo izboljšavo, ki je ne bi moglo biti brez zavzetosti domačinov, ki živijo ob železnici in z železnico. Vsem sodelavcem, ki ste sodelovali pri pripravi in izvedbi tega projekta, se iskreno zahvaljujem in vam prenašam številne pohvale in priznanja, ki sem jih prejel ob tem prazniku. Ob takšni zagnanosti se za prihodnost bohinske proge res ne gre bati, in le še bolj sem prepričan, da je mogoče pripraviti in oblikovati privlačen turistični produkt za promocijo tega dela Slovenije. Ob sodelovanju lokalnih in širše skupnosti bodo tudi Slovenske železnice v tem projektu dejaven udeleženec.

Za nami pa je tudi že pregled poslovanja v prvi polovici leta. Prvi rezultati kažejo, da naše poslovanje nikakor ni bilo slabo. Dosegli smo pozitiven rezultat iz poslovanja, praktično stodontno dosegli načrtovane transportne prihodke v tovornem in potniškem prometu ter za skoraj šest odstotkov presegle lanske transportne prihodke pri obeh vrstah prometa. Toda naš poslovni rezultat še vedno obremenjujejo nekateri »stari grehi«. Predvsem je treba omeniti nevzdrževanje vozil v prejšnjih letih; samo v tovornem prometu so se zaradi koncentracije nujnega vzdrževanja vozil odhodki povečali kar za 200 milijonov tolarjev. Seštevek pod črto je tako pokazal negativni rezultat v višini dobrih 500 milijonov tolarjev. Vse odgovorne pozivam k povečanemu nadzoru stroškov, ki jih je nujno treba zmanjševati na vseh področjih.

Pred nami je obdobje, ki je že tradicionalno močnejše od prvih mesecev leta, zato pričakujem od vseh, da z največjo možno zavzetostjo dokažete, da je letni načrt mogoče uresničiti. Pri tem bo imel veliko vlogo predvsem tovorni promet ob podpori vseh drugih področij. Zato v tovornem prometu poteka več velikih investicijskih ciklov, kakršnim nismo bili priča že vsaj dve desetletji. Prve večsistemske lokomotive že pridno nabirajo kilometre po naših progah in, kot kažejo odzivi, je bil njihov nakup vendar več kakor upravičen. Lokomotivam so se v začetku avgusta pridružili še zadnji od stotih velikoprostorskih tovornih vagonov z bočnimi pomičnimi stranicami. Gre za naj sodobnejše vagonne, od katerih so nekateri opremljeni tudi z notranjimi pomičnimi predelnimi stenami. Z njimi bomo lahko pridobili nove, kakovostnejše tovore ter našim uporabnikom ponudili še hitrejši, zanesljivejši in varnejši prevoz blaga. Tretja nujna investicija v tovornem prometu pa je bil nakup dostavnih vozil in viličarjev za prevoz malih pošiljk in železniški avtoprevoz. Na prvi pogled gre za majhno investicijo na področju, ki ne prepelje rekordnih količin blaga. Toda v resnici je bila nabava novih tovornjakov in viličarjev velik korak k izboljšanju naših storitev, ki so tržno zelo zanimive, saj našo dejavnost širijo onkraj klasičnih tirnih prevozov in pomenijo oblikovanje celovitih logističnih rešitev. Prav zato bomo investicije v to vrsto naših storitev še nadaljevali.

Nadaljujemo prizadevanja, da bi se vključili v državne in evropske programe sofinanciranja nabave potniških vozil. Ob gibanjih na trgu energije in okoljevarstvenih problemih je realno pričakovati, da se bo tudi slovenska miselnost začela nagibati k racionalnemu in ekološko bolj osveščenemu javnemu prevozu. Seveda pa moramo že v tem trenutku zagotavljati kar največjo kakovost prevozov, kar je naša odgovorna in vsakodnevna naloga.



Sto let bohinjske proge

Na obnovljeni postaji v Bohinjski Bistrici se je zbrala velika množica.

»Bliža se železna cesta, nje se ljub'ca veselim, iz Ljubljane v druga mesta kakor ptiček poletim.«

Tako je France Prešeren v zbadljivih pesmi Od železne ceste napovedal prihod železnice in spremembe, ki jih ta prinaša s seboj. Dobrega pol stoletja pozneje – 19. julija 1906 – je vlak prvič zapeljal po bohinjski progi. Kot del mogočne Transalpine je bohinjska proga, ki poteka med Jesenicami in Trstom, preživela dve svetovni vojni in obilo vzponov, predvsem pa padcev. Tovor in potniki so se selili na nove, hitrejšje in krajše povezave, pa tudi kraji ob slikoviti gorski progi so izgubljali na nekdanjem pomenu.

Skorajda natanko sto let po prvi slavnostni vožnji je v soboto, 15. julija, z Jesenic proti Novi Gorici spet zapeljal slavnostni vlak, poln visokih gostov. Na postajah ob progi in med samo vožnjo so jih pozdravili številni domačini. Osrednja slovesnost je preteklost, sedanjost in prihodnost združila v Novi Gorici. Osrednjo vožnjo so spremljale še številne druge prireditve, katerih opis presega okvire Nove proge. Vsekakor pa so številni posamezniki in društva, ki so sodelovali pri organizaciji, in polne postaje domačinov, ki so spremljali slavnostno vožnjo, dokazali, da ljudje še vedno dihajo z železnico in so prepričani, da železna cesta še zdaleč ni zrela za smetišče zgodovine.



Slavnostni dan se je začel na Hrušici pri Jesenicah z odkritjem spominske plošče na karavanškem predoru. Ploščo sta odkrila jeseniški župan Boris Bregant in šef ljubljanske sekcije za vodenje prometa Janko Pavlič (z leve).



Na Jesenicah je polno postajo pozdravil »avstrijski prestolonaslednik Franc Ferdinand« s sodobniki v uprizoritvi jeseniškega Gledališča Toneta Čufarja.



Prvi postanek muzejca, ki je z Jesenic odpeljal ob 12.15, je bil na postaji Bled jezero, kjer ni manjkalo dobre glasbe in pisanih narodnih noš.



Za dobro voljo je v Bohinjski Bistrici poskrbela uprizoritev zgodovine Bohinja vse od Rimljanov naprej. Seveda ni manjkal niti opis prihoda prvega vlaka v Bohinj in jezne reakcije furmanov, ki jim je vlak odžrl dobršen del posla.



Na južni strani 6.327,40 metra dolgega Bohinjskega predora so slavnostni vlak pozdravili gostoljubni Podbržani in opisali zgodovino kraja, ki ga je prav železnica povezala s svetom.



V Mostu na Soči so tolminski župan Ernest Kemperle, prometni minister mag. Janez Božič in dr. Jože Jurkovič (z leve) odprli spominsko sobo. Na vlak pa je tu vstopil še predsednik vlade Janez Janša.



Pogled v »zakulisje«
v samem drobovju
lokomotive SŽ 06-018.



Stavba kanalske železniške postaje je bila čudovita kulisa za obujanje spominov na zgodovino železnice in pogled v njeno prihodnost.



Osrednjo slovesnost s številnimi glasbenimi in plesnimi točkami je v celoto povezovala pesem Vozi me vlak v daljave. Na njej so spregovorili predsednik vlade Janez Janša, generalni direktor SŽ dr. Jože Jurkovič, župan Nove Gorice Mirko Brulc ter župan Gorice Vittorio Brancati.



Dobrega razpoloženja ni manjkalo niti v salonskem vagonu muzejca.



Železniška slovesnost kar nekako ne bi bila prava brez zvokov Godbe Slovenskih železnic.



» Z izgradnjo bohinjke železnice, ki sega v obdobje habsburške monarhije, so se okrepile gospodarske in medčloveške vezi v tem delu Evrope. Železnica je kljub težavam skozi celotno obdobje svojega delovanja ohranila povezovalno vlogo med srednjeevropskimi narodi. Sedaj, ko je Slovenija skupaj s sosednjima državama članica Evropske unije, bo železnica še lažje opravljala to povezovalno vlogo,« je bil prepričan slavnostni govornik, predsednik vlade Janez Janša.



Nastop Twirling skupine Deskle je v Kanalu dodobra segrel številne domačine in obiskovalce.

Za usklajene načrte v naslednjem letu in pol

Sredi julija je Slovenijo obiskal nemški prometni minister Wolfgang Tiefensee. Kot je povedal slovenski prometni minister Janez Božič, sta se z nemškim kolegom pogovarjala predvsem o slovenskem predsedovanju Evropski uniji v prvi polovici leta 2008 in o sodelovanju na področju infrastrukture. Božič možnosti za poglobitev sodelovanja Slovenije in Nemčije vidi predvsem v posredovanju znanja nemških železnic in vlaganju v cestno in železniško infrastrukturo, prav tako pa tudi na področju cestninjenja. Po njegovih besedah so bili pogovori uspešni, slovenska stran pa je nemški predstavila možnosti skupnih vlaganj. Dogovorili so se tudi, da se bodo jeseni v Nemčiji sestali prometni ministri Slovenije, Portugalske in Nemčije in oblikovali skupne raz-

vojne načrte. To so namreč države, ki bodo v prihodnje predsedovale Evropski uniji. Tudi Tiefensee je potrdil, da so pogovori potekali predvsem o naslednjem 18-mesečnem obdobju, ko bo Nemčija štafeto predsedovanja Evropski uniji predala Portugalski, ta pa Sloveniji. »Slovenija je trden del Evropske unije in od našega sodelovanja veliko pričakujemo. Predsedovanje EU pa nas bo še bolj povežalo,« je povedal. Projekti za naslednjih 18 mesecev morajo zato biti usklajeni, za kar si že prizadevajo delovne skupine vseh treh držav. Tiefensee je še poudaril pomen evropskih koridorjev, zlasti železniških. »V Bruslju se bomo borili za to, da bomo denar, ki je na razpolago za koridorje TEN, čim bolj učinkovito izrabili,« je povedal. Tovora

je dovolj za vse, le odpreti bo treba vrata proti Aziji in ZDA, Tiefensee pa pričakuje tudi rast

kontejnerskega prometa v pristaniščih, zato je Luka Koper zanimiva za Nemčijo.



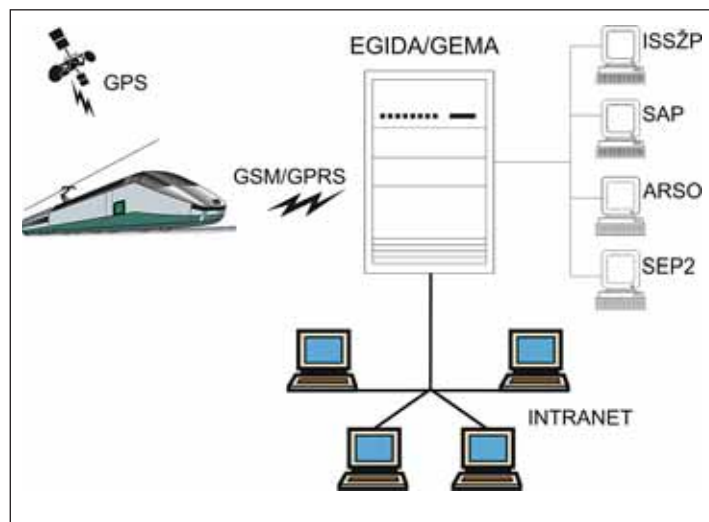
Wolfgang Tiefensee (levo) se je s svojim slovenskim kolegom pogovarjal zlasti o pripravah na predsedovanje Evropski uniji.

Vleka vlakov in energija

Na Slovenskih železnicah se predvsem v zadnjih letih srečujemo z nenehnim povečevanjem stroškov za energijo za vleko vlakov. Vzrokov je več, med njimi pa so najpomembnejši rast cen energije, neprilagojena zakonodaja pri prenosu električne energije za odjemalce, kot so železnice, ter stalna rast specifične porabe.

Višje cene energije so večinoma posledica energetskih razmer na svetovnem trgu, na kar kot končni uporabniki pravzaprav nimamo vpliva, tudi borba za spremembo zakonodaje je počasna, nekaj pa se da narediti na področju zmanjšanja specifične porabe. Prav zato so številne evropske železniške uprave začele programe za izboljšanje energetske učinkovitosti in nekatere med njimi so že dosegle zavidljive uspehe.

Stalna rast specifične porabe je po eni strani razumljiva. Če ob strani pustimo stanje naše infrastrukture z enormnim številom počasnih voženj, omenimo le stalno povečevanje udobja potnikov ter izboljševanje delovnih razmer osebja vlečnih vozil. Klimatske naprave, ki jih je vsak dan več, so zelo velik porabnik energije in razumljivo je, da se to nekeje mora poznati. Seveda naš cilj ni vračanje v »kamenno dobo« in omejevanje uporabe danes popolnoma samoumevnih pripomočkov, marveč si želimo predvsem čim bolj energetsko učinkovito prepeljati vlak.



Zgradba sistema za spremljanje porabljene električne energije na SŽ.



Sistem za spremljanje porabljene energije na 310-005.

Med trenutno najbolj omejenimi programi je program nemških železnic, natančneje njihovega potniškega dela. Že s skrbno pripravljenim programom varčne vožnje jim je uspelo zmanjšati specifično porabo energije za celo do deset odstotkov. Nekatere druge železniške uprave se ukvarjajo s programiranim ogrevanjem in hlaje-

njem vlakov. Vlakovne garniture, ki čakajo na odhod vlaka, pozimi ogrevajo le do 12 °C ter jih dogrevajo šele pred odhodom. Enake postopke uporabljajo poleti pri uporabi klimatskih naprav. Seveda je to mogoče le pri sodobnejših vagonih ali garniturah, kjer je to relativno enostavno doseči s spremembami programske opreme.

Seveda se je treba za vsak tak projekt temeljito pripraviti. Najmanj, kar lahko storimo, je, da pripravimo merilni sistem, s katerim je mogoče spremljati porabo energije med vsakdanjimi vožnjami. Prav na tem področju se je prikazala zelo učinkovita »stranska pridobitev« sistema za spremljanje porabe energije. Z delitvijo

majhen trg prevelik zalogaj. Našemu izzivu se je takrat pridružil podjetje C&G in z njim še Genera Lynx. Zamislili in izdelali smo sodoben sistem, ki poleg števec obsega še napravo GPS za sporočanje lokacije lokomotive ter zelo učinkovit komunikacijski del za prenos podatkov z lokomotive v podatkovni strežnik.

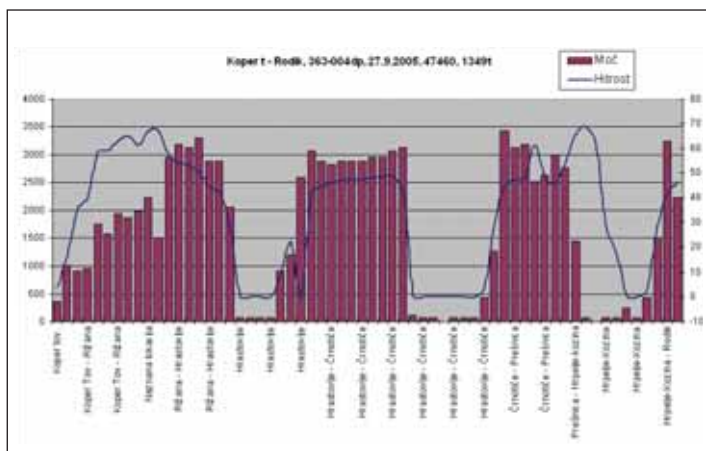
tako porabo kot tudi količino vrnjene energije. Sestavni del lokomotivske naprave sta še sprejemnik GPS in komunikacijska enota – modem GPRS. Podatki o porabi in lokaciji se iz lokomotive po GSM omrežju prenesejo v posebni strežnik, kjer se ti podatki obdelujejo. Prav tako v strežnik iz ISSŽP enkrat na dan pridejo podatki o opravljenem delu. Na ta način lahko za vsako vozilo, ki je opremljeno s števcem, izračunamo specifično porabo in minuti profil porabe ali moči. Določene analize so s spletnim brskalnikom na voljo končnim uporabnikom, za natančne analize pa so na voljo celotne baze podatkov. Poleg omenjenih povezav se v strežniku zbirajo še podatki o vremenu iz sistema Agencije Republike Slovenije za okolje, načrtovana pa je še povezava s SAP zaradi izmenjave podatkov in izdelave računov.

Trenutno je nova oprema nameščena na šestih vozilih, in sicer vzorčno na vsaki seriji (razen EMG 312). Na teh lokomotivah je potekalo preizkušanje opreme, njena vgradnja pa se bo nadaljevala. Ravno v teh mesecih poteka dobava opreme za naslednjih osem lokomotiv vrste 363. Nove večsistemske lokomotive vrste 541 imajo števec že vgrajene, dodali bomo le komunikacijski del in GPS. Ravno od teh dveh vrst lokomotiv si obetamo največ koristi ob zbiranju podatkov za izdelavo analiz, saj so to vozila, s katerimi opravljamo največ dela, prepeljemo največ tovora.

Na specifično porabo vpliva kar precej dejavnikov. Ne gre le za način vožnje, gre tudi za uravnavanje in organizacijo prometa. Specifična poraba ne raste le zaradi neprimerne načina vožnje, pospeševanja in zaviranja, precej večji je vpliv nepotrebni ustavljanj vlakov in sprememb hitrosti zaradi počasnih voženj. Vse to je seveda mogoče raziskati in analizirati le z neposrednim merjenjem porabe na vozilih.

Po analizi načina vožnje bomo osebju vlečnih vozil predstavili najboljšo prakso. Novi načini regulacije namreč zahtevajo drugačne načine vožnje. Tudi novosti, kot so na primer tempomati, ki sicer prinašajo določeno udobje pri upravljanju vozil, po izkušnjah nemških kolegov niso najboljši za učinkovito rabo energije. Naš cilj je z dobrimi in poglobljenimi analizami doseči dobre rezultate, seveda ne samo s sodelovanjem strojevodij. Rezultate bomo namreč predstavili tudi dispečerjem, njihovim tehnologom in vzdrževalcem infrastrukture.

Skupaj še z osmimi evropskimi partnerji smo se s tem projektom prijavi na natečaj Intelligent Energy Europe, program pa podpira tudi UIC. Projekt je sprejela EU in ga ocenila z zelo visokimi ocenami. Trenutno še potekajo pogajanja o poteku programa in sofinanciranju, začetek pa je predviden še za letos. Rezultati natečaja naj bi bili priročniki za varčno vožnjo in sistem šolanja osebja, ki neposredno sodeluje pri odvijanju železniškega prometa. Načrtujemo, da bomo prve uporabne rezultate analiz dobili v prvi polovici naslednjega leta, takrat bi lahko že organizirali prva predavanja z zelo konkretnimi cilji. Sistem za merjenje energije na lokomotivah bo seveda ostal v uporabi, saj bo prej ali slej treba energijo zaračunavati po dejanski porabi. Poleg tega bodo stalni podatki o lokaciji lokomotiv lahko v pomoč tudi dispečerjem, podatki o porabi pa bodo koristni tudi za napovedovanje odjema električne energije, ki je lahko eden od načinov, kako dodatno zmanjšati stroške njene nabave. Zavedamo se, da bo težko spremeniti ustaljeni način dela in uvajati novo prakso, vedeti pa moramo, da mora energetska ozaveščenost postati stalna praksa ne le pri šolanju, temveč tudi pri vsakdanjem delu.



Primer grafičnega prikaza vožnje lokomotive.

enovitih železniških podjetij v Evropi na prevoznike in infrastrukturo ter z zahtevami po dostopnosti infrastrukture tretjim operaterjem je namreč nastala tudi potreba po preglednosti stroškov porabljene energije. Nemške železnice so tako že leta 2003 uvedle plačevanje energije »po števcu«, pozneje pa so sprejeli celo zakonodajo, da mora vsak prevoznik na lokomotivi imeti napravo, ki omogoča pregled in obračun porabljene električne energije.

Temu načinu razmišljanja smo se kmalu pridružili tudi v Vleki vlakov in začeli razmišljati o podobnem sistemu. Na žalost (ali pa tudi kot prednost) takrat ni obstajal izpopolnjen sistem za lokomotive v sistemu enosmerne napetosti, k sreči pa se je takrat na trgu pojavil vsaj izdelovalec primernih števec porabljene energije. Teh do nedavnega namreč ni bilo. Naj omenim le, da smo se pozanimali celo pri podjetju Iskra Emeco, vendar je bil razvoj take naprave za razmeroma

Prav komunikacijski del in prenos podatkov je trenutno eden najboljših, če že ne najboljši in najučinkovitejši med sistemi evropskih železniških uprav.

Že od začetka smo na Slovenskih železnicah imeli v mislih poleg preglednega obračuna porabljene energije tudi izboljšanje energetske učinkovitosti – prav nasprotno od sistemov, ki jih razvijajo druge železniške uprave. Tam namreč te sisteme uvažajo infrastrukturni oddelki ali podjetja, katerih cilj je le pregleden obračun energije. Po zahtevani delitvi železnic na infrastrukturo in prevoznike so namreč v Evropi prav v Infrastrukturah prevzeli nabavo in nadaljnjo prodajo energentov. V Sloveniji smo se tega lotili družno, rezultat pa je sistem za spremljanje porabe energije, ki ga uporabljajo vse službe na obeh področjih podjetja.

Kako je torej sestavljen celoten sistem? Na lokomotivah je nameščen merilnik porabljene energije, ki zna meriti

Reševanje problematike azbesta v Centralnih delavnicah

Azbest in železnice

V Sloveniji od leta 1996 velja posebna zakonodaja za področje prometa in proizvodnje z azbestnimi materiali. Po letu 2000 so začeli veljati tudi podzakonski akti, ki natančneje opredeljujejo pogoje in postopke za odstranjevanje azbestnih materialov. Azbest v starejših železniških vozilih je popolnoma nenevaren za uporabnike železniških storitev in za zaposlene, težave pa se pojavijo pri vzdrževanju vozil. Zato je treba azbest v celoti odstraniti in azbestne dele nadomestiti z brezazbestnimi. Na novih elektro motornih vlakih 310 in 312 (Siemens in Pendolino) azbesta ni, niti ne na novih električnih lokomotivah, ki letos prihajajo na naše železniško omrežje. Na starejših vozilih je količina azbesta različna in odvisna od tipa vozil. Največ azbesta je bilo vdelanega na električnih

lokomotivah serij 342 in 362. V manjših količinah se pojavlja na elektro lokomotivah serije 363, dizel lokomotivah vseh serij, elektro motornih vlakih serije 311, v minimalnih količinah pa na dizel motornih vlakih. Vdelani azbestni materiali se nahajajo v trdo vezani obliki (izolacijske plošče) pa tudi v šibko vezani obliki (nabrizgani azbest kot izolacija sten in azbest v trakovih kot izolacija izpušnih cevi ali cevi parnega voda).

Vsebnost azbesta je na vseh vozilih popisana in količinsko ocenjena v Poročilu o problematiki odstranjevanja azbesta, ki je bilo obravnavano in sprejeto na poslovodstvu Holdinga Slovenske železnice. Poslovodstvo je sprejelo tudi Program odstranjevanja azbesta iz železniških vozil, ki vsebuje vse potrebne dejavnosti ter finančna sredstva za celo-

vito odstranitev azbesta z vseh vrst vozil v skladu s terminskim načrtom do leta 2010. Za izvajanje programa smo pristojni v SŽ-Centralne delavnice Ljubljana in zagotovimo lahko, da smo se odstranjevanja azbesta lotili strokovno in v skladu z zakonodajo.

Azbest v delavnicah

Zaradi dosedanjega vzdrževanja železniških vozil je Zavod za varstvo pri delu Ljubljana v vseh proizvodnjah družbe opravil meritve. V primerih, ko so koncentracije azbestnih vlaken presegle dovoljene, smo opravili temeljito čiščenje in pleskanje prostorov ter ponovno opravili kontrolne meritve, ki so pokazale uspešno sanacijo. Proizvodnje smo opremili tudi s sesalci s primernimi filtri HEPA za sesanje prahu.

Izdelali smo navodila za varno delo z materiali, ki vsebujejo azbest. V delavnici se lahko demontirajo samo deli, ki vsebujejo trdo vezani azbest, strogo pa je prepovedano odstranjevati šibko vezani azbest ali obdelovati azbestne materiale. Prostori, kjer potekajo dela z azbestnimi materiali, so ločeni od delavniških prostorov, delavci pa so zaščiteni z ustreznimi maskami in oblekami. Azbestni materiali se skladiščijo v posebnih prostorih, azbestni odpadki pa so ustrezno shranjeni v prostorih, ki so odmaknjeni od delavniških območij. Vsa dela, ki so povezana z odstranjevanjem šibko vezanega azbesta, opravljajo zunanji izvajalci, ki imajo ustrezna tehnološka sredstva za varno odstranjevanje materialov, usposobljeni kader in vsa potrebna dovoljenja.

Največ šibko vezanega azbesta se odstranjuje z elektro lokomotiv, kjer je treba odstraniti brizgani azbest, ki je vdelan kot izolacija v kabinah in v komori hitrega odklopnika. Pri reviziji dizel lokomotiv delavci odstranijo izpušne cevi in jih v vrečah za azbestne odpadke prepeljejo do pooblaščenega izvajalca, ki odstrani azbestne trakove.

Azbest in zaposleni

Pri svetu delavcev je bil ustanovljen posebni odbor za azbest. Vanj so vključeni predstavniki delavcev iz vseh proizvodenj in predstavniki sindikatov, ki skupaj z vodstvom družbe dejavno sodelujejo pri reševanju azbestne problematike. Izdali smo publikacijo Varno delo z materiali, ki vsebujejo azbest, ki so jo prejeli delavci po delovnih skupinah. Zaposleni, ki večkrat prihajajo v stik z azbestnimi materiali, so bili tudi poučeni o varnem delu in o uporabi zaščitnih sredstev.



Vdelani azbest v starejših železniških vozilih je popolnoma nenevaren za uporabnike železniških storitev in za zaposlene, težave pa se pojavijo pri vzdrževanju vozil.

V okviru dejavnosti za odpravo škodljivih delovnih mest, povzročenih z azbestom, smo s kliničnim oddelkom za pljučne bolezni in alergijo Bolnišnice Golnik izvedli zdravstveni pregled skupine stotih delavcev družbe, ki so bili na svojih delovnih mestih v SŽ-CD izpostavljeni azbestnemu prašenju več kakor dvajset let. Pregled je obsegal klinični pregled, meritve plju-

čne funkcije in visokoločljivostno računalniško tomografijo prsnih organov. Prispevek o rezultatih preiskav je dr. Zlata Remškar objavila v prejšnji številki Nove proge. Iz raziskave je razvidno, da se delovna doba zaposlenih prekriva z latentno dobo izpostavljenosti azbestu, saj so bili preiskovani praviloma vso svojo delovno dobo zaposleni v istem podjetju. Najdene spremembe

bi lahko ocenili za lažjo obliko bolezni, saj vodijo plevralne naplastitve. Število obolelih zaradi azbesta pri preiskovani skupini delavcev bo ugotovljeno po izvršitvi ustaljenega postopka verifikacije bolezni zaradi azbesta. S predstavniki ministrstva za promet ter zdravstva pa se dogovarjamo o nadaljnjih dejavnostih za dokončno sanacijo azbesta. V zadnjem času je bil azbest

zaradi sprejemanja nove zakonodaje s tega področja medijsko zelo odmevna tema. V našem primeru lahko z vso odgovornostjo zagotovimo, da pri vzdrževanju železniških vozil in postopkih menjave azbestnih delov v celoti upoštevamo zakonodajo, naša dejavnost pa tudi v prihodnje ne bo prinašala negativnih posledic za zaposlene in uporabnike železniških vozil.

Z vlakom v München na Oktoberfest

V Münchnu, glavnem mestu Bavarske prestolnice, bo od 16. septembra do 3. oktobra potekal znani festival Oktoberfest. Praznik »piva in klobas« vsako leto obišče več kakor šest milijonov ljudi, ki spijejo kar približno pet milijonov litrov piva. Pivo, imenovano tudi »tekoči kruh«, so poznale že najstarejše civilizacije. Eden najstarejših materialnih dokazov o varjenju piva je glinasta ploščica, najdena v Mezopotamiji, stara okrog osem tisoč let. Sprva so pivo uporabljali samo v verske in posvetne namene, v stoletjih pa je postalo sodobna vsakodnevna pijača. Z uporabo hmelja pa se je začelo sodobno pivovarstvo, kot ga poznamo danes.

Prvi praznik piva na Bavarskem je bil daljnega leta 1810, v čast bavarskemu kronskemu princu in njegovi nevesti, saški princesi Terezi. Dvanajstega oktobra 1810 se je začelo praznovanje ob njuni poroki, nato pa se je vsako leto oktobra ta praznik piva ponovil, in začel se je Oktoberfest. Pozneje se je začetek tega praznika pomikal čedalje bolj v sredino septembra, saj je vreme takrat lepše in toplejše. Svetovno znanemu festivalu Oktoberfest domačini pravijo Wiesn, ker je 14 šotorov, v katerih teče veli-

ko različnih vrst nemškega piva, postavljenih v münchenskem predelu Theresienwiese, poimenovan po saški princesi Terezi. Vsako leto točno ob 12. uri župan Münchna zabije pipo v sod piva, nato pa 12 možnarjev oznani pivnicam, da lahko začnejo točiti pivo. Oktoberfest se tako začne, nadaljuje pa se s številnimi tradicionalnimi nastopi in dogodki, parado v kostumih, za adrenalin pa poskrbi tudi zabavišni park.

Če pa vas praznik ne mika, si lahko v Münchnu ogledate številne druge znamenitosti: Isar, Karlova

vrata, Königsplatz, Trg Odeon, Rezidenca, Ludwigstrasse, gradove kralja Ludvika II, palače bavarskih vojvod, Mihaelovo cerkev, Katedralo, Marijin trg z mestno hišo in seveda slavno Allianz Arena. Če imate po ogledu vseh znamenitosti še vedno zadosti energije in časa, je München tudi mesto ugodnih nakupov. Za tiste brez energije pa se bo prileglo posejanje v bližnjih restavracijah ali kavarnah.

In kako v München? Najvarneje, najhitreje in seveda najudobneje pa tudi poceni je potovati z vlakom. Odhod vlaka iz Ljubljane je

ob 10.10, prihod v München ob 16.30 ali odhod vlaka iz Ljubljane ob 16.00, prihod v München ob 22.30. Lahko pa potujete tudi ponoči z vlakom iz Ljubljane ob 23.42 in prihodom v München ob 6.21. Iz Münchna se lahko proti Ljubljani odpeljete ob 7.26 (prihod v Ljubljano ob 13.53) ali ob 11.26 (prihod Ljubljana ob 17.42). Če bi raje potovali ponoči, bo za vas pravi odhod vlaka iz Münchna ob 23.44 ter prihod v Ljubljano ob 6.05.

Cena povratne vozovnice po ponudbi München Spezial je med Ljubljano in Münchnom samo 15.816 tolarjev, to je 66 evrov, za potovanje v 2. razredu. Če boste potovali ponoči, lahko potujete s spalnikom oziroma ležalnikom. Doplačilo za ležalnik, v katerem je šest postelj, znaša 3.211 tolarjev (13,40 evra), doplačilo za spalnik v oddelku turista s tremi posteljami znaša 6.950 tolarjev (29 evrov), doplačilo za spalnik v oddelku double z dvema posteljama pa znaša 10.448 tolarjev (43,60 evra). Navedene cene doplačil za spalnik oziroma ležalnik veljajo za eno osebo in za eno smer potovanja (pri povratnem potovanju ponoči se strošek torej podvoji).



Če je bilo poleti prevroče vrteti pedala ...



Do 23. septembra je še mogoč prevoz koles do Beljaka, ki s svojo čudovito okolico vabi kolesarje na krajše ture.

Za vse tiste, ki vas je poletna vročina odvrnila od potepanja s kolesom, je v prvem jesenskem mesecu še vedno veliko možnosti za prijeten izlet. S kolesom lahko potujete z direktnimi vlaki v vse sosednje države. Prevoz koles z vlakom pa je mogoč tudi v drugih evropskih državah. Cenejši je na dnevnih potovanjih v notranjem prometu posameznih držav ter dražji na vlakih v mednarodnem prometu.

Preden se odločite za potovanje »kolo&vlak«, je dobro vedeti nekaj o pravilih prevoza spremljanih koles. Potnik mora potovati z istim vlakom kot kolo in v prevoz preda največ eno kolo. Naloži ga sam, pazi nanj med prevozom in ga sam tudi razloži. V Sloveniji morajo skupine več kakor desetih kolesarjev prijaviti potovanje na odhodni železniški postaji najpozneje osem dni pred prevozom.

Avstrija

Dunaj lahko obiščete z vlakom, s seboj na vlak pa lahko vzamete tudi kolo in si morda kar z njim ogledate največje znamenitosti Dunaja: opero, palače ob Ringu, poletno rezidenco Hofburg, dvorec Schönbrunn, cesarsko grobnico (138 sarkofagov Habsburžanov) in še mnogo drugih. Iz Ljubljane vlak IC 150 odpelje ob 15.50, na Dunaj pa

pripelje ob 22.02. Z Dunaja se vračate z vlakom IC 151, odhod vlaka je ob 7.57 s prihodom v Ljubljano ob 14.10. Z vlakom IC 150/151 je prevoz koles mogoč vse leto vsak dan. Cenovno ugodne ponudbe za povratna potovanja so City Star International (upoštevati je treba časovne omejitve ob vrnitvi), SparSchiene (samo 13.900 tolarjev oziroma 58 evrov za povratno potovanje) ter skupinska vozovnica s 50-

odstotnim popustom, če potuje 10 ali več oseb.

V Avstriji se spremljana kolesa lahko prevažajo na večini vlakov, ki so v publikacijah avstrijskega železniškega prevoznika ÖBB tudi posebej označeni. Nekateri vlaki imajo v svoji sestavi poseben kolesarski vagon, na drugih je za kolesa določen omejen prostor. Če z vlakom potujete iz Slovenije v Avstrijo, plačate 1.198 tolarjev, kar znaša 5 evrov, medtem ko cena za prevoz spremljanega kolesa na poti iz Avstrije v Slovenijo znaša 2.876 tolarjev oziroma 12 evrov.

Do 23. septembra 2006 je še mogoč prevoz koles do Beljaka, ki s svojo čudovito okolico vabi kolesarje na krajše ture. Vlak IC 310 iz Ljubljane odpelje ob 8.05, v Beljak pa pripelje ob 10. uri. Odhod iz Beljaka je z vlakom 211 ob 12.04, prihod v Ljubljano ob 13.53. Za povratna potovanja je najcenejša ponudba Regio AS. Iz Slovenije v Avstrijo in nazaj se spremljana kolesa lahko prevažajo tudi z maloobmejnimi potniškimi vlaki med: Jesenicami in Beljakom, Mariborom in Špiljem ter Mariborom in Pliberkom.

Italija

V Italijo lahko vzamete kolo s sabo na vlak Goldoni EC52/53, ki vozi med Ljubljano in Benetkami.

Benetke, mesto s številnimi znamenitostmi, izjemno lepoto in pestro zgodovino, lahko pridete zgolj občudovat ali pa so izhodišče za nadaljevanje poti po Italiji. Prevoz koles z vlakom Goldoni EC 52 je mogoč do 3. oktobra. Vlak ima odhod iz Ljubljane ob 16.16, v Benetke prispe ob 20.31. V obratni smeri pa vlak EC 53 iz Benetk odpelje ob 9. uri ter v našo prestolnico prispe ob 13.14. Kolesa se lahko prevažajo do 2. oktobra. Po ponudbi Smart Price lahko iz Ljubljane v Benetke potujete že za samo 3.595 tolarjev ali 15 evrov, vendar je število vozovnic po tako izjemni ceni omejeno. Cena prevoza spremljanega kolesa iz Slovenije v Italijo znaša 1.198 tolarjev oziroma 5 evrov, iz Italije v Slovenijo pa 2.396 tolarjev oziroma 10 evrov, ne glede na razdaljo. V Italiji je prevoz koles v notranjem potniškem prometu mogoč na večini vlakov.

Madžarska

V Budimpešti, prestolnici Madžarske, si lahko poleg Opere, Kraljeve palače in Parlamenta ogledate še številne druge znamenitosti. Obvezen je vzpon na Gerhardov hrib, ki se dviga nad grajskim kompleksom; na vrhu hriba stoji spomenik svobodi, poleg pa je trdnjava iz 19. stolet-

ja, imenovana Citadela, od koder je čudovit pogled na mesto. Seveda pa ni nujno, da potujete v Budimpešto – s kolesom lahko izstopite že prej, na kateri koli drugi postaji. Na Madžarskem je prevoz spremljanih koles v notranjem potniškem prometu mogoč z vlaki, ki so v publikacijah in vozniških redih madžarskega prevoznika MAV tudi posebej označeni.

Če potujete z vlakom iz Slovenije na Madžarsko ali nazaj, boste za prevoz spremljanega kolesa ne glede na razdaljo plačali 1.198 tolarjev oziroma 5 evrov v eno smer. Kolo lahko potuje z vami na vlaku Citadela IC 247 z odhodom iz Ljubljane ob 7.40 ter prihodom v Budimpešto ob 16.18, vendar samo še do 1. oktobra. Odhod iz Budimpešte je z vlakom Citadela IC 246 ob 12.55, prihod v Ljubljano ob 21.31. Prevoz koles je mogoč do 30. septembra. Vlak Citadela IC 247/246 vozi prek mejnega prehoda Hodoš, cena povratne vozovnice je najugodnejša po ponudbi Budapest Spezial – samo 9.346 tolarjev oziroma 39 evrov.

Vlak Goldoni EC 52/53 vozi iz Ljubljane skozi Zagreb v Budimpešto. Odhod iz Ljubljane je z vlakom EC 53 ob 13.20, v Budimpešto vlak pripelje ob 21.12. Kolesa se lahko prevažajo še do 2. oktobra. Odhod vlaka EC 52 iz Budimpešte je ob 8.25, prihod v Ljubljano ob 16.12. Prevoz sprem-

ljanega kolesa je mogoč do 3. oktobra. Cena povratnega potovanja prek Zagreba v Budimpešto je najugodnejša, če potujete v skupini šest oseb ali več.

Hrvaška

S kolesom na vlaku lahko potujete tudi v Zagreb, Sloveniji najbližjo sosednjo prestolnico. Vlak EC 53 iz Ljubljane odpelje ob 13.20, v Zagreb pripelje ob 15.42. Prevoz koles je mogoč do 2. oktobra. Nazaj iz Zagreba lahko potujete z vlakom EC 52 (odhod ob 13.55, prihod v Ljubljano ob 16.12). Prevoz koles je mogoč do 3. oktobra. Cene vozovnic so še posebej ugodne, če potujete v skupini najmanj šest oseb, mladi pa najceneje potujejo na Hrvaško z izkaznico SŽ Euro<26. Cena za prevoz spremljanega kolesa iz Slovenije na Hrvaško in nazaj znaša 1.198 tolarjev (5 evrov) v eno smer, ne glede na razdaljo. Podrobnejše informacije o cenah in možnostih nakupa vozovnic ter o voznem redu dobite na vaši železniški postaji, v Klicnem centru Ljubljana, tel: 01/29 13 332, ter po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si.

Možnosti za potovanja »kolo & vlak« je torej veliko, od vas pa je odvisno, kje boste sami ali v skupini preživeli prijetne ure sprostitve in rekreacije.

Vlak, avtobus ali avto?

Potniški promet Slovenskih železnic ima na slovenskem trgu dva velika konkurenta – avtobus in osebni avtomobil. Po podatkih o obsegu dela na trgu javnih prevoznikov delež prepeljanih potnikov z vlakom v primerjavi z avtobusom narašča. Tako smo v zadnjih desetih letih z vlaki prepeljali za 18 odstotkov več potnikov, medtem ko se z avtobusi prepelje le še slaba tretjina

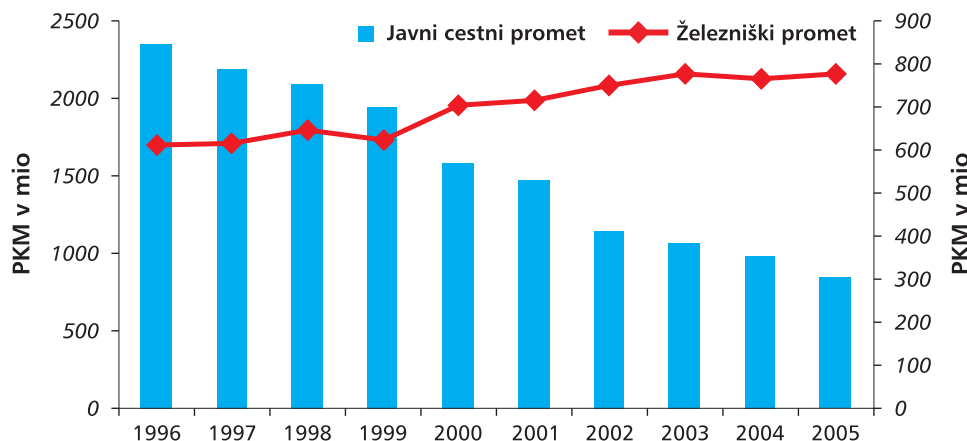
potnikov v primerjavi z letom 1995¹. Pri potovanjih v tujino so največja konkurenca nizkocenovne letalske družbe, ki so se v zadnjih letih razširile po večini evropskih držav. Evropske železnice jim poskušajo slediti s cenovno ugodnimi ponudbami oziroma tako imenovanimi globalnimi cenami, ki že za nekaj deset evrov omogočajo potovanje z vlaki v tujino.

Kljub relativno optimističnim podatkom o obsegu dela železnice v Sloveniji je še vedno opaziti povečano uporabo osebnega prevoza, na kar opozarjajo gneče na cestah, predvsem v konicah. Osebni avtomobil je še vedno priljubljeno prevozno sredstvo Slovencev. Slednje dokazujejo tudi statistični podatki o rasti motorizacije v Sloveniji. Tako se je število registriranih osebnih avtomobilov

preteklo leto v Sloveniji v primerjavi z letom 1995 povečalo za kar več kakor 35 odstotkov.

Tudi nenehno naraščanje cen bencina ne vpliva bistveno na zmanjšano uporabo osebnega prevoza ali preusmeritev na javni potniški promet. Po rezultatih telefonske ankete (Družinski Delničar, september 2005) več kakor 20 odstotkov anketirancev v nobenem primeru ne bi

Grafikon 1: Prikaz rasti obsega dela (v PKM) železniškega prometa v primerjavi z javnim cestnim prometom



začelo varčevati oziroma zmanjševati števila voženj z avtomobilom, če bi se bencin podražil, medtem ko bi 22,2 odstotka anketirancev začelo varčevati šele, če bi se bencin podražil na 300 tolarjev, 7,5 odstotka pa v primeru podražitve na 400 tolarjev.

V primerjavi z drugimi prevoznimi sredstvi (avtobus, osebni avtomobil) ugotavljamo, da je z vidika potnika vlak najcenejše prevozno sredstvo. Prevoz z vlakom je od avtobusa v povprečju cenejši za 60 odstotkov, od osebnega avtomobila pa za 61 odstotkov, pri čemer je potovanje z osebnim avtomobilom na daljše razdalje precej dražje (v povprečju za 97 odstotkov), predvsem zaradi cestnin. Pri izračunih je bila upoštevana povprečna poraba 8 litrov

na 100 kilometrov neosvinčenega 95-oktanskega bencina na dan 1. avgusta 2006 in potovanje ene osebe. Nismo pa upoštevali amortizacije in večje porabe goriva v primeru neekonomične vožnje v klimatiziranih vozilih, kar stroške še poveča.

Poleg višjih stroškov vožnje z avtomobilom v primerjavi s potovanjem z vlakom ne smemo pozabiti, da se lahko pri vožnji z vlakom potniki izognejo tudi marsikateri nevarnosti na cestah, kot so zastoji in dela na cesti, ki jih je v zadnjem času čedalje več. Letošnje poletje je najbolj »odmeven« zastoj na dolenski avtocesti Malence-Šmarje, kjer potekajo obnovitvena dela. Z namenom omogočiti alternativni prevoz sta bila v sodelovanju z Družbo za

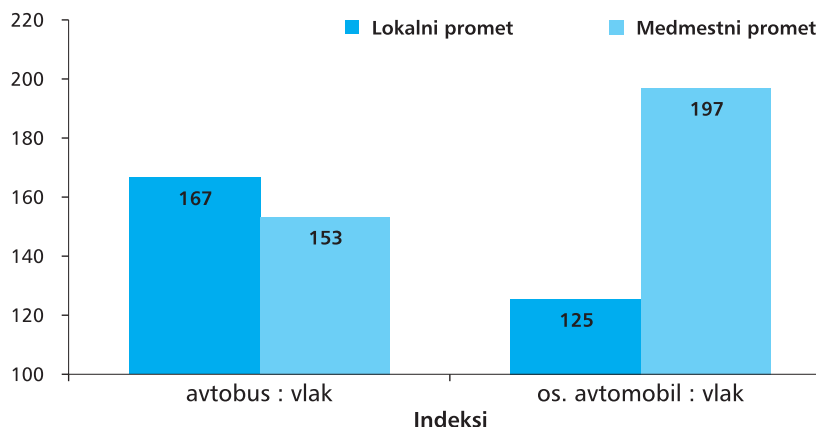
avtoceste v Republiki Sloveniji uvedena dva dodatna vlaka ob delavnikih, ki peljeta na relaciji Ljubljana-Novo mesto in obratno. Pred leti opravljena telefonska anketa je pokazala, da anketiranci, ki nimajo vedno na voljo avta, vlak uporabljajo pogosteje, ker je to edina možnost prevoza. Velika večina teh anketirancev vlak uporablja za prevoz v šolo oziroma iz šole. Tisti anketiranci, ki uporabljajo vlak, se peljejo z njim predvsem zaradi cene, udobja in ugodnih zvez. Največji vpliv na uporabo vlakov v prihodnosti naj bi imelo skrajšanje časov potovanja, pogostejše zveze in sodobnejši ter udobnejši vlaki.

Samo tržne prednosti vlaka pa niso dovolj. Zato si prizadevamo pridobiti nove potnike tudi

z obveščanjem o obstoječih in novih ponudbah, hkrati pa jih prepričati, da vlak poleg ugodne cene lahko pomeni tudi posebno doživetje. Na Slovenskih železnicah ponujamo številne možnosti za izlete v vlakom. Naj navedemo samo nekatere, ki so bili aktualni v poletnih mesecih. Še posebej so zanimivi kopalni vlaki, ki potnike popeljejo do morja, obrežja ali pa do kopalnišč. Tako so se lahko vsak konec tedna potniki odpeljali do Kopra s kopalnim vlakom ICS, medtem ko tisti, ki so želeli na morje že med tednom, lahko potovali z regionalnim vlakom, ki pelje vsak dan od Maribora do Kopra in obratno. Pristaši kopanja v bazenih oziroma v termalnih kopalniščih se lahko čez vse leto odpeljejo z vlaki do Atlantisa ali pa do zdravilišč (Laško, Terme Olimia itd.), dodatne ugodnosti pri storitvah kopalnišč oziroma zdravilišč pa uveljavijo z železniško vozovnico. Tistim potnikom, ki že razmišljajo podopustniško, kako bi čim ceneje prišli do vozovnice za prevoz v službo ali v šolo oziroma na fakulteto z vlakom, ponujamo nakup letne ali polletne vozovnice, kjer prihranijo 3 ali 4 mesečne vozovnice oziroma 1,5 do 2 mesečne vozovnice (ob nakupu polletne vozovnice). Od lanskega leta jim je to na voljo še posebej ugodno s plačilom na obroke s storitvijo BanKredit. Tako lahko poleg denarja prihranijo tudi čas vsakokratnega nakupa vozovnic.

Ugodne cene, raznovrstne tržno zanimive komercialne ponudbe, potovanje v udobnih in klimatiziranih vagonih, dodatne storitve, boljše obveščeno... - vse to in še več so prednosti celotne prevozne storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Več prepeljanih potnikov je najpomembnejši kazalec, da smo na pravi poti. V prihodnje nas čaka veliko pomembnih projektov, kot so posodobitev odprave potnikov z nabavo mobilnih in stacionarnih terminalov, nabava novih vozniških sredstev potniškega prometa idr. S temi novostmi bomo še povečali zadovoljstvo obstoječih potnikov, prav tako pa pričakujemo tudi pridobitev novih uporabnikov.

Grafikon 2: Primerjava cene oziroma stroškov prevoza z različnim prevoznimi sredstvi, ločeno za lokalni in medmestni promet



Sto novih tovornih vagonov na tirih



Vlak z novimi vagoni na preskusni vožnji.

V marčevski številki Nove proge smo že pisali, da teče projekt nabave stotih novih specialnih pokritih štiriosnih tovornih vagonov. Sedaj lahko z veseljem pove-
mo, da je vseh sto vagonov dobavljenih in predanih v uporabo PE Tovorni promet, ki jih z uspehom trži v mednarodnem in notranjem transportu. Za prvih 16 vagonov smo pridobili uporabno dovoljenje 31. maja letos, nato so sledile zaporedne dobave, tako da je 4. avgusta zapeljalo na tire zadnjih 16 vagonov in tako zaokrožilo številko sto. Čeprav je bilo na za-

četku dobave nekaj tehničnih težav, so bile te nato odpravljene, tako da je bil zadnji vagon dobavljen teden dni po pogodbenem roku.

Prvi vagoni z bočnimi pomičnimi stranicami so bili dobavljeni brez pomičnih pregradnih sten, zadnjih 15 pa ima tudi vgrajene pregradne stene, ki omogočajo varen transport blaga na evro in industrijskih paletah. Vsak od petnajstih vagonov je opremljen s petimi pomičnimi pregradnimi stenami, ki se lahko premikajo po celotni dolžini vagona in se v preč-

ni smeri zapahnejo s posebnim mehanizmom s po dvema varovaloma v tleh in stropu vagona. Zaradi takšnega mehanizma se naložene palete ne morejo premakniti ali prevrniti niti pri hujšem premiku ali trkih vagonov. Proti premaknitvi se lahko zavaruje tudi tovor, če vagon ni polno naložen. Pomične pregradne stene je mogoče postaviti in zapahniti tudi tako, da se prostor vagona predeli na polovico po dolžini. Vagoni s pomičnimi pregradnimi stenami se navzven ne razlikujejo od tistih brez njih. Spoznamo jih lahko le

po črkovni oznaki, ki vsebuje črki II, ali po številčni oznaki serije 289. Ostalih 85 vagonov, ki nosijo številčno oznako serije 274, pa je izdelanih tako, da je mogoče pomične pregradne stene dodatno vgraditi, če bi bilo to smiselno zaradi vrste tovora. Pomične stene je moč vgraditi hitro in enostavno v ustrezni delavnici za popravilo vagonov.

Novi vagoni so opremljeni še z eno tehnično novostjo, to je detektor iztirjenja. Vsak vagon ima diagonalno na vsaki čelni strani vgrajen po en detektor. Vloga detektorja iztirjenja je, da zazna iztirjeni vagon in vključi hitro zaviranje celotnega vlaka. Detektor iztirjenja je v bistvu ventil, ki je vgrajen v glavni zračni zavorni vod. Vsebuje posebni bat z večjo maso, ki zapira izpust zraka pod tlakom iz glavnega zračnega zavornega voda. Če se vagon iztiri, nastane močan sunek v navpični smeri, kar povzroči premik omenjenega bata, s tem odprtje ventila in hitro zaustavitev celotnega vlaka. S tem se kar najbolj zmanjša škoda na progi, vagonu in tovoru.

V Evropi je na tovornih vagonih vgrajenih že kar nekaj detektorjev iztirjenja, zlasti na vagonih švicarskih državnih železnic. Detektorji



Prečna namestitve pomičnih pregradnih sten.



Vzdolžna namestitve pomičnih pregradnih sten.

iztirjenja se vgrajujejo največ na vagonih za prevoz nevarnih snovi, ravno tako pa tudi na vagonih za prevoz občutljivih tovorov in tovorov velikih vrednosti, kjer nastane v primeru iztirjenja večja gospodarska škoda. Vgrajeni detektor iztirjenja lahko prepreči tudi večja ekološka onesnaženja, zato se je poslovodstvo Slovenskih železnic s sklepom odločilo, da začnemo detektorje iztirjenja vgrajevati tudi na naše obstoječe tovarne vagonne za prevoz nevarnih snovi.

Prve nove vagonne ter prototipsko in tehnično dokumentacijo je pre-

gledala tehnična komisija Agencije za železniški promet. Izdelavo vagonov je nadzorovala tehnična komisija Slovenskih železnic, ki je opravila tudi končni tehnični prevzem in izvedla preskusne vožnje z vlakom, sestavljenim iz lokomotive in vsake skupine novih vagonov. Preskusne vožnje so se opravljale na relaciji, ki dovoljuje hitrosti do 120 kilometrov na uro, kolikor je največja dovoljena hitrost vagonov. Z uspešnimi tehničnimi prevzemi smo ugotovili, da vsi vagoni izpolnjujejo vse zahteve za mednarodni in notranji promet na dan izdaje uporabnega dovoljenja.



Detektor iztirjenja na enem od novih vagonov.

Nova vozila za SŽ Express

Sredi julija se je vozni park SŽ Expressa in železniškega avtoprevoza občutno popravil z dobavo novih sodobnih dostavnih vozil ter viličarjev.

Nabavljenih je bilo skupaj sedem Renaultovih vozil, od tega šest za prevoz malih pošiljk ter eno za Železniški avtoprevoz (ŽAP). Na javnem razpisu je bil za dobavitelja vozil izbran Gimpex iz Novega mesta, generalni zastopnik za Renault Trucks za Slovenijo. Na malih pošiljkah so prevzeli tri kamione skupne nosilnosti do 7,5 tone in tri kombije skupne nosilnosti do 3,5 tone. Vozniki ŽAP-a v Zidanem Mostu pa so se razveselili vozila skupne nosilnosti 26 ton. Vsa vozila so opremljena s klimatskimi napravami, tovarna vozila za prevoz malih pošiljk skupne nosilnosti 7,5



Mag. Tomaž Gruden, direktor podjetja Gimpex, (tretji z leve) izroča ključne enega od novih tovornjakov direktorju tovarnega prometa Alojziju Vidmarju.

tone pa tudi z dvížnimi rampami. S tem je delo postalo veliko lažje in bolj kakovostno kot z dotrajanimi tovornjaki znamke TAM.



Novi viličarji prinašajo večjo kakovost, zmanjšanje stroškov in zadostitev ostrih okoljevarstvenih pogojev.

Naštetim vozilom pa se je pridružilo še osem viličarjev, od tega šest viličarjev za ŽAP in dva za prevoz malih pošiljk. Novi viličarji ŽAP-a so naslednji: eden s sedmimi tonami nosilnosti, dva s po petimi tonami nosilnosti, en viličar s tremi tonami nosilnosti ter en viličar z 1,8 tone nosilnosti. Delavci SŽ Expressa pa so dobili dva viličarja s po 1,8 tone nosilnosti. Zamenjava viličarjev je s sabo prinesla večjo kakovost dela, zmanjšanje stroškov in ne nazadnje izpolnjevanje ostrih okoljevarstvenih določil.

Da so nova vozila in viličarji poleg sodobne tehnike s sabo prinesla tudi dobro vzdušje med zaposlene, nikakor ni čudno, saj so

do pred kratkim morali delati s popolnoma zastarelimi dostavniki in viličarji, ki so temeljna sredstva za njihovo delo. Dotrajana vozila in prekladalna mehanizacija so namreč v povprečju stari več kakor 20 let. »Tudi odziv strank je bil spodbuden,« pove vodja prodaje malih pošiljk Jože Županc. »Velikokrat smo se srečevali z zavračanjem prejema pošiljke, ker jo je moral voznik zaradi neprimerne vozila brez dvížne rampe razložiti s palet.« Poleg tega se bodo z nabavo novih vozil občutno zmanjšali tudi stroški vzdrževanja in izpad vozil, ki so bila nenehno v popravilu. Z novimi vozili je poskrbljeno tudi za večjo varnost voznikov in tovara ter tudi zadoščeno okoljevarstvenim zahtevam, ki jih z dotrajanimi vozili že nekaj časa nismo izpolnjevali. Tudi z zamenjavo viličarjev dosegamo podobne cilje. Posodabljanje pa se bo še nadaljevalo. Objavljen je bil že javni razpis za nabavo nadaljnjih vozil in prekladalne mehanizacije, za katerega se zbirajo ponudbe. Predvidena je nabava treh vlačilcev s prikolicami za ŽAP in enega vozila vozilo z dvížno rampo za prevoz malih pošiljk, enega viličarja nosilnosti 12 ton za preklade v ŽAP-u in enega viličarja nosilnosti 1,8 tone za preklad malih pošiljk.

Aktualno

Ruske železnice bodo kupovale lokomotive

Ruske železnice, ki so se junija po 58 letih spet pridružile UIC-ju, so pripravile program, s katerim si želijo zastarela vlečna vozila nadomestiti z novimi. V naslednjih petih letih pričakujejo dobavo stotih novih lokomotiv kar 14 različnih vrst. Pred letom 1991 so Ruske železnice vsako leto prevzele kar okrog 1.000 novih lokomotiv, v vseh devetdesetih letih pa skupaj samo še okrog sto.

Ruski prehod iz nadzorovane v tržno ekonomijo je bil hiter, potrebe po prevozu pa so se drastično zmanjšale. Zato so vlaganja v omrežje s tirno širino 1.520 mm in v vozna sredstva padla popolnoma na dno. Poleg tega so se resno zmanjšale zmogljivosti ruske železniške industrije. Danes so številne ruske lokomotive stare med 30 in 35 let. Tretjina tovornih in več kakor 60 odstotkov potniških lokomotiv ter dobra polovica premikalk je že zdavnaj zrelih za zamenjavo.

Ruske železnice so zato pripravile program, ki se je začel predlani. Prva faza naj bi bila končana še letos in zajema ponovno vzpostavitev proizvodnih zmogljivosti za razvoj in izdelavo sodobnih lokomotiv. Druga faza bo potekala do leta 2008. V njej bodo razvili, izdelali in preizkusili novo generacijo lokomotiv, ki naj bi bile dobavljene v tretji fazi – med letoma 2008 in 2010. Ruske železnice načrtujejo, da bodo s tem programom število lokomotiv povečale za 3 do 7 odstotkov na leto. Edini dobavitelj lokomotiv bo skupina THI, ki združuje praktično vse ruske proizvajalce lokomotiv in potniških garnitur. Lani je THI že izdelal 113 členov električnih lokomotiv in 53 členov dizelskih lokomotiv. Izraz »člen« se uporablja, ker so številne ruske lokomotive veččlenske. Predvideno je, da bo do leta 2010 THI dobavil še dodatnih 1.377 členov električnih lokomotiv, 1.032 členov dizelskih lokomotiv, 3.270 potniških vagonov in 3.270 enot potniških garnitur.

Z novimi nakupi bodo Ruske železnice zmanjšale porabo energije obeh vrst lokomotiv za 10 do 15 odstotkov. Lokomotive za glavne proge bodo izdelane za življenjsko dobo od 40 do 45 let, premikalke pa za življenjsko dobo do 50 let.



Evropski ukrepi se izvajajo prepočasi

Tako imenovani prvi železniški paket ukrepov Evropske unije se v novih članicah EU še ne izvaja v skladu z evropsko zakonodajo, so povedali predstavniki Evropske komisije sredi julija v Bruslju. Enajstega julija so se namreč srečali generalni direktorji železnic iz novih članic EU ter kandidatki za vstop v Evropsko unijo in predstavniki Evropske komisije ter Skupnosti evropskih železnic (CER).

Kot je povedal generalni direktor evropskega generalnega direktorata za transport in energijo Matthias Ruete, se v železnicah v novih članicah Evropske unije prihodki tovarnega prometa še vedno uporabljajo za pokrivanje izgub v potniškem prometu. Obenem omenjena podjetja težijo previsoke uporabnine. Regulatorni organi so slabotni oziroma sploh ne opravljajo svojih nalog, same železnice pa nimajo moči, da bi odpravile omenjene težave. Železniški direktorji so poudarili, da bi morala Evropska komisija pravočasno sama preveriti finančno stanje železnic in na tej podlagi sklepati o skladnosti uvajanja prvega železniškega paketa ter novih članicam ponuditi podporo. Ruete je zato napovedal, da bo Komisija

v naslednjih mesecih pripravila podrobno analizo uvajanja prvega železniškega paketa in ob ugotovljenih nepravilnostih tudi ukrepala proti posameznim državam.

Drugo pomembno področje, o katerem so tekli pogovori, je bila možnost finančne podpore investicijam v železniško infrastrukturo. Kot kažejo prvi podatki, bo tudi v novi finančni perspektivi EU za obdobje od 2007 do 2013 železnica namreč v podrejenem položaju pri uporabi sredstev iz kohezijskih in strukturnih skladov. Kritične naj bi bile predvsem razmere v Latviji, Bolgariji in na Poljskem. Predvidene finančne perspektive so tako daleč od cilja EU, da se sredstva med cestami in železnicami porazdelijo v enakem deležu. Dr. Jože Jurkovič je opisal infrastrukturne načrte v Sloveniji, med katerimi sta trenutno največja in obenem tudi problematična projekta posodobitev SV naprav med Divačo in Koprom ter posodobitev proge Pragersko-Ormož. Predstavniki Komisije so sicer obljubili načelno pomoč tudi pri pogajanjih znotraj posameznih držav, kjer se začnejo pogajanja o infrastrukturnih vlaganjih.

Evropska unija se bo v prihodnje še širila in evropske železnice se na širitev že pripravljajo. Zato tudi železnice jugovzhodne Evrope pripravljajo nove zakone, ki področje železnic usklajujejo z evropskim pravnim redom. Kot je povedal Matthias Ruete iz Evropske komisije, zato v Bruslju razmišljajo o ustanovitvi posebne skupnosti za Jugovzhodno Evropo. Dr. Jurkovič pa je predlagal sklenitev pravno zavezujočega dokumenta, nekakšne »pogodbe« med državami Jugovzhodne Evrope in EU, ki bi določila obvezo uvajanja evropskih pravnih norm za področje železnic, hkrati pa tudi določila finančne mehanizme za razvoj tamkajšnjega železniškega sistema. Te bi lahko vključili tako v državne proračune kot že v naslednjo evropsko finančno perspektivo za obdobje do leta 2013. Dr. Jurkovič je še povedal, da sicer železnice v JV Evropi že sodelujejo pri razvoju produktov tako v tovornem kot v potniškem prometu. Ruete se je zahvalil za predlog in zagotovil, da bo Evropska komisija podpirala železniške projekte, ki že potekajo v JV Evropi, pobude za oživiljanje X. koridorja in tudi pripravila predlagani pravno zavezujoči dokument.

ŠOLA!



avgust 2006

Tudi letos grem v šolo z vlakom!

MESEČNE, POLLETNE IN LETNE VOZOVNICE

Ob nakupu letne vozovnice dijaki in študentje prihranijo 4 mesečne vozovnice!

MOŽNOST PLAČILA NA OBROKE S STORITVIJO 

Vse dodatne informacije o nakupu abonentskih vozovnic dobite na večjih železniških postajah, spletni strani www.slo-zeleznice.si in e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si. Priporočamo vam, da se za nakup odločite že v predprodaji.

Robert L. Horvat

Moj konjiček postaja način življenja

Ste možje z rdečo kapo in loparčkom pravzaprav vlakovni odpravniki ali prometniki?

Uradno smo še vedno vlakovni odpravniki, čeprav naj bi po novem prometnem pravilniku spet postali prometniki, kakor je bilo že pred leti.

Robert L., kaj vas je pripeljalo na železno cesto? Radovednost?

Ne, sploh ne, in v mojem primeru tudi ne gre, kakor se to sicer velikokrat dogaja, za kako družinsko tradicijo, čeprav je res, da je eden od mojih bratrancev strojevodja. Tudi o naključju ne bi

mogel govoriti. Železnica je pač ponujala štipendijo in pozneje zagotovljeno službo, se pravi socialno varnost, in kar hitro sem se odločil. Vpisal sem se na Železniško srednjo šolo, danes Prometno šolo, na Studencih pri Mariboru. Po končanem šolanju sem opravil pripravniški izpit in leta 1989 nastopil pripravniški

staž na postaji Sevnica. Potem je sledila vojaščina. Ob začetku osamosvojitvene vojne v Sloveniji sem se, nesrečnik, znašel v Karlovcu, v jugo armadi, in, verjemite, prav nič ni bilo prijetno. Na srečo pa sta se Slovenija in Hrvaška dogovorili, da se vojaki z obeh strani lahko vrnejo domov. Ker več kot šest mesecev nisem bil dejavno v prometu, sem moral še enkrat opraviti pripravniški izpit, potem pa sem se selil s postaje na postajo: Brežice, Brestanica, Sevnica, Blanca ... Včasih sem nadomeščal prometnika, bil sem tudi blagovni blagajnik, skratka, kar je bilo v tistem trenutku potrebno. Leta 1996 sem prišel za vlakovnega odpravnika v Zidani Most, kjer sem še danes.

Bi šli, danes, nemara v drug poklic?

Iskreno lahko rečem, da prav nikoli! Nasprotno, to delo opravljam z zares velikim veseljem, vedno se nekaj dogaja, mrtvila sploh ne poznamo, celo ponoči se živi. Tudi odnosi v kolektivu so z eno besedo – perfektni. Menim, da je postaja Zidani Most v tem pogledu res nekaj posebnega. Ne bi želel biti škodoželjen, ampak težko verjamem, da se drugod, na drugih postajah, lahko tako pohvalijo.

Se je bilo težko privaditi na delo v turnusu? Nekaterim to povzroča velike preglavice.

Delam, kakor vsi operativci, v tako imenovanem ruskem turnusu: 12 ur delaš podnevi in si potem 24 ur prost. Nato sledi 12 ur nočne, pa 48 ur prosto. Ob takšnem režimu dela se člo-



veku bioritem vsekakor močno spremeni, še posebej nočne so dostikrat naporne. Vse to seveda vpliva na zdravje, posledično tudi zaradi neredne in nemalokrat enolične prehrane. Tudi spanje podnevi, četudi bi spal po deset ur, se ne more meriti s tistim pravim nočnim počitkom, in ko prideš iz nočne, si presneto utrujen. Dopust se tako prireže! Po drugi strani pa tudi 48 ur, ko si prost, ni kar tako, marsikaj lahko postoriš zase. Sicer pa smo v turnusu trije vlakovni odpravniki, in med dopusti ali morebitnimi bolniškimi izostanki se prav lepo »porihtamo«.

Vse pri vašem delu pa najbrž ni rožnato.

Velika pomanjkljivost je, da postaja Zidani Most nima svojega računalnika. Tako me, denimo, ponoči potnik vpraša za kako mednarodno povezavo oziroma vozni red, a kaj, ko ne morem v omrežje. Blagajno, kjer potrebne vozne rede sicer imajo, pa zapirajo ob 21. uri in tja nimamo dostopa. Na peronih bi bilo treba namestiti monitorje, tako kot je to v Ljubljani in Mariboru, ki bi potnike seznanjali z voznimi redi, jih obveščali o morebitnih zamudah in spremembah, ki bi, skratka, ponujali kompletno informacijo. Zidani Most je pomembno železniško križišče in zgodi se, da v voznem redu piše, da vlak odpelje s tretjega tira, v resnici pa tisti dan odpelje s prvega, saj se moramo nemalokrat prilagajati in vlake sproti premikati. Čeprav je odnos ljudi do železnice zadnje čase pozitiven, kar navsezadnje potrjujejo tudi opravljene ankete na vlakih, pa se potniki pogosto pritožujejo zaradi zapor tira ali zaradi zvez, ki jih spričo zamudni mogoče ujeti. Sploh pa zapore tira tudi nam povzročajo nemalo preglavic; potrebna je zares skrajna zbranost, da česa pomembnega ne spregledaš ali pozabiš, denimo, ko so delavci na terenu in jim je treba dati »predavizo«, da se pravočasno in varno umaknejo s proge.

Malo ljudi pa ve, da se vlakovni odpravnik Robert L., kljub razmeroma kratkemu fotografskemu stažu, z velikimi koraki prebija med mojstre fotografije.

Fotografija me je začela zanimati pred približno desetimi leti, ko sem si kupil prvi malce bolj »zaresen« fotoaparatus. Sprva je bilo vse skupaj bolj ljubiteljsko, konjičkarsko, povezano seveda zgolj s potovanji; z družino prijateljev smo se namreč z vlakom veliko potepali po svetu. Želel pa sem si, da bi tudi tistim, ki so bili »prisiljeni« ostati doma, lahko pokazal, kje vse smo hodili in kaj vse smo doživeli. Rešitev je bila fotoaparatus. Potem pa ... no, potem pa je dotedanje bolj površno zanimanje nenadoma preraslo svoje okvire in dobilo povsem nove razsežnosti. Leta 2004 sem se včlanil v Fotografsko društvo Celje in se s fotografijo začel resno ukvarjati. Pridružil sem se dejavni skupini članov društva in začel sodelovati na razstavah doma in v tujini, imel pa sem tudi samostojno razstavo v Celju. Prvi večji uspeh sem dosegel lani decembra, ko sem na 42. pregledni razstavi, katere pokrovitelj je bila Fotografska zveza Slovenije, prejel prvo nagrado v kategoriji Potovanja. Na mednarodni razstavi v Kukljici na Hrvaškem pa sem prejel diplomu v kategoriji Portret. Tudi v okviru najvišje institucije, FIAP – mednarodna organizacija umetniške fotografije – je bilo sprejetih že kar lepo število mojih fotografij, prva lani na Danskem, pa v Srbiji, Avstraliji, Franciji, Avstriji in Nemčiji, kjer so bile od štirih fotografij sprejete kar tri, po točkah zelo blizu nagrad. Pojasniti moram, da vsaka sprejeta ali nagrajena fotografija na neki razstavi prinaša določeno število točk, kajpada odvisno od ranga in ugleda razstave. Največ točk prinašajo seveda razstave v okviru FIAP. Točke se potem seštevajo in na podlagi tega se podeljujejo nazivi oziroma naslovi fotografom.

Se čutite bolj »fotografata trenutka« ali pa zahtevate mnogo priprav?

Pravzaprav se res čutim bolj fotografata trenutka. Ustrezna predpriprava pa seveda mora biti, brez tega pač ne gre, dobra fotografija nikakor ne more nastati po naključju, kar sama od sebe. Denimo, pri portretu je sila pomembna prava svetloba, kót snemanja, pa celo to, kam je obrnjen portretiranec. In še nekaj: lepo se je s človekom pogovoriti, da se sprosti. Zanimivo, ampak vselej v trenutku, ko pritisnem na sprožilico, občutim, ali bo fotografija uspela ali ne. Sicer pa je poleg portreta, ki mi je najljubši, moja druga glavna tema pokrajina. In čeprav mnogi mojstri prisegajo na črno-belo fotografijo, sam kljub temu rad posežem tudi po barvnem zapisu.

Ste realist oziroma celo radikalni naturalist, ali pa skušate kako stvar tudi olepšati?

Hm, včasih kak motiv res name-noma olepšam. Rad slikam bolj vesele trenutke, grozot je v vsakdanjem življenju tako ali tako preveč. Tudi s potovanj rad prikážem tisto svetlejšo plat.

Nisva še omenila enega vaših največjih uspehov.

Ugledna revija National Geographic je prijazno zažvela tudi v slovenskem jeziku, kar je naša javnost že dolgo čakala. Razpisali so mednarodni fotografski natečaj na tri teme: Potovanja in kulture, Ljudje in Narava. Med več kot 400 izvirnimi fotografijami sem v kategoriji Ljudje prejel prvo nagrado, zmagovalci v vsaki od kategorij pa bomo odpotovali v Washington na sedež društva National Geographic Society. Tam pa ... kdo ve ...

Vaša prvonagrajena (sijajna) fotografija v okviru natečaja National Geographica nosi naslov

Nasmeh, prosim.

Res je, lani, ko smo se tri tedne z vlakom in avtobusom klatili po Turčiji, sem jo posnel v Göremeju v Kapadokiji. Fantič v skupini mulcev ob cesti, ki je opazil, da jih nameravam fotografirati, se mi je pogumno približal in na svoj način, s štirimi prsti, fotografiral – mene. Pogosto me sprašujejo, kako sem se v Turčiji tako lahko približal ljudem. Odgovor ni posebej zapleten: sproščen, prijazen nasmeh, in morda nekaj besed v njihovem jeziku – povsem drugače te sprejmejo. Prav v Turčiji so nastale moje najboljše nagrajene fotografije. V to deželo sem se preprosto zaljubil, predvsem ljudje so čudoviti, prijazni in dostopni. To je bilo moje najlepše potovanje in doživetje doslej, še sem bom vračal, zagtovo!

Se v Sloveniji da živeti samo od fotografije?

No ja, težko, ampak menim, da se ob dobro zastavljenem programu celo da. Pred kratkim se nas je devet članov »odcepilo« od Fotografskega društva Celje in ustanovili smo Društvo fotografov Svit. Celjsko društvo se je nekako preveč osredotočalo zgolj na pripravo razstav. Naš program pa je usmerjen tako, da bomo – predvsem kot skupina in ne le kot posamezniki – poleg umetniške plati, ki v interesu seveda še vedno ostaja na prvem mestu, skušali poseči tudi na komercialno plat. Še vedno je polno odprtih niš, upam, da je pred nami prihodnost. Navsezadnje smo po uspehih, ki se merijo po številu umeščenih del na tekmovalne razstave in osvojenih nagrad, najuspešnejši fotografski klub v Sloveniji.

Se vaš konjiček poganja iz ograde, prerašča okvire?

Vsekakor, počasi postaja celo način življenja. Človek, ki se vztrajno išče, se slej ko prej nekje tudi najde. In pri meni je to fotografija, vztrajal bom!

Z vlakom na Koroško



Pogled skozi okno vlaka na Baško jezero (Faaker See).

Beljak je odlično izhodišče za izlete z lokalnimi vlaki po južni Koroški, kjer so za Slovence številni pomembni zgodovinski kraji in kjer Slovenci kot uradno priznana manjšina živijo še danes.

Najprimernejši vlak za potovanje na Koroško je IC 310, ki odpelje z ljubljanske postaje ob 8.05 in vozi vsak dan. Do 23. septembra je na njem možen prevoz koles. Vlak ustavi pri Baškem jezeru (železniška postaja Bače – Faak am See) ob 9.47. Na tej postaji si je mogoče izposoditi kolo in se z njim zapeljati okrog jezera in na razgledni hrib Tabor nad jezerom. Baško jezero (Faaker See) je pomembno središče vodnih športov in kopalnišče. Poleti se voda segreje tudi do 27 stopinj. Ob vzhodni obali je prostor za kampiranje, na malem otočku pa hotel Inselhotel. Baško jezero leži na območju uradnega dvojezičnega ozemlja, kjer še živijo Slovenci in je leta 1920 sodilo v plebiscitno cono A. Takrat so prebivalci južno od Drave večinsko glasovali za priključitev h kraljevini SHS, kar pa ni zadoščalo za uspeh plebiscita. Vlak IC 310 pripelje na glavno železniško postajo Beljak (Villach

Hbf) ob 10.00. Vrnitev v Ljubljano pa je mogoča z več vlaki. IC 211 odpelje iz Beljaka ob 12.04 in prispe v Ljubljano ob 13.53, vlak EC Mimara odpelje ob 15.55 in pripelje v Ljubljano ob 17.42, v Dobovo pa ob 19.20. Vlak IC 311 odpelje iz Beljaka ob 18.04, iz Bač ob 18.17 in se vrne v Ljubljano ob 19.48. Zamudniki lahko uporabijo še vlak EC 315 Agram z odhodom iz Beljaka ob 19.57, ki prispe v Ljubljano ob 21.42, v Dobovo pa ob 23.20.



Pogled z zvonika župnijske cerkve Sv. Jakoba na Beljak z Dobračem v ozadju.

Beljak je drugo največje upravno, kulturno in turistično središče Koroške in leži ob sedanji severni meji slovenskega narodnostnega ozemlja. Prebivalci mestne občine Beljak še lahko uporabljajo slovenščino pri nekaterih uradih. Več o tem je mogoče zvedeti na spletnem naslovu http://www.elnet.at/o_beljak.html. Turistične informacije o Beljaku v angleščini pa so na <http://www.villach.at/inhalt/englisch/7682.htm>. Sledovi naselitve na območju

Beljaka segajo v predzgodovinski čas. Rimljani so na mestu sedanjega mestnega središča ustanovili naselje z imenom Santicum. Prvotni slovenski naziv mesta naj bi bil Velak (= pomemben človek, veljak), od tod pa naj bi nastalo ime Belak in nazadnje Beljak. Naselje je leta 1060 postalo trg, leta 1240 pa mesto. Močan potres je mesto leta 1348 skoraj popolnoma uničil, med drugo svetovno vojno pa je bilo kot pomembno železniško križišče močno bombardirano in porušeno. Mestna župnijska cerkev Sv. Jakoba s konca 15. stoletja se ponaša s 94 metrov visokim zvonikom, ki je najvišji na Koroškem. Z zvonika je lep razgled na okolico Beljaka, na Osojščico, Kepo in na Dobrač. V bližini mesta in dostopne z lokalnim vlakom so tudi Toplice (Warmbad), poznane še iz časov Rimljanov. Zdravilna voda s temperaturo 29 stopinj Celzija pomaga pri revmatskih obolenjih in različnih vnetjih. Od kongresnega centra Beljaka se je mogoče s turistično ladjo tudi zapeljati po Dravi. Več informacij in vozni red je na spletnem naslovu http://www.schiffahrt.at/drau/html/index_drau.html.

Planina Za Črno goro.

Na izlet z vlakom

Iz Podbrda v Bohinjsko Bistrico

Ker je julija minilo okroglih sto let, odkar je stekel promet po tirih skozi Bohinjski predor in skozi Baško Grapo proti Novi Gorici, se že spodobi, da okrogloletnico proslavimo tudi na izletniški način. Zato se zapeljimo skozi predor in pojdemo nato še čezenj ali pa naredimo obratno, je vseeno. Peš hodimo nekaj manj kot šest ur, z vlakom pa se peljemo dobrih šest minut, vendar je razlika zanemarljiva, ker sta oba načina potovanja privlačna. Če gremo namreč peš iz Podbrda čez Koble na bohinjsko stran, vrh Koble stopimo dobesedno čez predor, le da je ta 1.000 metrov pod nami v nedrjih gore. Na izletu mimogrede spoznamo še druge prometne zanimivke. Tako med vzponom na Petrovo Brdo hodimo po stari avtro-ogrski cesti, zatem se vzpenjamo po mulatjerah, ki so jih po letu 1920, ko je bila začrtana meja med Italijo in Jugoslavijo, zaradi neposredne bližine meje in oskrbe vojašnic zgradili Italijani. Ne nazadnje se na prevalu Vrh Bače spom-

nimo še mnogo davnejših časov, ko je tu čez držala prometna povezava med Bohinjem in Posočjem. Danes so prometne povezave skozi in čez te hribovite kraje predvsem izletniške narave, o čemer priča evropska pešpot E7, ki nas z rumeno-rdečimi markacijami spremlja do Petrovega Brda, in Slovenska planinska pot, po kateri hodimo od Petrovega Brda do planine Za Črno goro.

Z ž. p. Podbrdo se napotimo desno, čez Bačo in nato po cesti desno v Podbrdo. Tik za cerkvijo se pri kažipotu Petrovo Brdo vzpnemo po stopnicah ter nadaljujemo po stezi strmo navkreber po grebenu do ceste, po kateri se zložno vzpnemo na Petrovo Brdo. Iz Podbrda 1 ura hoje. Na prevalu stoji planinski dom, ki je med tednom odprt vsak dan popoldne, razen ponedeljka in torka, konec tedna pa od 10. ure naprej.

Za ograjo planinskega doma pri kažipotu Črna prst 4h zavijemo levo in zatem sledimo markacijam in smernim tablam Maraton štirih



Železniška postaja v Bohinjski Bistrici.

občin ter se vzpnemo na preval Vrh Bače. V zgornjem delu poti od lovskega bivaka do Vrha Bače se večkrat odpre pogled na Podbrdo in železniško postajo globoko v Baški grapi. Tik pod prevalom, kjer se pot cepi, zavijemo levo dol in gremo po širši poti do lovske kočice ter desno na preval. S Petrovega Brda 1 ura in 30 minut vzpona.

Na prevalu pri kažipotu Črna prst zavijemo levo in se v 45 minutah vzpnemo na 1498 metrov visoko Koble. Z vrha sestopimo proti planini Za Črno goro, nad katero na razcepu zavijemo desno dol, kot svetujeta napis na skali in kažipot Boh. Bistrica. Zatem sledimo kažipotom za Bohinjsko Bistrico ter po strmi poti sestopimo do Doma dr. Janeza Mencingerja. Po cesti mimo doma stopimo do gozdne ceste, kjer zavijemo desno in nato z nje levo ter se po poti spustimo do pašnikov. Ko prečkamo makadamsko cesto, gremo še okrog 150 m daleč med ograda pašnikov do stebrička z markacijo, pri katerem zavijemo

desno ter gremo po manj uhojenem kolovozu in mimo vojaškega pokopališča iz 1. svetovne vojne. Ko v Bohinjski Bistrici stopimo na Jelovško cesto, zavijemo levo in gremo do križišča ter desno, po Triglavski cesti na ž. p. Bohinjska Bistrica. S Koble okrog 2 uri in 15 minut hoje.

Skupaj 5 ur in 30 minut hoje. Na izletu pride prav planinski zemljevid vzhodnega dela Julijskih Alp v merilu 1 : 50.000.

Ob koncu tedna je iz smeri Nova Gorica za izlet primeren vlak z odhodom iz Nove Gorice ob 5.28 ali 7.35; v Podbrdu izstopimo uro in 15 minut kasneje. Za povratek iz Bohinjske Bistrice počakamo na vlak ob 17.29.

Iz ljubljanske smeri je najprimernejši vlak z odhodom iz Ljubljane na Jesenice in naprej proti Novi Gorici ob 6.50 (Podbrdo 9.20). V Bohinjski Bistrici počakamo na vlak, ki proti Jesenicam, kjer je zveza z Ljubljano, odpelje ob 16.44 ali 19.38.



Ko vlak odpelje z ž. p. Podbrdo, po nekaj sto metrih zapelje v Bohinjski predor.



Tržaška poslovilna fotografija najbolj trmastih, ki so se prepili čez vseh 160 kilometrov od Jesenic do Trsta.

S kolesom po bohinjski progi

Stoletnica bohinjske proge je bila dovolj velik izziv, da smo se železničarji, ljubitelji kolesarjenja odpravili na pot po njej.

Pisana družina se v soboto zjutraj zbere na jeseniški železniški postaji. Tukaj se začne dvodnevna tura, ki nas vodi prek rek, potokov, mostov in predorov, vse do Jadranskega morja. Na poti proti Bohinjski Bistrici si z viadukta ogledamo Vintgar, pobožamo blejsko jezero in se zapeljemo do slapu Grmečica. Prečimo tudi nekaj enkratnih viaduktov in prevozimo par krajših in daljših predorov. Spotoma še ravnamo zviti gleženj, krpamo zračnico in rešujemo kolo, ki leži v grmovju s kolesarjem pod seboj. Še meter kotaljenja in oba bi se hladila v mrzli reki. Po ogledu slapu in vožnji čez pokošene travnike se kmalu zagledamo v gore. Pred nami se ponosno dvigujejo Kobla, Rodica in Črna prst.

Na postaji se seznanimo z vožnjami vlakov in že smo pred predorom, kjer čakamo na primeren trenutek za vstop. Sledi malo oddiha, okrepljena in precej napotkov o vožnji skozenj in obnašanju v njem. V zraku se čuti nestrpnost in pričakovanje, ki povleče prva kolesa v hladen in temen svet bohinjskega predora. Temperatura zraka se hitro spusti za dvajset stopinj in lučke na čeladah kmalu spremenijo noč tunela v prijetno potovanje po koritih nad potokom, ki drvi pod nami. Sprane skale na tleh počasi postanejo nevarno ostre, voda pa



Skupinski portret veselih železniških kolesarjev pred parno lepoticco v Mostu na Soči.

Gibanje in hoja po progi smrtno nevarna in zato prepovedana. Za prevoženo traso je bilo treba precej usklajevanja in pridobivanja dovoljenj. Opisane ture zato nikakor ne skušajte ponoviti samostojno in brez predhodnih dogovorov.

dere iz vsake najmanjše luknje v steni, iz kabelskih korit ter iz malih razpok. Za trenutek ugasnemo luči in se prepustimo temi. V daljavi

se sliši bučanje vode velikega izvira. Kmalu se nekaj radovednežev odpravi skozi umetni rov do velike prelomnice, kjer izvira hrumeča voda.

Luč dneva nas ponovno pozdravi v Podbrdu. Ogledamo si bližnjo sotesko Drieselpoh in pohitimo na napovedani obisk k prezračevalni napravi predora Bukovo, kjer smo deležni ure zgodovine. Kolesarski vlakec ponovno drvi po cesti, prevozi manjše železniške postaje in se ustavi v Mostu na Soči. Tu zapustimo Baško grapo in se ob reki Idrijci podamo do niza predorov in viaduktov proti jugu. Ob jezeru hidroelektrarne se srečamo s turistično ladjico, ji pomahamo ter nadaljujemo v že ustaljenem

ritmu po soški dolini, kjer pridejo ponovno na železniško progo. Sledi najtežji del poti, saj smo po enajstih urah potovanja že precej utrujeni. Planinska pot, ki poteka po senčni strani doline, nas pripelje do solkanskega kamnitega lepota. Tudi železniška postaja Nova Gorica ni več daleč in kmalu utrujeni poležemo v senci oreha na travo predčasno kolesarsko postojanko SVTK nadzornišva.

V nedeljskem jutru si privoščimo daljši spanec in se spočiti zberemo na novem trgu, kjer sledi še nekaj skupinskega fotografiranja. Po kolesarski stezi se zapeljemo v predor Kostanjevica, nadaljujemo mimo razcepa za Gorico in naprej skozi nasade hruš in breskev v Prvačino do kilometrskega kamna s številko 100. Blizu stoji tudi stara vodna pipa, s katero so dolivali vodo v parne lokomotive. Kmalu za postajo se proga odcepi v Ajdovščino, nas pa pot vodi preko reke Vipave v dolino Branice, kjer si ogledamo vodno črpališče za potrebe parne vleke v višje ležečem Štanjelu. Kot nekoč lokomotive tudi mi kmalu sopihamo po strmi poti proti kraški planoti. Turo nadaljujemo pod štanjskim gradom, mimo Fabianijskih klopi in v senci starih borovcev, kjer po stranpoteh prispemo do cepišča Kreplje. Skozi predor Dol pridemo do zapuščene postaje Repentabor in se v medli svetlobi svetilk spet zapodimo v naslednji predor, ki pelje pod repentaborsko cerkvijo na drugo stran. Pred nami so Opčine, kjer se na razgledišču pri obelisku zazremo v spodaj ležeči Trst. Sledi strm spust ob tramvajski progi in v dolgi koloni se približujemo morju. Prehod na kamnite plošče oznani, da smo blizu pomola Audace, kjer se naša dvodnevna tura konča. Sledi osvežitev, umivanje potu in umazanje z morsko vodo, slikanje in nepopisno veselje ob srečno končani turi. Za nami je precej predorov, mostov in viaduktov, osem rek in 160 kilometrov prevožene poti bohinjske lepoticce.



Nekateri ob progi, drugi kar po njej ...

Največji slovenski rekreativni kolesarski dogodek!

4. poli[®] MARATON

Letališče
Moškanjci pri Ptuj
9.9.2006

Poganjaj kolesa za užitek trenutka, dneva in življenja!

Kje se lahko prijavim?

- na spletni strani www.polimaraton.si
- na mestu dogodka v Moškanjcih na dan prireditve

Kaj dobim?

- pravo športno medaljo
- kolesarsko majico
- kolesarski vodnik po Podravju
- osvežilne napitke tekom celotne prireditve
- toplo malico po zaključku maratona
- prijetno druženje, rekreacijo in zabavo

Kaj pa prijavnina?

- odrasli: 4.000 SIT
- otroci do 15 let: 2.500 SIT
- imetniki olimpijske kartice, upokojenci, skupine nad 10 oseb in prijavljeni preko interneta (predprijava): 3.500 SIT

Kako bo potekalo dogajanje?

8.00-10.45	zbiranje prijav na prireditvenem prostoru
11.00	start Maxi POLI maratona
11.20	start Mini POLI maratona
13.00-15.00	cilj maratonov
15.00	družabni program
18.00	zaključek

Pripravili smo bogate nagrade

1. pokal za najštevilčnejšo družino (3 x)
2. pokal za najštevilčnejšo ekipo (3 x)
3. pokal za najmlajšega udeleženca in udeleženko (2 x)
4. pokal za najstarejšega udeleženca in udeleženko (2 x)
5. pokal za udeleženca z najstarejšim voznim kolesom (1 x)
6. nagrade v izdelkih Perutnine Ptuj za naključno izžrebane štartne številke (10 x)
7. kolo za naključno izžrebane startne številke (10 x)



Katero progo naj izberem?

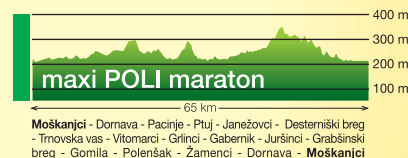
Mini Poli maraton (30 km)

- priporočamo priložnostnim kolesarjem, zelo mladim in starejšim udeležencem.

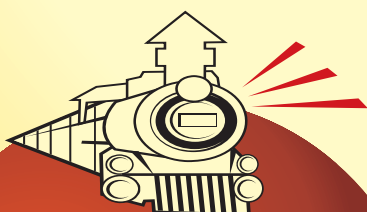


Maxi Poli maraton (65 km)

- priporočamo kolesarjem z boljšo telesno kondicijo in brez zdravstvenih omejitev.



Organizatorji 4. Poli maratona

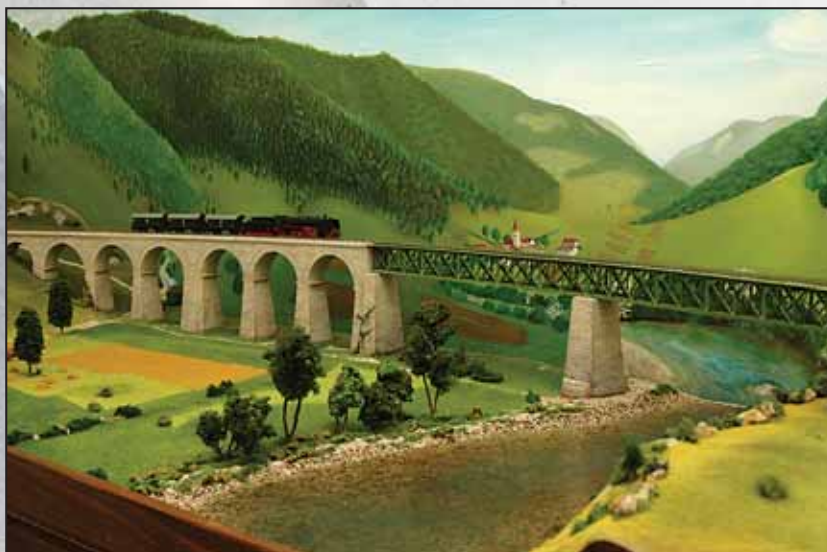


RADIO)))TEDNIK



Poli vlak: na Poli maraton vas lahko pripelje tudi vlak Slovenskih železnic.

Dodatne informacije: Di@log company, telefon: +386 1 230 75 00, www.polimaraton.si, e-mail: info@polimaraton.si



Podrobnost z razstave, ki jo je železniški muzej ob stoletnici bohinjske proge postavil na železniški postaji v Mostu na Soči.