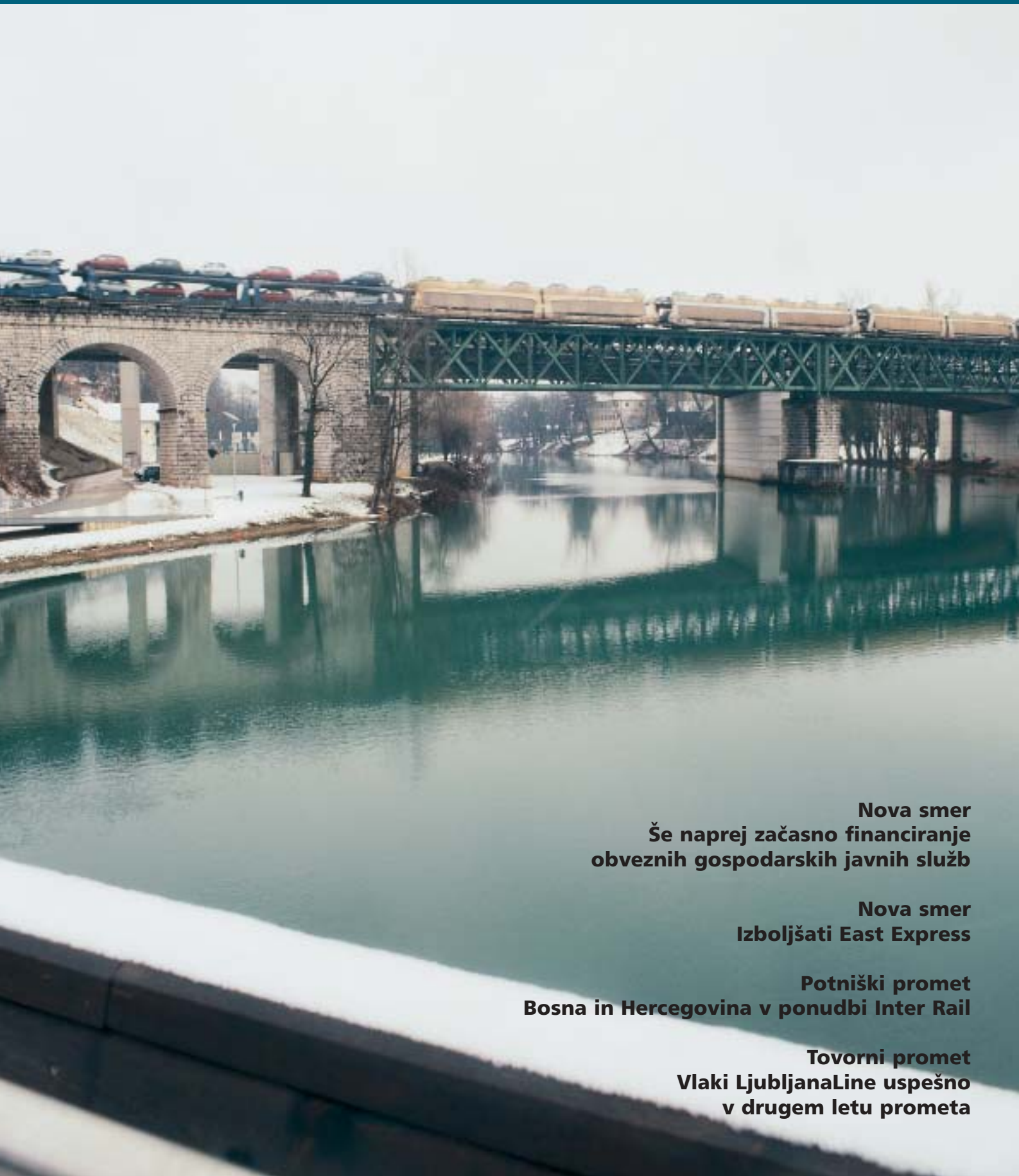


Novaproga

Revija Slovenskih železnic



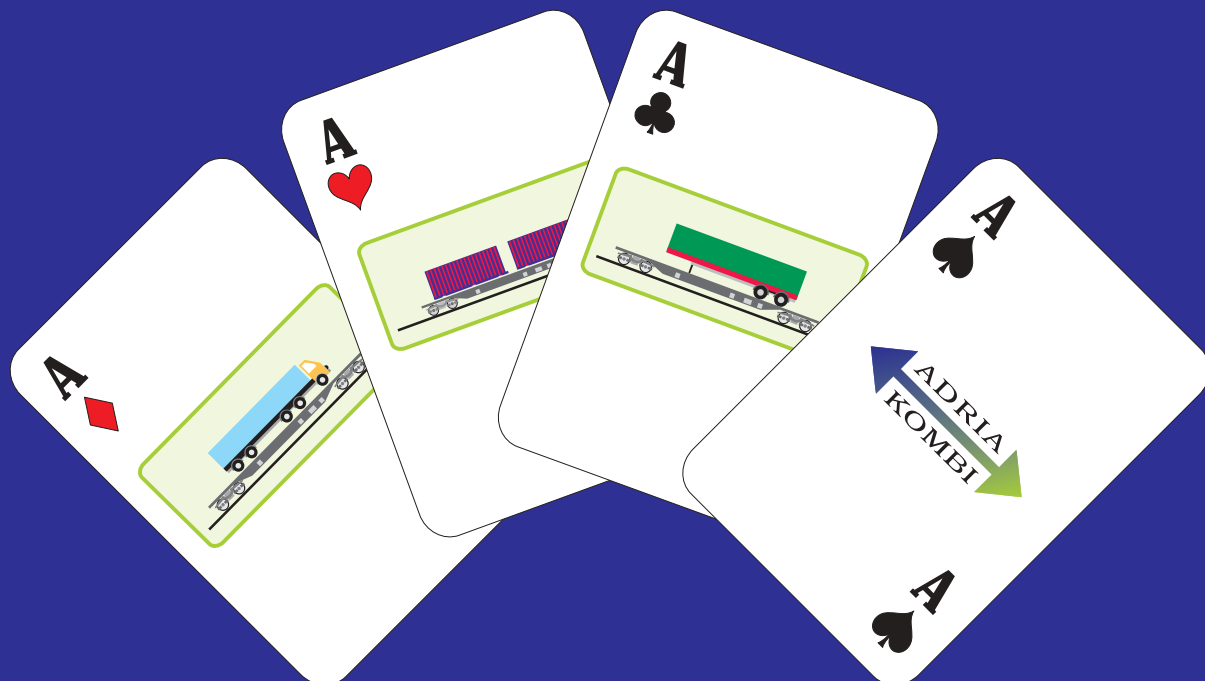
Nova smer
Še naprej začasno financiranje
obveznih gospodarskih javnih služb

Nova smer
Izboljšati East Express

Potniški promet
Bosna in Hercegovina v ponudbi Inter Rail

Tovorni promet
Vlaki LjubljanaLine uspešno
v drugem letu prometa

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA

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

E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI

WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lemp • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Ervin Sorč, Marko Tancar, Andraž Briški-Javor, Dario Cortese, Marko Gašperšič, Miloš Stankovič, dr. Josip Orbanic, arhiv Terme Olimia, arhiv avtorjev. • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokovnikov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 7. aprila. Prispevke zanj lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 21. marca.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

1

Nova imena za iste preskusne kamne

V prejšnjem uvodniku sem pisal o nalogi države, ki naj kot lastnik našega podjetja postavi jasno vizijo razvoja Slovenskih železnic ter imenuje ekipo, ki jo bo s papirja prenesla na tire. V začetku februarja je vlada naredila prvi korak v tej smeri – sprejela je sklep o preoblikovanju nadzornega sveta. Namesto šestih članov jih ta po novem šteje devet. Vlada je tudi že imenovala svojih šest članov nadzornega sveta. Tri člane pa je izvolil svet delavcev. Interese vseh, ki smo zaposleni na Slovenskih železnicah, bodo zastopali Silvo Berdajs (Sindikat strojevodij Slovenije), Jože Pavšek (Sindikat železniškega transporta Slovenije) in Nikola Knežević (Sindikat delavcev železniške dejavnosti Slovenije). Po napovedih prometnega ministra Božiča naj bi nadzorni svet kmalu pripravil razpis za novo upravo podjetja.

Vlada pa si je februarja še dala opraviti z našim podjetjem, saj je odobrila tri pogodbe, ki določajo (so)financiranje vodenja prometa, vzdrževanja infrastrukture ter notranjega potniškega prometa. Žal ponovno ne za celo leto ali, boggedaj, celo za daljše obdobje, temveč le za prvo trimesečje. Menda zaradi nedokončane reorganizacije. Da tako kratkotrajna rešitev ne more biti dobra, lahko sklepamo tudi iz izjave prometnega ministra Božiča. Ta je ob svojem prvem obisku SŽ-ja v začetku januarja povedal, da so le enoletni poslovni načrti premalo. To pa gotovo pomeni tudi, da bi bilo za oblikovanje bolj dolgoročnega načrta treba zagotoviti enako dolgoročno rešitev financiranja javnih gospodarskih služb.

Sicer pa bi nam o tem, kako težko je delo ob začasnem financiranju, gotovo vedeli marsikaj povedati naši kolegi iz infrastrukture. Že ptiči na vejah pa čivkajo, da imajo naši infrastrukturaši pri svojem delu, zlasti pri investicijah, nemalo težav zaradi delitve nalog med železniško agencijo kot upravljalca javne železniške infrastrukture in SŽ kot pooblaščenega upravljalca JŽI. Vsaj delno priznanje tega dejstva lahko najdemo v »žuganju« vlade, ki je Javni agenciji za železniški promet naložila kar nekaj nalog, ki se nanašajo na ključne težave na infrastrukturnem področju. Z njimi pa se dosedanji direktor agencije Anton Medved ne bo več ukvarjal. Vlada je namreč konec februarja za novega direktorja agencije s petletnim mandatom imenovala 46-letnega prometnega inženirja Rajka Satlerja. Novi direktor je bil že prej zaposlen v agenciji, izbran pa je bil med kar 43 prijavljenimi kandidati.

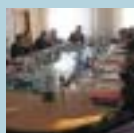
O vlogi železniške agencije in njenih odnosih z našim podjetjem bo v prihodnje prav gotovo še tekla beseda, v kateri bodo glavno vlogo seveda imele prav različne državne strukture, ki jih sestavljajo novi ljudje. Področje železnic je bilo vedno zelo zapleteno, saj se na njem križajo najrazličnejši interesi. Zato so rešitve le redko »čiste«, po navadi gre za kompromise, pri katerih morajo vse vpletene strani po potrebi stopiti korak nazaj ter pokazati modrost in pripravljenost dogovarjanja. Premoščanje prvega preskusnega kamna tega procesa že poteka – pogajanje o tarifni prilogi železniške kolektivne pogodbe.



Nova smer

Vlada je sredi februarja odobrila tri, žal le trimesečne, pogodbe o načinu opravljanja obveznih gospodarskih javnih služb. Obenem je železniški agenciji naložila nekaj dodatnih nalog.

2



Nova smer

V Ljubljani so se so se 1. februarja sestali generalni direktorji slovenskih, hrvaških, bolgarskih in turških železnic ter ŽTP Beograd. Govorili so o 10. koridorju in prihodnosti vlakov East Express.

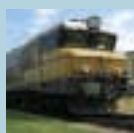
3



Potniški promet

Po dolgoletnem »premoru« je naposled tudi Bosna in Hercegovina ponovno postala članica ponudbe Inter Rail.

8



Tovorni promet

Povprečna izkoriščenost vlakov Ljubljana Line je lani znašala 81 odstotkov. Ponudba teh vlakov pa se od njihove uvedbe septembra 2003 nenehno dopolnjuje.

10



Tovorni promet

Tirne zmogljivosti tovarne postaje Koper so že dolgo zastarele in premajhne za vse večji obseg dela, zato so nujno potrebne nove investicije.

11



Iz tujine

Sredi februarja je začel veljati okoljevarstveni Kjotski protokol. Med 141 državami ga je podpisala tudi Slovenija. V njem svojo vlogo lahko najdemo tudi železnice.

12

Nadzorni svet odslej devetčlanski

Vlada je 3. februarja sprejela sklep, da bo nadzorni svet Slovenskih železnic namesto šestih poslej štel devet članov. Šest jih bo zastopalo interese ustanovitelja (države), trije pa interese zaposlenih. Namen novega odloka je po besedah prometnega ministra Janeza Božiča učinkovitejše zastopanje interesov ustanovitelja. Novi nadzorni svet naj bi tudi v kratkem pripravil razpis za novo upravo SŽ.

Vlada je obenem tudi že imenovala člane, ki bodo v nadzornem svetu zastopali državo. To so dr. Peter Verlič, državni sekretar v Ministrstvu za promet, Lucija Gregorčič, sekretarka v Ministrstvu za finance, Franc Pristovšek, podsekretar v Ministrstvu za delo, družino

in socialne zadeve, dr. Jože Jurkovič, župan Občine Škofljica, dr. Bogdan Zgonc in mag. Andrijana Starina Kosem, državna sekretarka v Ministrstvu za gospodarstvo.

Tri člane, ki bodo zastopali zaposlene, je imenoval svet delavcev. To so Silvo Berdajs, Jože Pavšek in Nikola Knežević.

Vlada se je na isti seji tudi seznanila s predlogom sprememb in dopolnitev Tarifne priloge h Kolektivni pogodbi za dejavnost železniškega prometa, ki so ji ga poslali sindikati podpisniki KPDŽP. Imenovala je tudi pogajalsko skupino. Po ministrovih besedah naj bi predlagane spremembe letošnje stroške SŽ povečale za 3,2 milijarde tolarjev, kar bi pomenilo poslovanje z 2,7 milijarde tolarjev izgube.



Po ministrovih besedah bo nadzorni svet učinkovitejši.

Še naprej začasno financiranje obveznih gospodarskih javnih služb

Vlada je 14. februarja na dopisni seji odobrila tri pogodbe o načinu opravljanja obveznih gospodarskih javnih služb s področja železnic. Gre za pogodbo o vzdrževanju javne železniške infrastrukture v višini 1 milijarde 419 milijonov tolarjev, za pogodbo o vodenju

železniškega prometa v višini 1 milijarde 790 milijonov tolarjev ter za pogodbo o prevozu potnikov v notranjem železniškem prometu do višine 2 milijard 172 milijonov tolarjev. Kot smo že kar nekako navajeni, tudi tokrat pogodbe niso celoletne, temveč

bodo veljale le prve tri mesece v letu. Vzrok za to je po navedbah vladnih predstavnikov nedokončana reorganizacija Holdinga Slovenske železnice, d. o. o.; ta še ni začel poslovati z odvisnimi družbami, bo pa po preteku prehodnega obdobja treh mesecev, torej aprila 2005.

Vlada pa je 3. februarja sprejela še en sklep, povezan z Javno agencijo za železniški promet. Sprejela je namreč Poročilo o uresničevanju letnega načrta gradnje, modernizacije in vzdrževanja javne železniške infrastrukture za leto 2003 in ga poslala v obravnavo državnemu zboru. Vlada je hkrati agenciji naložila kar nekaj nalog, ki se nanašajo na ključne težave na tem področju. Agencija bo morala pri pripravi predloga finančnega načrta in programa dela za leto 2005 navesti, kako

bo zagotovila:

- pravočasno črpanje sredstev iz skladov EU,
 - hitrejšo izvajanje investicij na javni železniški infrastrukturi (JŽI), ko so sredstva odobrena,
 - centralizirano vodenje telekomunikacijskega omrežja na JŽI,
 - obnovitev in usposobitev železniške proge Grosuplje-Kočevje najpozneje do 1. septembra 2005
 - opredelitev virov za odplačilo kreditov, ki so bili najeti leta 2003 in deloma leta 2004.
- Hkrati bo morala AŽP predložiti tudi predlog normativov za opravljanje vzdrževalnih del na javni železniški infrastrukturi ter predlog ureditve načina in obsega regresiranja materialne škode s strani povzročitelja, saj je vrednost škodnih dogodkov, za katere so odgovorne SŽ, precejšnja.



Vzdrževanje infrastrukture bodo tudi letos urejale kratkoročne pogodbe.

Izboljšati East Express



Medsebojno sodelovanje je treba okrepiti in tako povečati delež tovora, prepeljanega z vlaki, so se strinjali generalni direktorji slovenskih, hrvaških, bolgarskih in turških železnic ter ŽTP Beograd. Skupaj s sodelavci so se 1. februarja sestali v Ljubljani. Pogovarjali so se o sodelovanju na področju tovarnega prometa – zlasti o 10. koridorju in prihodnosti vlakov East Express.

Sodelujoči generalni direktorji so se strinjali, da je East Express ponudil obetaven skupni način izrabljanja tokov tovora med Turčijo in Evropsko unijo. V prvih mesecih voženj pa se je pokazalo tudi kar nekaj težav in pomanjkljivosti produkta. Zato so vodilni predstavniki SŽ, HŽ, ŽTP Beograd, BDŽ in TCDD podpisali aneks k pogodbi, ki je bila podpisana septembra lani.

Med drugim so se direktorji strinjali, da se bodo morale cene na nekaterih segmentih prilagoditi konkurenci. Vse sodelujoče železnice se bodo morale še zelo potruditi, da bodo zagotovile zanesljivost storitev, posebna pozornost pa bo namenjena povečanju deleža intermodalnih pošiljk. Izboljšati bo treba tudi komunikacijo in izmenjavo podatkov med sodelujočimi železnicami. Podan je bil tudi predlog o ustanovitvi skupnega predstavništva v Carigradu. Predlog ustanovitve naj bi bil pripravljen že marca. Končni cilji naštetih predlogov, ki bodo natančneje opredeljeni na operativni ravni, so povečanje deleža železniškega prometa na 10. koridorju, redna povezava z vsaj dvema vlakoma na teden in rast tovora med Ljubljano in

Carigradom za en odstotek oziroma 150.000 ton na leto.

Še vedno se razvija tudi zamisel o podaljšanju voženj onkraj Carigrada. Generalni direktorji so se dogovorili, da bi uvedli East Expressu podoben produkt, ki bi bil namenjen trgom v Iranu, Iraku in Siriji. Turške železnice, ki te trge najbolj poznajo, bodo zato septembra organizirale večstransko konferenco. Podrobnosti o možnostih nove povezave pa bodo do konference tema pogovorov direktorjev tovarnega prometa vseh železnic. Razvoj prometa na 10. koridorju je bil tretja velika tema sestanka. Njegove številne prednosti, je pokazala razprava, ogrožajo huda konkurenca cest in vodnih poti, hiter razvoj železniške infrastrukture 4. koridorja, infrastrukturna ozka grla

na 10. koridorju ter pomanjkanje vlečnih sredstev. Zato bodo železnice na tem koridorju morale izboljšati medsebojno sodelovanje, pripraviti skupno poslovno strategijo in ustvarjati nove, tržno zanimive in zanesljive poslovne možnosti. Kot možnost podpore novih projektov bo treba izrabiti investicijsko pomoč programov Evropske unije, kot je Marco Polo. Zato bo že v kratkem pripravljen predlog konkretnih projektov. Vse sodelujoče železnice pa so se strinjale, da bo posebno pozornost treba namenjati mejnim postopkom, ki pogosto ovirajo konkurenčnost čezmejnega železniškega prometa.

Naslednji sestanek generalnih direktorjev SŽ, HŽ, ŽTP Beograd, BDŽ in TCDD bo julija v Zagrebu.

EU za posodobitev proge Pragersko-Ormož

Evropska komisija je 27. januarja tudi uradno sporočila, da je odobrila pomoč za štiri projekte, ki se bodo sofinancirali iz evropskega kohezijskega sklada. Odločbe o odobritvi pomoči je Komisija sicer sprejela že 20. decembra lani. Skupna vrednost sofinanciranja iz kohezijskega sklada je 81.126.835 evrov.

Med štirimi izbranimi projekti je tudi posodobitev železniške proge Pragersko-Ormož – projekt A. Projekt sodi med prednostne projekte Evropske komisije za zgraditev čezevropske prometne mreže TEN. S sredstvi kohezijskega sklada bodo sofinancirani posodobitev železniških postaj Kidričevo,

Ptuj, Moškanjci in Ormož ter rekonstrukcija mostov in opornih struktur. Projekt pa bo omogočil tudi namestitev sodobne signalizacijske opreme, za nakup katere je Slovenija leta 2003 dobila sredstva še iz predpristopnega programa ISPA.

Skupna vrednost projekta je 36.138.90 evrov, kohezijski sklad pa bo prispeval 14.519.456 evrov, torej dobro polovico skupnih upravičenih stroškov. Projekti, ki jih je Slovenija predložila Evropski komisiji za sofinanciranje iz sklada, so na seznamu prednostnih projektov iz Strateških referenčnih okvirov za okolje in promet.



Z evropskimi sredstvi bo posodobljena tudi ŽP Ormož.

Med Mariborom in Prevaljami ponovno ob nedeljah

Koroška proga je vse od njene odprtja junija 1863 doživljala različne vzpone in padce. Slikovita proga, ki ločuje reko Dravo od druge pokrajine, je za večino potnikov predvsem povezava v šolo ali na delo. Njen pomen se je nenehno spreminjal in nedavno smo bili priča zmanjševanju vlakovnih povezav, ki so se v zadnjih treh letih skrčile samo na povezave med ponedeljkom in petkom. Kljub temu pa se je število potnikov med Mariborom in Prevaljami iz leta v leto povečevalo. Leta 1999 jih je bilo na tej progi 154.438. Njihovo število se je povečevalo do leta 2002, ko jih je bilo že 196.749. Leto pozneje je število potnikov sicer nekoliko padlo – na 182.888, kar pa je še vedno precej več kakor pred petimi leti. Ves čas pa so bila opazna priza-

devanja, da bi Koroško ponovno povezali tudi ob koncu tedna. Zato je 1. januarja na pobudo številnih krajanov in občin na Koroškem, prvič po letu 1991, ponovno zaživela nedeljska vlakovna povezava Koroške z Mariborom. Nedeljski vlak iz Maribora proti Prevaljam odpelje ob 14.31. Posebej je treba poudariti pomen povratne povezave z odhodom s Prevalj v Maribor ob 17.26. S tem vlakom večinoma potujejo dijaki in študenti, med katerimi prevladujejo tedenski migranti. Prve izkušnje kažejo, da je potnike nova vlakovna povezava pozitivno presenetila, večina si jih želi še več vlakov na tej progi. Naša nadaljnja tržna prizadevanja potekajo v smeri povečanja privlačnosti omenjenih nedeljskih voženj na koroški progi.



Potniški vlaki po novem v Prevaljah tudi ob nedeljah.

Konkurenca že prihodnje leto?

Po pisanju časnika Finance je urad za varstvo konkurence sredi februarja izdal soglasje za ustanovitev podjetja za organizacijo in izvajanje železniških prevozov Adria Transport. Ustanovitelja podjetja sta Luka Koper in avstrijsko podjetje Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb. Družbenika bosta imela v novem podjetju vsak polovični delež, pred začetkom delovanja pa morata še pridobiti vsa soglasja železniške agencije.

V luki pričakujejo, da bo podjetje s sedežem v Kopru začelo poslovati v začetku prihodnjega leta. Podjetje Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb izhaja iz ene prvih prog za prevoz premoga na območju nekdanje avstro-ogrske monarhije. Danes je to po lastnih navedbah največje avstrijsko zasebno železniško podjetje, ki je prvo dobilo državno koncesijo za opravljanje železniških prevozov v skladu z evropsko zakonodajo.



Tudi letos so informativni dnevi v šolska središča pritegnili številne mlade. V petek in soboto, 11. in 12. februarja, smo zato poskrbeli za podaljšane in dodatne izredne vlake. Kot je povedal vodja službe za notranji potniški promet Gorazd Hartner, so vlaki na ta dva dneva prepeljali okrog 4.000 mladih iz vse Slovenije. Kar okrog 3.000 mladih se je pripeljalo v Ljubljano, kar pomeni kar tretjinsko povečanje siceršnje dnevne migracije z vlakom v našo prestolnico. Kljub nemajhnim strahovom zaradi omejenih zmogljivosti potniških vlakov se je edini zaplet pojavil na vlaku proti Ljubljani, ki je bil poln že v Litiji. Že 15 minut pozneje pa je preostale potnike pobral izredni vlak. Zaradi dobre organizacije pa so vsi drugi prevozi potekali brez težav.

Honda civic iztirila ICS-a

Ponedeljek, 7. februarja, je bil črn dan za eno od treh garnitur vlaka ICS. Med večerno vožnjo iz Ljubljane je namreč med postajama Laze in Jevnica trčila v osebni avtomobil. Po podatkih policije je 32-letni voznik iz okolice Litije s svojo hondo civic peljal od Zaloga proti Jevnici. Očitno pred železniškim nivojskim križanjem ni mogel pravočasno ustaviti in je s sprednjim delom avtomobila zapeljal na tire. Tudi časa, da bi ga umaknil s proge, ni imel več. Na srečo se je še umaknil iz avtomobila, v katerega je zadel vlak ICS. Pendolinov nagibnik je avtomobil še kakšnih petsto metrov potiskal pred sabo, pri čemer se je avto vžgal, vlak pa se je iztiril s prvim podstavnim vozičkom. Požar so pogasili prostovoljni gasilci, na srečo pa nihče ni bil ranjen.

Kot je povedal vodja službe za vleko Janez Kovšca, je na vlaku po prvih ocenah za okrog 60 milijonov tolarjev škoda. Popolnoma je bila uničena sprednja maska s spojlerji. Zelo je poškodovana tudi (draga) avtomatska spenjača.

Škodo pa sta utrpela tudi prva dva podstavna vozička; predvsem prvi. Ker je avto zagorel, pa je precej poškodovana tudi električna in zračna inštalacija.

Zaradi izpada enega od treh pendolinov je bilo treba vožnje

vlakov ICS organizirati na novo. Predvidoma do sredine marca, ko naj bi bila poškodovana garnitura popravljena, bodo vlaki ICS št. 12, 22, 19 in 23 od ponedeljka do petka vozili z garniturami vrste Desiro. Ob sobotah in

nedeljah pa bosta v spremenjeni sestavi vozila vlaka št. 20 in 23. Zaradi manjših hitrosti si ti vlaki med vožnjo naberejo od 10 do 15 minut zamude. Na njih pa velja nižja cena vozovnic, saj vozijo kot vlaki InterCity.



40 let gomulk na Slovenskem (2)

Posebej po naročilu JŽ so v Pafawagu izdelali štiričlenske elektromotorne vlake podserije 100, ki so sestavljeni iz dveh pogonskih vagonov (311) v sredini ter dveh krmilnih priklopnikov (315) na koncih in so primerni tudi za premagovanje težjih vzponov. V začetku so imeli štiri odjemnike toka, in sicer na vsakem pogonskem vagonu po dva. Pozneje, ko je bila narejena visokonapetostna energetska povezava med pogonskima vagonoma, sta ostala samo še dva na prvem pogonskem vagonu. Trajna moč vlečnih motorjev je 1216 kW, lastna masa 185 t, dolžina čez centralno spenjačo 86,84 m in imajo 256 sedežev 2. razreda ter 408 stojšč. Za poljske železnice so štiričlenske vlake začeli izdelovati šele leta 1976, ob elektrifikaciji gorske proge Krakov-Zakopane, in so dobili oznako EN71.

V prvih letih obratovanja so se vlaki pogosto kvarili, dostikrat je prišlo celo do požarov. V Centralnih delavnicah (CD) Ljubljana Moste in TVT Boris Kidrič so naredili kar 55 predelav, ki so bistveno povečale zanesljivost obratovanja. Požari so se pojavljali, ker so se linijski kontaktorji SL izklapljali hkrati z glavnim odklopnikom WS. Napako sta v 80-ih letih odkrila in odpravila Boris Rebernik in Janko Krnc iz CD Moste. Pomemben prispevek k varnosti je bila vgradnja avtostop naprav konec 70-ih let. RDZ naprave pa naj bi začeli vgrajevati prav zdaj. Leta 1995 so komandne prostore predelali za enojnoasedbo, ki pa ni obveljala, ker RDZ naprave še niso vgrajene. Natančen opazovalec se lahko spomni, da so bili originalni žarometi, ki so jih imela vozila podvrste 000 in 100, precej večji od sedanjih.

Pri najnovejši podseriji, to je 200, je tovarna Pafawag upoštevala tudi več izboljšav, ki so jih predlagali slovenski strokovnjaki. Ti vlaki so prav tako sestavljeni iz dveh pogonskih vagonov (311) v sredini ter dveh krmilnih priklopnikov

(315) na koncih. Posebnost, ki jih že od daleč loči od podvrste 100, je, da so zagonski upori nameščeni na strehi pogonskih vagonov. Trajna moč vlečnih motorjev je 1392 kW, lastna masa 185 t, dolžina čez centralno spenjačo 86,84 m in imajo 244 sedežev 2. razreda ter 408 stojšč. Sedežev je manj zaradi dodatnih nizkonapetostnih omar. Že prvotno sta samo dva odjemnika toka.

Najhujša nesreča z elektromotornikom

Najhujša železniška nesreča v Sloveniji po drugi svetovni vojni se je zgodila 20. septembra 1976 ob 5.51 na postaji Preserje. Potniški vlak št. 2007 je redno odpeljal s tretjega tira proti Ljubljani, ko je vanj silovito trčil ekspresni vlak Direkt-Orient št. 224, ki je prevozil signal »stoj«. Takrat je bila na postaji gosta megla. Na elektromotorni enoti št. 311-002 in lokomotivi brzovlaka je bilo 17 mrtvih ter 15 huje ranjenih. Povsem uničeni prvi krmilni vagon te enote (315-003) so razrezali. Nadomeščen je bil s 315-109, ki je bil preoznačen v 315-003, Res nenavadno naključje je, da je ta 315-003 leta 1994 zgorel. Tedaj je bil nadomeščen s 315-216, ki

je bil ravno tako preoznačen v 315-003.

Leta 1974 je bil v iztirjenju uničen pogonski vagon na srečo prazne garniture št. 103/104, ki je s tem postala tričlenska in dobila številko 004. Enaindvajsetega aprila 1980 pa je bila ob naletu močno poškodovana garnitura št. 215/216, od katere je ostal samo vagon 315-216. Na srečo je bila tudi ta ob nezgodi prazna.

Zaton gomulk

Ob osamosvojitvi Slovenskih železnic sta bili enoti št. 003 in 103/104, prej last ŽG Ljubljana, predani Hrvaškim železnicam (HŽ). Ostalo je 30 vozil, po novem serije SŽ 311/315, od tega 13 tričlenskih ter 17 štiričlenskih. Leta 1999 so jih začeli izločati iz prometa, leto pozneje pa so prišli prvi novi Siemensovi desiroji vrste SŽ 312 in 312/317-100. Istega leta pa so prispeli tudi trije Fiatovi pendolini, naj sodobnejši hitri elektromotorni vlaki z nagibno tehniko. Glavni vzrok za nakup novih vozil so bili visoki stroški vzdrževanja starih; nekatera od njih so prevozila že okrog štiri milijone kilometrov. Pokazalo pa se je, da 30 novih desirojev ne more nadomestiti vseh gomulk, zato jih je 9 ostalo

v prometu. V letih 2000 do 2004 jih je bilo 11 razrezanih, 10 pa prodanih v Italijo, kjer jih bodo obnovili.

Na Hrvaškem so se odločili dve štiričlenski garnituri poslati v obnovo na Poljsko, ostale so razrezali. K temu je dosti prispevalo opuščanje enosmernega sistema 3 kV, ki je v uporabi le še na progah Reka-Sapjane in Reka-Moravice. Nova serijska oznaka je HŽ 4011/6011-000, vozita pa št. 003/004 in 015/016. Prva je nekdanja slovenska enota št. 103/104, druga pa je eno izmed vozil serije AB 320/311/315-100. Na Poljskem še vedno obratuje skoraj 1.500 gomulk, od katerih je manj kakor 100 štiričlenskih. Najnovejša je bila narejena leta 1997.

Težko si je predstavljati, kako bi potniški promet v Sloveniji v zadnjih 40 letih potekal brez gomulk. Ljudje se jih z veseljem spominjajo, čeprav ne morejo omogočati takega udobja, kakršnega lahko novi vlaki. Dejstvo je, da so se prav z gomulkami elektromotorniki pokazali kot dober izum, ki ga kaže še razvijati, in to so Slovenske železnice z nakupom desirojev tudi storile. Kljub vsemu pa bo nekatere primerke gomulk na naših progah gotovo mogoče videti še nekaj let!



Terme Olimia

Iz mesta s kopalnim vlakom v toplice



Notranji bazen.

V Podčetrtku se stikajo lepote gozdnatih in vinorodnih gričev s sanjavostjo nižinskega Sotelskega. Tu se spogledujejo naravne in kulturne znamenitosti, za dobro počutje telesa pa skrbijo svojevrstna voda, čist zrak, mir, domače specialitete, pristna virštanjska vina in gostoljubnost občanov. Privlačnosti narave se pridružujejo izzivi izletniškega in kmečkega turizma, sprostitev v raznoterih rekreativnih dejavnostih in zdraviteljske moči gostoljubja, znanja in izkušenj obsojalskih ljudi.

Od prvega lesenega bazena do danes so Terme Olimia povsem spremenile svojo podobo, a bistvo je ostalo – dobre termalne vode s svojimi blagodejnimi lastnostmi. Pričakovanje prerojenega življenja bogatijo povsem nova pokrita počivališča, ki ponujajo doživljene čarobnih občutkov

svobode, sonca, zraka, narave, sproščujočega zibanja v visečih stolih. Moči za mavrične poti življenja vračajo solariji in fitnes center. Popolnoma prenovljene Termalije vabijo na več kot 2000 kvadratnih metrov vodnih površin med brbotave whirlpoole, pod vodne slapove, na božajoče masažne šobe, v biserne in druge kopeli.

Prenovljena termalija v bližini bazenov zapeljuje s sproščujočimi masažnimi dotiki, ponuja sprostitev ob enkratni masaži Olimia, klasični masaži, refleksni masaži stopal, masaži tui-in, tajski masaži ... Izberete si lahko tudi povsem nove masaže pantai luar z vročimi sadno-zeliščnimi žigi, seveda pa so tu tudi vsi načini za nego obraza in telesa, rok in nog ter lepotni terapevtski programi. Zdaj lahko, prvič v Sloveniji, vstopite v hamam

orientalsko kopel. Na posebni vodni postelji pa lahko doživite tudi vznemirljivo kopel v čokoladi, Kleopatrino kopel, kopel v chardonnayu ali v mleku.

Za čudovito sprostitev telesa in duha boste našli v svetu savn kar deset različnih savn, japonski in zeleni vrt, epidarium, zunanji whirlpool, ohlajevalni bazen, Kneippovo pot, masažne in doživljajske tuše, tematska počivališča, dve nudistični terasi, savna bar in še in še.

V Termah Olimia in okolici je obilo možnosti za gibanje. Če želite, si lahko v sodobnem športnem parku Gaj, nedaleč od apartmajske vasi Lipa, izposodite kolo za razgibane potepe po okolici. S partnerjem lahko preizkušate moči na teniških igriščih, z novimi prijatelji zaigrate nogomet, ali pa v trojkah tekmujete v metih na koš. Na travi vam bodo kri po žilah poganjali poskoki v odbojki ali zamahi z loparji za badminton.

Samo za potnike kopalnega vlaka veljajo posebne cene, ki vključujejo celodnevno kopanje v termah, kosilo v restavraciji Lipa ter

10-odstotni popust pri najemu koles in tenisu. Vabijo termalna voda v bazenskem kompleksu Terme, hotelu in kampu, kar 3500 kvadratnih metrov vodnih površin, športno rekreacijski center, privlačen bazenski kompleks Terme s savnami, baroma Aqua in Bikini s slapovi, podvodnimi masažami, jakuzzi, ležalniki, otroškim koticom in še bi lahko naštevali. Pozabiti pa ne smemo na bogato in uveljavljeno kulnarično ponudbo, neokrnjeno naravo in prijazne ljudi. Najlažje pa se, brez cestnih zastojev in obremenitev z vožnjo, naravnost v oazo zelenja in izvira termalne vode pripeljemo prav z vlakom.

Vozni red vlaka - vsako soboto

7.30	Ljubljana	20.25
7.57	Litija	19.58
8.11	Zagorje	19.45
8.17	Trbovlje	19.39
8.31	Zidani Most	19.25
8.46	Laško	19.09
8.57	Celje	18.58
9.11	Grobelno	18.45
9.22	Stranje	18.32
9.31	Atomske toplice	18.23

Zunanji jacuzzi, v ozadju apartotel.

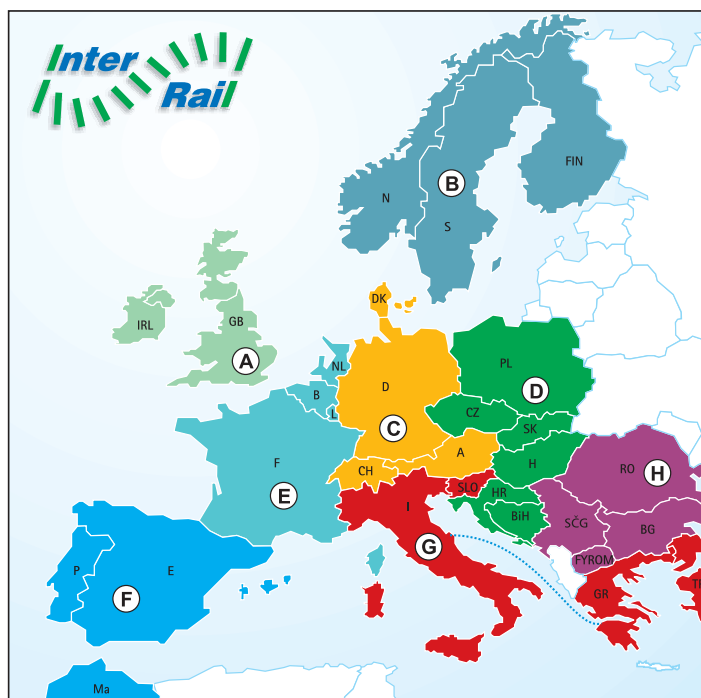


Bosna in Hercegovina v ponudbi Inter Rail

Po dolgoletnem »premo-ru« je naposled tudi Bosna in Hercegovina postala članica ponudbe Inter Rail. Nazadnje je Bosna sodelovala v ponudbi Inter Rail v okviru Jugoslovanskih železnic, od vojne naprej pa je bilo sodelovanje prekinjeno. S stabilizacijo razmer na področju bivše Jugoslavije in vzpostavitvijo rednega potniškega prometa med BIH in Hrvaško so nastale razmere za bolj intenzivno sodelovanje na mednarodnem področju, tudi v okviru povezovalnih in zelo prepoznavnih ponudb, kot je Inter Rail.

Z nakupom vozovnice za cono D, ki odslej vključuje Hrvaško, Madžarsko, Slovaško, Češko, Poljsko in BIH, bo od 1. aprila ob nespremenjeni ceni vozovnice mogoče potovati od Baltskega do Jadranskega morja. Cona D, ki je bila že zdaj izredno zanimiva in je privlačljala številne potnike z Zahoda, je s priključitvijo Bosne in Hercegovine še nekoliko privlačnejša, zato pričakujemo rast prodaje vozovnic za to cono ter povečanje števila potnikov, ki bodo potovali čez Slovenijo.

Priključevanje Bosne in Hercegovine oziroma železnic ŽBFH in ŽRS se je začelo lani na pobudo obeh železnic. Umestitev v obstoječo cono je sprožila zanimivo razpravo med članicami, ki mejijo na Bosno in Hercegovino. Na konferenci septembra lani je skupnost Inter Rail sprejela terminski načrt, ostalo pa je odprto, v katero cono naj se BIH vključi. Stališča sosednjih članic so bila presenetljivo odklonilna in polna nerazumevanja za prihodnjo članico. V ozadju je prevladovala bojazn, da bo širitev ponudbe



Ponudba Inter Raila je razdeljena v osem zemljepisnih con

cona A: Velika Britanija, Republika Irska, Severna Irska

cona B: Švedska, Norveška, Finska

cona C: Danska, Nemčija, Švica, Avstrija

cona D: Poljska, Češka, Slovaška, Madžarska, Hrvaška, Bosna in Hercegovina

cona E: Francija, Belgija, Nizozemska, Luksemburg

cona F: Španija, Portugalska, Maroko

cona G: Italija, Grčija, Slovenija, Turčija in ladijska družba Attica, ki vozi med Ancono (Italija) in Corfujem/Igumenitso oziroma Patrasom (Grčija)

cona H: Bolgarija, Romunija, Srbija in Črna gora, Makedonija

Več informacij o ponudbi Inter Rail:

www.slo-zeleznice.si/sl/mednarodni_promet/vozovnice_in_popusti/inter_rail/

članicam že oblikovanih con D in H (Srbija in Črna gora, Romunija, Bolgarija) prinesla negativne finančne posledice. Najbolj primerna se je zdela priključitev v cono D, s katero ima BIH v potniškem prometu redne vlakovne povezave. V igri je bila tudi cona H in tranzitno potovanje preko Hrvaške. Ta možnost pa se je pokazala za stroškovno nezanimivo za potnike, kajti potovanje znotraj cone mora biti omogočeno brez dodatnih stroškov za potnike (razen dodatkov za vlake višjega ranga).

Slovenske železnice in italijanske železnice so podale kompromisni predlog, po katerem bi sprejeli Bosno in Hercegovino ter Hrvaško v svojo cono G, s čimer bi nastala izredno atraktivna Sredozemsko-jadranska cona (od Italije do Turčije). Zaradi naknadnega nasprotovanja grških in turških železnic ter pomorske družbe Attica pa predlog ni zaživel. Omenjena podjetja so namreč menila, da bi bila tako oblikovana cona sicer lahko zanimiva za potnike, vendar sami niso bili pripravljeni na preoblikovanje cone. Zaradi neznanega odziva trga, obsega prodaje vozovnic nove cone G in posledično nove delitve prihodka med članicami cone predlog ni zaživel.

Dokončna odločitev o umestitvi BIH v cono D je bila sprejeta februarja letos na delovnem sestanku skupine pod vodstvom železnice SNCF v Zagrebu. Kljub temu, da so si Slovenske železnice prizadevale za še večjo tržno privlačnost svoje cone in vključitev BIH in Hrvaške v cono G, smo lahko zadovoljni, da na tem prostoru ni več bele lise na zemljevidu ponudbe Inter Rail.

Nova zvezda v sozvezdju Citystar se predstavi ...

Slovenija bo kmalu praznovala prvo obletnico svojega polnopravnega članstva v veliki evropski družini in ker pogosto pravijo - čeprav je to še prevečkrat res -, da se člani velikih družin premalo družijo in poznajo, so Slovenske železnice v sodelovanju s Slovaškimi železnicami razširile že obstoječo ponudbo CityStar International tudi za potovanja na Slovaško.

Ponudba je začela veljati 13. decembra lani. V teh dneh, ko se zima že počasi poslavlja in marsikoga med nami že začnajo srbeti podplati, je kar pravi čas za podrobnejšo predstavitev ponudbe.

Vozovnice CityStar International se izdajajo za povratna potovanja za posamezne potnike ter za skupinska potovanja, vendar za največ pet oseb. Vozovnica je primerna tudi za potovanje več kakor petih oseb, saj v tem primeru lahko kupite več vozov-

nic. Višina popusta je odvisna od števila potnikov. Prvi potnik plača polno ceno, drugi imajo 50-odstotni popust, otroci pa 75 odstotkov popusta.

Vozovnica po ponudbi City Star SŽ-ZSSK velja en mesec, potovanja pa so mogoča v naslednjih časovnih terminih:

- v odhodu ni omejitev
- ob vrnitvi najprej od 00. ure prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice.

- vračate pa se lahko najprej prvo nedeljo (od 00. ure) po dnevu, ko je začela vozovnica veljati

Slovaška je za marsikoga med nami verjetno precej neznana država, čeprav nas z njo kar pogosto zamenjujejo. Zato je kar prav, da si поблиže ogledamo našo »dvojčico«, še posebej njeno glavno mesto. V času skupne države je Bratislava po krivici živela v senci Prage. Od »ločitve« pa je Bratislava glav-

Zveze v Bratislavo so ugodne, pa čeprav ni direktnega vlaka. Najprej se iz Slovenije zapeljete z vlakom do Dunaja, od tam pa je do Bratislave le ena ura vožnje, vlakovnih povezav pa kot »toče«. Predstavljamo vam eno od različic potovanja v Bratislavo.

no mesto Slovaške republike. Mesto leži ob mogočni reki Donavi, vendar ga ta ne zasenči, temveč nasprotno – še poudari njegovo lepoto. Bratislava je bila dolga stoletja mesto, v katerem so kronali avstrijske in madžarske kralje (kar enajst madžarskih kraljev). Sprehod po starem delu mesta pa vam kar nekajkrat predstavi habsburško zgodovino.

Naj spomnimo – z vozovnico CityStar lahko potujete tudi v Avstrijo in Nemčijo, na Češko, na Hrvaško, v Srbijo in Črno goro, Makedonijo, v Atene in Solun. Nekaj pozornosti je treba nameniti časovnim terminom potovanja. Podrobnejše informacije dobite na svoji železniški postaji, pri pooblaščenih prodajalcih, na telefonski številki 01 29 13 391, na spletni strani Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si. In ne pozabite – čim več oseb potuje, tem nižja je cena.

ODHOD

Vlak ICS št. 14	
Ljubljana	8.30
Maribor*	10.17
Vlak IC št. 158	
Maribor	10.20
Dunaj/Wien Südbf*	14.02
Vlak E št. 7613	
Dunaj/Wien Südbf	14.47
Bratislava-Petrzalka	15.46

VRNITEV

Vlak E št.7612	
Bratislava-Petrzalka	14.04
Dunaj/Wien Südbf*	15.02
Vlak IC št. 159	
Dunaj/Wien Südbf	15.57
Maribor*	19.47
Vlak ICS št. 23	
Maribor	19.50
Ljubljana	21.38

* prestop
vlaki vozijo vsak dan

CENE VOZOVNIC LJUBLJANA-BRATISLAVA-LJUBLJANA, 2. razred

Vrsta ponudbe	Cena v tolarjih*
CityStar International** (1 odrasla oseba)	17.537
CityStar International** (2 odrasli osebi) oziroma na osebo	26.306 13.153
CityStar International** (3 odrasle osebe) oziroma na osebo	35.074 11.691
CityStar International** (4 odrasle osebe) oziroma na osebo	43.843 10.961
CityStar International** (5 odraslih oseb) oziroma na osebo	52.611 10.522

*Cene so preračunane v tolarje po tečaju evra za februar 2005.

Vlaki LjubljanaLine uspešno v drugem letu prometa

Leto 2004 je bilo prvo celoletno obdobje, v katerem je potekal promet direktnih tovornih vlakov med ranžirno postajo Zalog in ranžirno postajo München Nord. Ponudbo vlakov LjubljanaLine smo od njihove uvedbe septembra 2003 nenehno dopolnjevali. Predvsem smo dopolnili ponudbo v smeri sever-jug, zaradi naraščajoče potrebe po transportih osebnih avtomobilov skupine VW do Luke Koper. Trenutno vsak teden po načrtu vozi 33 vlakov (10 v smeri Zalog-München in 23 v obratni smeri).

Z analizo, ki smo jo pripravili skupaj z nemškimi železnicami (DB – Stinnes), smo ugotovili, da je točnost vlakov v odhodu v smeri Zalog-München 85-odstotna, v prihodu pa 77-odstotna. V obratni smeri pa je točnost v odhodu iz Münchna 95-odstotna, v prihodu v Zalog pa 70-odstotna. Medpotne zamude so nastajale predvsem na mejni postaji Jesenice zaradi neurejenih prevoznih in spremnih dokumentov.

Povprečna izkoriščenost vseh prepeljanih vlakov je znašala 81 odstotkov, povprečna izkoriščenost vlakov v smeri sever-jug (München-Zalog) je bila 86 odstotkov, v obratni smeri pa 70 odstotkov. Najboljša je bila izkoriščenost v prvem polletju, avgusta je zaradi dopustov padla pod povprečje, ravno tako pa spet v drugi polovici decembra, kar je razvidno tudi iz grafa. V sistemu LjubljanaLine je bilo prepeljanih skupaj 24.394 vagonov (1.384 vlakov), od tega v smeri sever-jug 16.325 vagonov (848

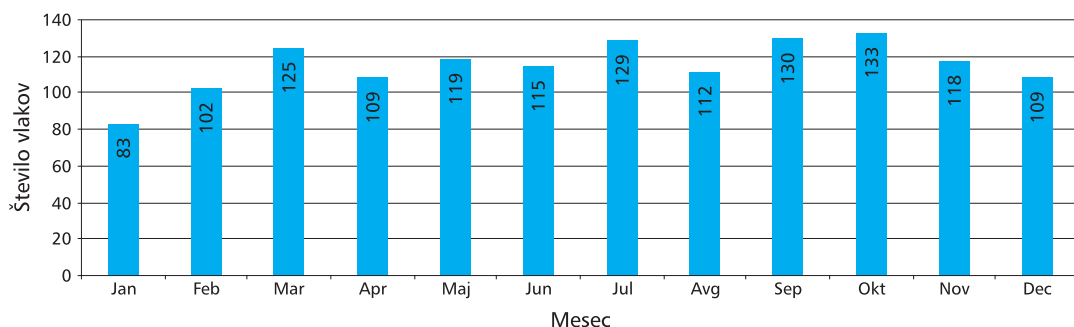
vlakov), v obratni smeri pa 8.069 vagonov (536 vlakov). Delež praznih vagonov je bil 23-odstoten; v smeri sever-jug je bilo praznih vagonov 12 odstotkov, v obratni smeri pa 48 odstotkov. Vzrok za tako

velik delež praznih vagonov med Zalogom in Münchnom je v vrnitvi praznih vagonov za prevoz avtomobilov.

Za izboljšanje in stabiliziranje kakovosti vlakov LjubljanaLine bomo letos sodelujoče železnice

(DB Stinnes, ÖBB-RCA, SŽ) podpisale sporazum o sodelovanju, podaljšali bomo sporazum o tehničnem zaupanju tudi za področje SŽ ter uvedli elektronski tovorni list, za katerega so trenutno še tehnične ovire.

Prepeljani vlaki LjubljanaLine 2004



Tovorna postaja Koper

Nujne so takojšnje investicije

Agresiven in prepoznaven pristop SŽ-Tovorni promet na globalnem trgu in strateški projekt Tržna ofenziva v tovrnem prometu povečujeta obseg dela tovrnega prometa, s čimer se iz dneva v dan povečuje potreba po hitrejši posodobitvi javne železniške infrastrukture. Ta namreč komajda še zadovoljuje zahteve naraščajočega prometa, zlasti v Kopru. Tirne zmogljivosti tovrne postaje Koper so že dolgo premajhne za čedalje večji obseg dela, njihova tehnična opremljenost je zastarela, ne nazadnje pa delo ovira tudi enotirna proga do Divače. Zato moramo v nekaterih primerih že zavračati prevzem posameznih pošilk v preobremenjenih dneh in njihov prevzem prelagati na konec tedna, ko vlakov ni tako veliko. Ni pa daleč dan, ko novega tovora enostavno ne bo več mogoče sprejeti.

Da bi se izognili tovrstnim težavam in v skrbi za zadovoljevanje potreb naših kupcev in poslovnih partnerjev že nekaj let načrtujemo tehnološke posodobitve. Z njimi bomo premostili čas, ki nas loči do tako zelenega drugega tira in z njim povezane razširitve ter posodobitve tirnih naprav, ki niso bile posodobljene že od njihove postavitve konec šestdesetih let prejšnjega stoletja.

Decembra lani smo ob uveljavitvi novega voznega reda v dogovoru s strankami in sosednjimi železniškimi upravami začeli voziti težje vlake z železovo rudo in premogom. Z dodajanjem tretje dizelske lokomotive v kompozicijo smo dosegli, da, poenostavljeno povedano, tovor, ki smo ga prej prepeljali s tremi vlaki, sedaj prepeljemo z dvema in tako na progi pridobimo prostor za dodaten vlak z drugim blagom. Seveda ima takšen način dela poleg visokih stroškov dizelske vleke še eno neprijetno posledico – hrup, ki ga povzroča dizelska lokomotiva.

Njeno rohnenje je, zlasti ponoči, zelo moteče. Zato se pojavljajo upravičene pritožbe občanov, ki živijo v naseljih ob progi med Koprom in Kozino. Pozitivni učinek, ki smo ga dosegli z dodajanjem dizelske lokomotive, bi lahko dosegli tudi z umestitvijo tretje električne lokomotive in se izognili protestom, pa še hitrost vlaka bi bila višja. Žal smo omejeni z elektroenergetskim napajalnim sistemom, vključno

ganja v javno železniško infrastrukturo v Kopru. Gre tako za vzdrževanje in obnovo tirov in tirnih naprav, kot za delovne prostore, ki prav tako že od postavitve niso bili deležni nikakršnih vlaganj – kljub dejstvu, da se je obseg dela v zadnjih petnajstih letih potrojil in se je ustrezno povečalo tudi število zaposlenih. Delovni prostori so polni zaposlenih in naprav, ki jih prinaša sodobno poslovanje. Prostore

čakamo na soglasje lastnika javne železniške infrastrukture za umestitev v prostor.

Žal tudi tokrat lahko predvsem ugotovimo, da prevečkrat in predolgo čakamo zaradi nekakšnih birokratskih zapletov in ovir, pregovornega pomanjkanja sredstev, pa tudi zaradi nerazumevanja in celo nezanimanja posameznikov.

S tem prispevkom sem želel opozoriti, da moramo vsi pri-



Po preobremenjeni progi iz Kopra potuje kar tretjina našega tovora.

z vožno mrežo, ki ne omogoča tolikšnega hkratnega odjema električne energije iz omrežja. Vse do posodobitve elektroenergetskega sistema in povečanja moči vozne mreže ne bomo mogli voziti še težjih vlakov, kljub težko pričakovanim Siemensovim elektrolokomotivam.

S pomočjo SŽ-Infrastrukture in področja investicij v tovrnem prometu že nekaj let vztrajno opozarjamo Javno agencijo za železniški promet na nujna vla-

bi bilo nujno treba temeljito obnoviti od strehe navzdol. V tehnološkem delu investicij pa si v Kopru želimo investicijo v pnevmatsko pošto med stavbama na tovrni postaji in v luki ter v stabilne naprave za opravljanje zavornih preskusov. Za te investicije je projektna dokumentacija skorajda že v celoti pripravljena, omenjene tehnološke investicije pa bi skrajšale obrat vagonov in lokomotiv. Tudi sredstva so že zagotovljena, predolgo pa

stojni nemudoma storiti vse, kar je v naši moči za izvedbo načrtovanih investicij in s tem sami sebi omogočiti razvoj. Posebej kaže spomniti, da gre zaradi edinstvene lege skozi roke železničarjev v Kopru tretjina tovora, ki ga prepeljemo na Slovenskih železnicah. Tu vsak dan v povprečju naložimo, razložimo in tehnološko obdelamo 530 vagonov, kar je kar slaba polovica vseh v Sloveniji naloženih vagonov.

UIC pozdravlja Kjotski protokol

V sredo, 16. februarja, je začel veljati Kjotski protokol. Protokol je podpisalo kar 141 držav, med njimi tudi Slovenija. Kjotski protokol je mednarodni in zakonsko obvezujoč sporazum o zmanjševanju učinka tople grede.

njimi tudi Slovenija, bodo tako morale omejiti oziroma zmanjšati svoje emisije toplogrednih plinov, ki so glavni vzrok za podnebne spremembe. Slovenija se je obvezala, da bo v prvem ciljnem obdobju, med letoma 2008 in 2012, za osem odstot-

toplogrednih plinov do leta 2012 zmanjšale za vsaj pet odstotkov. Kjotski protokol ne določa posebnih ukrepov za doseganje tega cilja, saj jih morajo posamezne države vključiti v svojo zakonodajo. Začetek veljavnosti kjotskega

v naslednjih ciljnih obdobjih. Z njimi naj bi povečali obstoječe obveznosti zmanjšanja emisij toplogrednih plinov industrializiranih držav, pogodbenic protokola. K protokolu naj bi postopoma vključili tudi večje države v razvoju, predvsem pa ZDA, ki so same odgovorne za okrog četrtno vseh svetovnih emisij ogljikovega dioksida.

Kot so sporočili iz mednarodne železniške zveze UIC, transport povzroča kar 25 do 30 odstotkov svetovnih emisij ogljikovega dioksida. Te bi lahko znatno zmanjšali z modalnim premikom k železniškemu in javnemu transportu. Kot je pokazala oktobra izvedena študija, o kateri smo že pisali, kar tretjino zunanjih stroškov prometa v Evropi sestavljajo klimatske spremembe. Železniški sektor nenehno izboljšuje svojo prijaznost do okolja in z nizkimi emisijami CO₂ ponuja pot k trajnostnemu transportnemu razvoju. Za izboljšanje prispevka transporta k varovanju okolja bo treba vzpostaviti nov način financiranja, ki trenutno ne podpira trajnostnega razvoja. To pomeni zlasti investiranje v novo infrastrukturo za železnice in javni transport, so prepričani v UIC-ju. Kot posebno težavno področje UIC poudarja države v razvoju, ki niso vključene v Kjotski protokol. Zaradi izredno velikega povečanja mobilnosti in transportnega povpraševanja po vsem svetu pa se bo treba soočiti z resnimi ekonomskimi, okoljskimi in socialnimi izzivi. Rešitev bi lahko ponudile železnice, ki temeljijo na učinkovitosti, ekonomski rasti, prijaznosti do okolja in z zagotavljanjem široke mobilnosti spodbujajo socialno enakopravnost prebivalstva.



Že leta 1992 je bila na Svetovnem vrhu v Riu de Janeiru sprejeta Okvirna konvencija Združenih narodov o spremembi podnebja, 11. decembra 1997 pa protokol k tej konvenciji – Kjotski protokol. Združene države Amerike se protokolu niso pridružile, po ratifikaciji Ruske federacije pa je končno začel veljati. Industrializirane države, med

kov zmanjšala emisije toplogrednih plinov glede na izhodiščno leto 1986. Celotni ocenjeni stroški izvajanja Kjotskega protokola v Sloveniji znašajo v ugodnejšem primeru okrog 5,5 milijarde tolarjev na leto, v manj ugodnem primeru pa okrog 10 milijard tolarjev na leto. Vse države podpisnice pa so se obvezale, da bodo emisije

protokola je pomemben dogodek na področju varovanja okolja, saj pomeni začetek organiziranega in usklajenega delovanja za ublažitev oziroma preprečitev neugodnih podnebnih sprememb, ki so že začele ogrožati človeštvo, še bolj pa ga bodo v prihodnjih desetletjih. Že letos naj bi se začeli pogovori o obveznostih držav



Transport Logistic konec maja

V Münchnu bo tudi letos, kot vsaki dve leti, potekal transportni sejem Transport Logistic. Že deseti mednarodni sejem za logistiko, telematiko in promet bo potekal med 31. majem in 3. junijem. Zadnjega sejma leta 2003 se je udeležilo kar 1.193 razstavljalcev, 218 več kakor dve leti prej. Število obiskovalcev je po podatkih organizatorjev doseglo številko 40.000, prišli pa so kar iz 81 držav. Za letos organizatorji napovedujejo ponovno povečanje števila obiskovalcev, predvsem iz tujine.

Novost letošnjega sejma Transport Logistic je priključitev kongresa Marilog, ki združuje strokovnjake s področja pomorske logistike. Tudi letos pa bosta v okviru sejma organizirana kongres Air Cargo Europe ter kongres EurailFreight, ki bo zlasti zanimiv za strokovnjake z železniškega področja.

Drugi kongres Eurailfreight bo v organizaciji Zveze evropskih železnic (CER), Mednarodne železniške zveze (UIC), Zveze evropske železniške industrije (UNIFE) ter Stinnesa potekal od

31. maja do 3. junija. Letošnje vodilo kongresa bo Premik med načini prevoza – evropski izziv. Že danes namreč petdeset odstotkov evropskega železniškega tovora potuje v čezmejnem prometu. S širitvijo Evropske unije se je še povečala nuja selitve tovora s cest na tire, saj si EU prizadeva za trajnostni transportni razvoj.

Tudi letos se bomo med evropskimi transportno-logističnimi podjetji na največjem tovrstnem evropskem sejmu predstavile tudi Slovenske železnice.

Novi železniški zakon v Srbiji

Narodna skupščina Srbije je 17. februarja sprejela Zakon o železnici. Cilj novega zakona je povečanje učinkovitosti srbskega železniškega sistema ter njegovo vključevanje v sistem evropskih železnic. Mednarodne finančne institucije so sprejem novega, sodobnega zakona postavile kot prvi pogoj za izrabo tujih kreditov za razvoj železnice. Zakon bo prinesel tudi novo organizacijo prometa ter uki-

nitev monopola ŽTP Beograd z odprtjem srbskih prog konkurenci v tovarnem prometu. Ustanovljeni bosta dve podjetji – za upravljanje železniške infrastrukture in opravljanje javnih prevozov. Hčerinska podjetja pa se bodo ukvarjala s turistično dejavnostjo, gostinstvom, remontu in drugimi dejavnostmi.

Generalni direktor ŽTP Beograd Milanko Šarančić je povedal, da bo zakon železničarjem na

široko odprl vrata pri uresničevanju razvojnih načrtov. »Ne samo, da bo podjetje razdeljeno na infrastrukturo in prevoz, delo bo veliko bolj praktično in veliko lažje bomo lahko spremljali gibanje stroškov na tržni podlagi,« je povedal. Šarančić je tudi napovedal, da bodo naredili vse, da bi zakon že do konca aprila zaživel v praksi. Letos naj bi ŽTP Beograd zmanjšal število zaposlenih za 3.750 delavcev.

Aktualno

Privatizacija japonskih železnic

Japonska vlada se sooča z velikim proračunskim primankljajem. Zato se je odločila, da bo prodala svoj skoraj 40-odstotni delež v železniškem podjetju JR Central. Če bo prodaja uresničena, bo pomenila konec privatizacije vseh železniških podjetij na Honshuju. JR East je bil popolnoma privatiziran že leta 2002, JR West pa je v zasebne roke prešel marca lani. Načrtov za privatizacijo JR Hokkaido, JR Kyushu ali JR Shikoku ni, saj ti regionalni operaterji niso dovolj dobičkonosni. Paradni konj podjetja JR Central je legendarni hitri vlak Tokaido Shinkansen, ki na leto med Tokyjem in Osako prepelje 132 milijonov potnikov. Za zdaj popolno privatizacijo ovirajo še dolгови podjetja, ki pa se z dobrimi poslovnimi rezultati že zmanjšujejo.

Španija se odpira

Od prvega januarja je španski upravljaec infrastrukture ADIF ločen od prevoznika Renfe. Hkrati pa so se proge, ki so del vseevropskega omrežja tovarnih vlakov (TERFN), odprle za konkurenco. Po pričakovanjih naj bi bilo celotno špansko omrežje za mednarodno tovarno konkurenco odprto že pred januarjem leta 2006. Španske železnice Renfe bodo ostale edini železniški prevoznik potnikov najmanj do leta 2010, čeprav bodo o najnovejših smernicah Evropske unije za to področje razpravljali že letos. Vlakovne trase bo podeljeval ADIF, v morebitnih sporih pa bo posredovala posebna komisija, ki bo tudi izdajala licence in varnostna priporočila drugim prevoznikom.

Jože Urbanc

»Naključja pogosto sprema



Železnici ste zapisani ves čas svojega službovanja, to je že dvaindvajset let. Je bila to zavestna odločitev ali posledica naključja?

Začelo se je bolj ali manj naključno. V času mojega srednješolskega izobraževanja so bile štipendije za elektrotehniko šibkega toka na voljo predvsem pri treh ali štirih velikih podjetjih in eno od njih je bila železnica. Poleg tega smo imeli v srednji šoli tudi obvezno prakso med poletnimi počitnicami in tako sem spoznal različna vzdrževalna področja na SV in TK v takratnem Tozdu za SVTK naprave v Ljubljani. Mazanje zavor na drči v Zalogu in popraviljanje kretniških pogonov, plezanje po drogovi ob kamniški progi, iskanje žic na kabelskih delilnikih in previjanje transformatorjev v interfonskih ojačevalnikih so prav prijetni spomini iz tistih časov. Pa ne samo spomini, temveč tudi dragocene izkušnje. Ker se mi je zdelo delo, ki sem ga tako spoznal, zanimivo in ker me je povrh zavezovala tudi štipendijska pogodba, sem se odločil za redno zaposlitev na železnici, in sicer v nadzorništvu za vzdrževanje VF naprav v Ljubljani. Od tu naprej pa je moja poklicna pot počasi dobivala dimenzijo zavestne odločitve. Nanjo je vplivalo tudi nekaj dogodkov v mojem zasebnem življenju. Toda ključno je bilo zanimivo delo, pa tudi sreča, da se je vedno dogajalo nekaj novega. V osemdesetih letih smo gradili prvo informacijsko omrežje, v devetdesetih modernizirali celotno telekomunikacijsko omrežje. Morda bi vam še najbolj enostavno lahko odgovoril, da sem naključja spremenil v zavestne odločitve ali pa jih kot take sprejel.

»Informacije in komunikacije poganjajo promet!«

Je bilo reklamno geslo podjetja Philips na ljubljanskem sejmu elektrotehnik pred kakima dvema desetletjema. Menite, da je ta trditev še vedno ali celo čedalje bolj aktualna in veljavna?

Se kar strinjam s Philipsom, pa čeprav se je zdaj preselil na Daljnji vzhod. Očitno je imel že tedaj nekaj vzhodnjaške modrosti. Šalo na stran. Pravzaprav že ves čas velja pravilo, da ljudje z medsebojnim komuniciranjem izmenjujejo informacije, te pa se v procesu mišljenja spremenijo v podatke. Tako je promet samo eno od nešteti področij, kjer informacije skozi komunikacijske poti ustvarjajo podatke, vse skupaj pa je nujen pogoj za potekanje prometa.

Pa vendar, se vam zdi, da ti dve področji postajata čedalje bolj pomembni?

Če govorimo na splošno, o tem ni nobenega dvoma. Podjetja so na skoraj vseh področjih svojega delovanja postala odvisna od informacijske podpore, brez nje ne bi več dosegala poslovnih ciljev, pravzaprav je že vdelana vanje. Logistika in znotraj nje tudi promet sta še posebej uspešno vsrkala nove tehnološke možnosti s tega področja, in jih spremenila v oprijemljive učinke – nižje stroške, večjo učinkovitost oziroma preprosto povedano – denar.

Omenili ste informacijsko podporo. Večini ljudi se zdi ta povezana z računalnikom na mizi in nekaj programi ter elektronsko pošto.

Takšen laičen pogled je še vedno precej pogost celo v določenih strokovnih krogih, čeprav se

nim v zavestne odločitve»

razmere izboljšujejo. Društvo informatikov Slovenije je sprejelo stališče, da v sedanjem svetu razmejitev med informatiko in komunikacijami ni več ustrezna, saj obe področji med sabo prilagajata vsebine in področja delovanja. Temu je pritrčila tudi Gospodarska zbornica Slovenije in že nekaj časa uporablja kratko IKT, kar pomeni informacijsko komunikacijske tehnologije. Enako razmišljajo tudi v akademskih krogih na slovenskih univerzah. In, kar je morda od vsega še najbolj značilno, do pred kratkim samo na informatiko ali samo na komunikacije osredotočena podjetja se združujejo oziroma segajo s svojega izvirnega tudi na drugo področje.

Žal na železnici pri teh procesih zaostajamo. Lahko se sicer tolažimo, da smo veliko podjetje, da so zato spremembe počasne, da smo omejeni s tem in onim, vendar pa gre razvoj v našem okolju naprej. Tako smo zdaj na področjih, kjer smo bili pred desetletjem ali dvema med vodilnimi, pa ne samo v nekdanji državi, tudi med evropskimi železnicami, krepko zaostali – tehnološko, organizacijsko in kar je še največji problem, v načinu razumevanja.

Kako bi torej lahko zgoščeno predstavili pojem informacijske podpore?

Informacijska podpora je pravzaprav veriga, ki se začne pri aplikaciji ali programski rešitvi, ki teče na centralnem računalniku ali strežniku in gre preko množice sistemov, ki skrbijo za to, da se ta aplikacija uspešno odvija na računalniku pri vlakovnem odpravniku na Hodošu ali pri skladiščniku v Kopru. Pri tem sodeluje veliko tehnike in tehnikov: skrbnik aplikacije in razvijalec, tisti, ki skrbi za

strojno opremo, na kateri tečejo aplikacije, strokovnjak za lokalna ožičenja in pripadajočo opremo, vzdrževalci optičnih vodnikov, strokovnjaki za podatkovna stikala po vsej Sloveniji, strokovnjaki za napajanje z električno energijo, strokovnjaki za osebne računalnike, tiskalnike. Vse to je informacijska podpora, če želimo, da bo pritisk na tipko enter pri katerem koli od uporabnikov sprožil ustrezno posledico na centralnem računalniku, da bo tovorni list zaključen, vozni dokument natisnjen ali vlak odpravljen.

Konkretna področja delovanja so se na vaši poklicni poti močno spreminjala in razvijala. Ob delu ste tudi študirali in uspešno končali študij na Visoki šoli za upravljanje in poslovanje. Najbrž ni bilo vedno lahko in preprosto usklajevati vse obveznosti in želje?

Na to vprašanje bi vam morali odgovoriti ljudje, ki me spremljajo skozi življenje, da bi dobili povsem pošten odgovor. Sam obveznosti, ki so bile posledica študija, nisem nikoli dojemal kot breme, toda tako sem pač jaz gledal nanje. Ni bilo vedno lahko in preprosto, še posebej študij manj zanimivih predmetov. Na srečo pa je bilo slednjih v primerjavi z zanimivimi manj. Najbrž je bilo pomembno to, da sem se vedno odločal za izobraževanje sam, zaradi lastne želje in ne pod kakršnokoli prisilo.

Poleg delavnosti, ki po mnenju številnih, ki vas dobro poznajo, včasih meji že na deloholičnost, vas močno opredeljuje tudi ustvarjalni nemir in vztrajno zanimanje za nove strokovne izzive. Ali veliko dela nosite domov

ne samo v glavi, temveč tudi v aktovki oziroma računalniku?

Hvala za kompliment, če delavnost, ustvarjalni nemir in zanimanje za strokovne izzive sploh še sodijo med pozitivne lastnosti. Zdaj so v modi in tudi uspešnejši so drugačni pristopi. Tako se včasih človek počuti kar malce neumno. Na srečo tak napad hitro mine in si spet tisto, kar si. Kar pa se nošenja dela domov tiče, pa ne smem odgovoriti, sploh to z računalnikom je lahko za davkarjo sporno in mi bodo zaradi tega pripisali boniteto – doma uporabljam službeni računalnik – groza. Ker bi kdo, ki bo bral tale najin intervju, na tem mestu prebral, kako izjavljam, da domov ne nosim dela, ponoči pa od mene dobiva elektronsko pošto službene vsebine, ne verjel tudi vsem drugim besedam, bom pošteno povedal – da, nosim. Včasih iz potrebe, saj veste, kako se na železnici postavljajo roki za naloge – narejena mora biti do včeraj, včasih iz zanimanja za kakšno tematiko in včasih iz navade. Pa saj najbrž tudi vi doma kdaj preberete kaj uporabnega in koristnega za vaše novinarsko delo. Tudi to je neke vrste delo doma, mar ne?

Narava, gibanje, nujni odklop od stresnega vsakdana – kako to uresničujete v vašem dnevnem ali tedenskem načrtu?

Narava in gibanje sta sestavni del vsakdana. Pa bom težko rekel, da je to načrtovano odpravljanje stresa. Preprosto je to del mojega življenja že dolga leta in je tako vtakano v moj vsakdan, da bi mi bilo brez tega težko živeti. Pomaga pa, da se misli iz glave prevetrij,

pa še nove ideje se porajajo kje na kolesu oziroma med hojo ali tekom. Kakšna dobra glasba pred spanjem in, kot bi rekli moji otroci – to je to.

Ali nam lahko zaupate, kakšne so vaše poklicne in zasebne želje ter ambicije za prihodnost?

Zasebne želje? Hm, še najbolj močna je popotovanje s kolesom do Moskve, pa nekaj izobraževalnih izzivov tudi imam. Predvsem pa je zasebna želja mirno družinsko življenje. Poklicne ambicije? Čeprav bo slišati bolj malo verjetno, bom rekel, da ambicij nimam. Vsaj ne v takšnem pomenu besede, kot se to običajno razume – priplezati nekam, ne glede na vse okoli sebe. Morda se besedi ambicija dela s tem celo krivica. Več razmišljam tem, ali se bo moje delo in znanje zdelo uporabno tudi drugim in bom zato dobil nove naloge in obveznosti. Če bo tako, bom vesel in bom naredil vse, kar je v moji moči, da bom takšno zaupanje upravičil. Če bo drugače, pa tudi ne bom razočaran. Del poklicnih želja je povezan tudi z ustanovitvijo društva inženirjev in tehnikov na Slovenskih železnicah, pa večje povezovanje in sodelovanje z društvom vzdrževalcev in društvom informatikov Slovenije. Pa še kakšno povezovanje in sodelovanje imam v glavi, ki bi za železnico in zaposlene pomenilo napredek, samo na tej točki smo precej nerodni in introvertirani. Vesel bi bil tudi, če bi imela Nova proga prilogo, ki bi pokrivala področje tehnologij, ki jih že imamo na železnici, se nam obetajo ali pa so samo zanimive za zaposlene, in bi bila dobrodošel informativni kanal in pripomoček za izobraževanje.



NOVO!

V Salzburg ali na Dunaj odslej le za polovično ceno!

Velja za skupine najmanj 10 oseb.

Otroci od 6. do 15. leta starosti imajo na cene za odrasle še 50-odstotni popust, otroci do 6. leta pa se vozijo brezplačno.

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



Slovenske železnice

Švicarski prometni muzej

Švicarska prometna hiša v Luzernu uspešno združuje prvine sodobnega razstavišča in muzeja. Obiskovalci se z nazorno predstavljenimi vsebinami seznaniijo z razvojem temeljne gospodarske panoge – prometa. Čeprav je muzej tematsko široko zasnovan, je železnici namenjena največja pozornost. Kako tudi ne, saj se Švicarji z nobeno drugo obliko transporta ne identificirajo tako kot z železnico. Gre za tradicionalno spoštljiv odnos do železnice, ki je v deželo prinesla blaginjo, »izvozila« pa pojem zanesljivosti, točnosti in odličnih povezav s svetom. Stalno muzejsko zbirko dodatno popestrijo tematski tedni, s poudarkom na posameznih oblikah transporta. Tako je muzej med drugim gostil že 17. razstavo Bahnexpo 03 s pomenljivim naslovom Moja, tvoja – naša železnica! Osrednja pozornost je bila namenjena železniškemu poklicem v preteklosti in prihodnosti. Sprehod med slikovnimi utrinki muzealij, ki so sestavni del »železnega« repertoarja, je seveda le bežen vpogled na dogajanje vselej dobro obiskane in gostoljubne švicarske prometne hiše. Obiskovalec muzej zapuša

zadovoljen in obogaten z mnogoterimi spoznanji in izkustvi, pridobljenimi na tehnično vrhunsko dovršen, predvsem pa zelo privlačen in simpatičen način. Paleta odgovorov, čemu obiskati ta muzej, se razteza od zabave do povsem resnega raziskovalnega dela. Zato je Verkehrshaus Schweiz tudi najbolje obiskani švicarski muzej.

Da, Švicarska prometna hiša je kraj, ki s poučnimi, a zabavnimi in odlično zasnovanimi prikazi vzbuja tolikšno pozornost, da se ljudje vseh starosti radi vračajo vanjo. Z luzernske železniške postaje je do muzeja mogoče pripešačiti ob jezeru, ali pa – morda še bolj doživeto – pripluti z ladjo. Cilja ni mogoče zgrešiti, saj se nad razstaviščem kot mogočna markacija bohota bela kupola zračnega balona, s katerim vas popeljejo na panoramski polet. Na prostrani, do podrobnosti izdelani maketi, ki se razteza ob vhodni avli, je upodobljen severni del ene najpomembnejših evropskih prometnic – železnice čez Šentgotard. Občudovanja vredna, popolnoma avtomatizirana miniaturna prikazuje, kako virtuosno je skozi gorato alpsko pokrajino speljana šentgotardska

proga. Skozi spiralne predore, preko neštetihi viaduktov in mostov se vlaki vzpenjajo do portala zloglasnega predora St. Gotthard. Gradnji tega znamenitega, 15 kilometrov dolgega predora, je namenjena ena najprivlačnejših predstav. Z dvigalom se spustimo v podzemlje in ob lični podeželski kulisi prisluhnemo zgodbi mladih ljudi, ki se v upanju na dober zaslužek odpravljajo na gradbišče predora. Upanje pa se sprevrže v dramo, kajti v rovu prihodnjega predora jih v neznosnih delovnih razmerah za mezdno pla-

čilo čaka nečloveško garanje. Rudniški vlakec nas skozi portal predora zapelje med mračne kulise podzemnega gradbišča. Z uporabo zvočnih, svetlobnih in celo fizičnih učinkov, ki diskretno delujejo na telo, sicer imaginaren prikaz nekoč resničnega dogajanja zaživi v vseh razsežnostih. Med pretresljive človeške usode so skozi pripoved nevsiljivo podani tudi zanimivi kronološki in impresivni tehnični podatki o predoru, katerega gradnja je v devetih letih zahtevala kar 146 življenj (po nekaterih virih celo 199). Zgodbi s konca 19. stoletja



Simulator vožnje električne lokomotive.

Na maketi v avli je upodobljen severni del železnice čez Šentgotard.



sledi še optimističen sklep z opisom briljantnega uspeha, ki ga je po odprtju leta 1882 dosegla šentgotardska proga. Odlična polurna predstava obiskovalca popolnoma prevzame.

Čeprav je poklic strojevodje z zatonom parne vleke čedalje bolj izgubljal prvotno privlačnost in slavo, pa je bil simulator komandnega pulta električne lokomotive stalno zaseden. Inštruktor je razložil pomen in delovanje stikal, ročic ter naprav na pultu, potem pa – gremo! S prikazom virtualne proge na monitorju je oživel pravcati lokomotivski »playstation«. Tako mladi kot stari del predvsem moške populacije sta z velikim pričakovanjem sedala za komandni pult in ob nasvetih inštruktorja so obiskovalci bolj ali

manj uspešno speljali »svoj« prvi vlak po šentgotardski progi.

Lučem na vlakih, poleg tega, da so ponoči z medlim brljenjem označevale čelo ali sklep vlaka, niso namenjali večje pozornosti. Zato pa je na spodnji fotografiji prikazani voz iz leta 1884, ki so ga uporabljali za nadzor in pregled šentgotardskega in drugih predorov, prevažal pravo »svetlobno razkošje«. V vagonu je bil nameščen parni stroj, ki je paro prejemal od vprežene lokomotive. Poganjal je dinamo z močjo 4,7 kW, ki je napajal dva velika reflektorja in par luči. Voz so uporabljali vse do leta 1920, ko so progo elektrificirali.



Snežni odmetalnik s kar tri metre visokim propelerjem.

Proga čez Šentgotard je morala biti, ne glede na količino snega, vedno prevozna. Da so se vzdrževalci lahko spopadali tudi z več metrov debelimi zameti in pla-

zovi, so imeli na voljo ogromen odmetalnik. Kar tri metre visok rezalni propeler na parni pogon je s hitrostjo deset kilometrov na uro odmetaval sneg s proge v mogočnem, do 90 metrov dolgem in 18 metrov visokem loku. Odmetalnik znamke Xrot m 100 Rotary je bil razvit za potrebe severnoameriške družbe Rocky Mountains in sodi med največje tovrstne primerke. No, tudi v Švici zime niso več to, kar so bile nekoč, odmetalnik, okrašen z bikovo glavo – simbolom kantona Uri, varno shranjen počiva v luzernskem muzeju ...

V »zračnem prostoru« paviljona najrazličnejših letalnih naprav vlada precejšnja gneča. Vesoljski oddelek pa je zanimiv tudi zato,

ker je poleg visoke tehnologije v njem prikazan vsakdanji življenjski utrip vesoljske posadke. Vsako, še tako preprosto početje, kot na primer hranjenje, umivanje ali uporaba stranišča, se v breztežnosti lahko spremeni v velik problem ... Obiska vredna sta tudi planetarij in Imaxove avanturistične kinopredstave. Z uporabo preciznega projektorja, ki kot kakšna vesoljska postaja kraljuje nameščen v središču okrogle dvorane, se na kupolastem stropu planetarija v naravnem zaporedju zvrste predstavitev planetov našega osončja. Podatki o njihovih atmosferah in temperaturah nas prepričajo, da je naša Zemlja najprijaznejši gostitelj življenja.



Svetilni vagon za nadzor in pregled predorov.



V »zračnem prostoru« paviljona vlada precejšnja gneča.

Vas Sora se je
namestila pod
strmim Homom.

Na izlet z vlakom

Iz Reteč čez Brezovico, Rog in Jetrbenk v Vižmarje

Sprehod je dolg, razgledi veličastni, ponudb za okrepčilo ob poti pa sploh ne manjka. Kaj več si na izletu sploh lahko še želimo? Za dodatno pokrajinsko pestrost poskrbimo s pristopom od Reteč skozi loge ob Sori, nato pa se vzpnemo v višave, ki so kljub nizki nadmorski višini – najvišje na izletu se vzpnemo dobrih 800 metrov visoko – razgledne kot le kaj. Pod nami Sorško polje in velikani Kamniških in Savinjskih Alp onstran široke ravnine; nedaleč stran Ljubljanska kotlina in menda vse kar pomembnega izrašča iz hribovij Posavja, Kočevske in Notranjske. Skratka, razgled je takšen, da se moramo kar uvesti. Velikokrat. Ne le na klopih na vrhovih, temveč tudi v eni od gostiln ali turističnih kmetij ob poti. Tako poskrbimo za ravnovesje na vseh ravneh in se z največjim zadovoljstvom navdušujemo nad vsemi lepotami visokega roba Polhograjskega hribovja.

Ko na železniški postaji Reteč izstopimo z vlaka, gremo desno do konca perona, čez progo in levo. Po cesti stopimo mimo odcepa desno in gremo nato naravnost po peščen poti nad cesto do ponovnega srečanja z njo. Tam desno na pot in skozi gozd. Ko pridemo na prečno pot, gremo levo, ob robu gozda nad Soro in z njega desno dol k reki. Čez most in levo, po poti skoraj vzporedno s tokom Sore do Ločnice; pred rečico, kjer se pot razcepi, gremo desno, ob toku navzgor. Med hojo po poti se oddaljimo od Ločnice in kmalu zatem, po prečkamo travnik, srečamo kolovoz z desne. Po njem gremo levo, do travnika in ob njegovem robu do kozolca. Za njim levo, po mostu čez Ločnico in po kolovozu, ki zavije v desno, do glavne ceste. Po njej čez most in do odcepa, prometna smerokaza Topol, Katarina.

Po cesti proti Topolu do hiše št. 42 a. Za njo levo, čez Ločnico in pri naslednji hiši (št. 46) levo gor in po ovinku

v desno. (Označena pot je včasih držala levo tik mimo hiše in desno nad njo, zdaj pa je zaradi ograje opuščena.) Po gozdni vlaki navkreber ob potoku, na razcepu desno in čez potok. Vlaka se kratko vzpne in nato drži precej po ravnem prečno čez pobočja. Kmalu zatem, ko z desne pridrži opuščena označena pot, pridemo do razcepa, kjer gremo naravnost. Po vlaki se vzpenjamo do struge potoka, kjer se zoži v pot. Po njej nadaljujemo vzpon na greben pod vrhom Breznik. Na njem gremo na razcepu pri verskem znamenju desno, mimo počitniških hišic, po cesti čez travnik in nad kmetijami do asfaltne ceste, ki se skozi Studenčice vzpne v Tehovec. Ko pridemo na asfalt, stopimo nekaj korakov v levo na omenjeno cesto in nato po njej desno navzgor proti Tehovcu. Konec vasi odcep je odcep levo dol do turistične kmetije Pr' Mamovc, do katere pridemo v nekaj minutah. Odprta je konec tedna; v njej se okrepčamo z dobro domačo hrano.

Do sem hodimo **1 uro in pol**, na vrh Brezovice (806 m), ki je po cerkvi sv. Jakoba znana enostavno kot Jakob, pa še **15 minut**. Na omenjenem odcepu gremo naravnost (oziroma levo, če se vrnemo od turistične kmetije) po cesti še slabih 100 metrov; ko se cesta prevesi desno dol, gremo levo po poti in nato z nje strmo desno gor po pobočjih na vrh razgledne Brezovice. Sestopimo na drugo stran proti vasi Brezovica. Na razcepu pri prvi kmetiji levo, na širšo pot in ko se ta prevesi navzdol, levo in blago navzgor po stezi po grebenu in čez travnik do razglednega roba nad Topolom in do kolovoza na njem. Če gremo desno, pridemo do dveh gostiln, levo in naprej po ozkem grebenu pa na vrh drugega veličastnega razglednika na poti, na 798 metrov visok Rog. Z Brezovice do sem je nadaljnjih **15 minut** hoje. Naprej po grebenu sestopimo do počitniške hišice in pod njo zavijemo

desno na širšo pot s Topola, kjer gremo levo in pod Jetrbenk. Na razcepu pri znamenju gremo lahko naravnost in na vrh Jetrbenka (774 m), s katerim zaključimo »razgledno trilogijo« tokratnega izleta, sicer pa gremo pri znamenju desno in sestopimo do Slavkovega doma na Golem brdu. Če izberemo različico čez Jetrbenk, gremo z vrha naprej po označeni poti po grebenu; ko sestopimo na prečno pot, zavijemo levo in mimo cerkve sv. Jakoba do nekdanje kmetije, kjer imajo zdaj konje. Pri hiši desno, po široki poti čez pašnike in skozi gozd do razcepa, kjer srečamo označeno pot s Topola. Po njej levo, dokler smerna tabla z napisom Slavkov dom ne svetuje desno. Ko pridemo pri počitniški hišici na cesto, gremo desno in proti Slavkovemu domu, ki stoji na bližnji vzpetini. Če se nismo okrepčali pr' Mamovc ali na Topolu, je Slavkov dom zdaj priložnost za to, vendar ne zadnja. Mimo doma in desno, ob robu gozda sestopimo do ceste v dolini, gremo po njej nekaj korakov v levo in nato na odcepu desno. Po cesti pridemo v nekaj minutah do turistične kmetije Bormes, ki je priljubljen kulinarčni cilj ob koncu tedna. Z Roga do sem hodimo približno **1 uro in pol** ali malo več.

Mimo turistične kmetije gremo po gozdni cesti navkreber, mimo table z napisoma Dvor 40 min in Šentvid 1^h 15 in zatem po približno 50 metrih s ceste desno na označeno pot. Po njej se vzpnemo na preval vrh hriba in gremo na razcepu

naravnost, smerokaz Dvor–Šentvid. Na bližnjem razcepu desno, kratko po ravnem in navzdol v Dvor. Ko stopimo na cesto, zavijemo desno, na razcepu čez nekaj metrov gremo po cesti desno navzdol, na ovinku pa naravnost po makadamski cesti v Guncle. Pri prvih hišah kar naravnost po cesti do Gunceljske ceste, po njej levo do križišča s kapelico in desno skozi Guncle do semaforiziranega križišča pri končni postaji mestnega avtobusa št. 1. Nasproti nje je zadnja okrepčilna postaja, gostilna Jelen. V vsakem primeru gremo čez cesto na stran z gostilno, in nato pri semaforju prečkamo še drugo cesto. Nato gremo levo, po pločniku do odcepa desno in po njem do ovinka, kjer se naravnost odcepi cesta, po kateri pridemo do železniške postaje Vižmarje. Z Bormesa hodimo **1 uro do 1 uro 15 minut**.

Skupaj 4 ure in pol do 5 ur hoje. Pri orientaciji pomagata izletniška ali planinska karta Ljubljana in okolica, obe v merilu 1 : 50.000.

Za izlet primeren vlak v soboto ali nedeljo odpelje z Jesenic ob 7.38 (Soča; iz Nove Gorice odpelje ob 5.28). Na ž. p. Reteč izstopimo ob 8.29. Za vrnitev na ž. p. Vižmarje počakamo na vlak na Jesenice ob 14.47, 15.32 (Soča, ki z Jesenic ob 16.52 nadaljuje proti Novi Gorici) ali 17.50. Iz smeri Ljubljana odpelje vlak proti Jesenicam ob 9.50, na ž. p. Reteč izstopimo ob 10.06. Na ž. p. Vižmarje počakamo na vlak v Ljubljano ob 15.17 ali 18.34.

Vzpetina nad vasico Brezovica ima isto ime kot vas, vendar je po cerkvi na vrhu bolj znana kot Jakob.



Slikovna križanka



NOVA PROGA	PAUL MUNI GESLO FR. REVO- LUCIJE			STANE SEVER	OBLIKA IMENA MATEVŽ	NAPIS NA KRI- STUSOVEM KRIŽU	PRIPRAVA ZA RAZ- MNOŽ- VANJE	avtor VINKO KORENT	MOČVIREN SVET	IVO DANEU NEKD. JAPON, DROBIŽ			STARO- SKANDIN. POMOR- ŠČAK	TELO- VADNA PRVINA
RAZPRAV- LJALEC, MOJSTER V ERISTIKI								ČRNA ŽIVAL, NAVADNO PES						
NESMISEL, NEUMNOST								KRAJ PRI ŠENTJURJU JAPONSKO MESTO						
AMERIČAN (IRONIČNO)				DEL KO- LOVRATA								KRANJ IZZIDEK, MOSTOVŽ, ALTANA		
OBŽALO- VANJE				ŽIRATAR (KRAJŠE) OTON ŽUPANČIČ						SKRAJNI KONEC POLOTOKA				
DRŽAVNIK VON BISMARCK					ILOVICA	PRITOK VOLGE ČIL. POET (PABLO)				AMERIŠKI NERC DEL LJUBLJANE				
KRISTAL IZ LEDU, ZNAČIL. ZA SNEŽENJE									OTOK V BRIONIH NEKD. OS- NOV. ŠOLA					
ŽELEZ- NIŠKA PROGA				VLAKNENA PLOŠČA TEKOČINA V ŽILAH								JAZBEČJI BRLOG	BREZ- BOŽNIŠTVO	PREBI- VALCI ŽALCA
risba KIH	POBOTANJE	TEORE- TIČNO, ŠE NEDOKAZ. NAČELO	CERKVENI ZBOR ODDELKI IT. VOJSKE				VOZNIK KOČUJE EVROPSKA DRŽAVA							
FILMSKA ZVEZDA					UDAREC TRAVA DRUGE KOŠNJE					SANITETNI MATERIAL VESLAČ TUL				
RAZDOBJE, TUDI MESEČNA ČIŠČA								ČEŠ. REŽI- SER (JIRI) MESTO V ŠPANJI						
RASA, PLEME				SL. GLED. IGRALKA IN PEVKA HRANA										
OPERNI SPEV						KRAJ NA DUGEM OTOKU (HRV.)								
PIHANJE, VEJANJE						NEKD. FINSKI DRŽAVNIK (URHO)								
EDEN PETIH VEČNIH BUD						PEVKA DEŽMAN				MAMICA				

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

so, ev, andreja, ulovka, lemenat, radian, džem, holokavst, ant, trab, leto, niansa, vatican, lik, los, nb, tantalidi, koja, idi, vaduz, atej, tik, torba, ete, oa, sir, brkec, ibar, jarbol, zapeljava, poen, etimon, kanasta, massa, abortiv.

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošilk

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



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

SŽ EXPRESS

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

Naročila in informacije: **080 10 66**

