

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Nov osrednji računalnik
Dorado 140 SP za
zanesljivost in razvoj

Potniški promet
Na sledi Mozartu ...

Tovorni promet
Januarja in februarja
kljub hudi zimi več
tovora kakor lani

Infrastruktura
Huda zima ovirala promet
tudi v Primorju

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



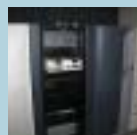
ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA
TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290
E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI
WWW.ADRIAKOMBI.SI



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: avtorji fotografij: Miško Kranjec, Antonio Živkovič, Igor Kuralt, Vinko Kerin, Dario Cortese, dr. Josip Orbanic, Marko Tancar, arhiv Voest Alpine, arhiv SŽ. • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

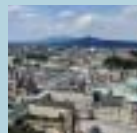
Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 10. aprila. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 24. marca.



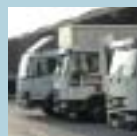
Aktualno

V začetku januarja je »oživel« novi osrednji računalnik Dorado 140 SP, ki prinaša večjo zanesljivost informacijskega sistema.



Potniški promet

Letos mineva 250 let od rojstva enega največjih skladateljev klasične glasbe – Wolfganga Amadeusa Mozarta. Letos je torej pravi čas, da se odpravite na izlet v Salzburg ali na Dunaj.



Tovorni promet

Jeseni 2004 pa se je SŽ Express preoblikoval na novih temeljih. Podatki o prepeljanih pošiljkah po prvem celem letu poslovanja po novem kažejo, da je šlo za korak v pravo smer, dobri poslovni rezultati pa se nadaljujejo tudi letos.



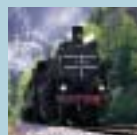
Tovorni promet

Kljub izredno težkim vremenskim razmeram so naši tovorni vlaki v začetku leta prepeljali več tovora kot lani, zlasti iz Luke Koper.



Infrastruktura

Letošnja zima je bila izjemna tako glede dolžine in nizkih temperatur, kot tudi glede zasneženosti, kar je od vzdrževalcev prog zahtevalo dodatne napore za vzdrževanje čim bolj normalne prevoznosti prog.



Aktualno

Proga med Jesenicami in Novo Gorico bo julija praznovala stoti rojstni dan. Nanj bodo spomnile številne prireditve in tudi obnova postaj ob progi.



Uvodnik

dr. Jože Jurkovič,
generalni direktor

1

Prihodnost se je že začela

V zadnjih dneh in tednih je bilo o prometu izrečenega in napisanega zelo veliko. V državnem zboru je minister mag. Janez Božič javnosti predstavil razvojno naravnano Resolucijo o prometni politiki, ki bo v prihodnosti krojila ne le promet, temveč tudi večino drugih gospodarskih panog, okolje – skratka, velik del našega vsakdanjega življenja. Številni razpravljalci iz strokovne in civilne javnosti so razgrinjali svoja mnenja, dodajali svoje poglede in poudarke. Znatno del celotne razvojne strategije prometa se nanaša tudi na železniški promet. Da imajo v tovornem transportu Slovenske železnice pomembno vlogo, je jasno vsakomur. Osredotočimo se danes na enega večjih deležev na tem segmentu.

Naši vlaki prepeljejo okrog sedem desetih tovora Luke Koper, na drugi strani pa luški tranzit pomeni kar četrtno vsega našega tovora, njegove količine pa se iz leta v leto povečujejo. Železniška povezava Luke z osrčjem Slovenije je ena najbolj obremenjenih prog slovenskega železniškega sistema. Odsek med Divačo in Prešnico je bil zgrajen že daljnega leta 1876, odsek od Prešnice do Kopra pa leta 1967. Kljub skorajda stoletnemu razmiku med gradnjama obeh odsekov proge sta si ta po svojih lastnostih zelo podobna. Za celotno progo so namreč značilni strmi nakloni in vijugast potek. Iz Kopra se proga tako rekoč z morske gladine povzpne kar na 539 metrov nad morjem na postaji Rodik. Proga med Divačo in Koprom ima zato značilnosti gorske proge z zelo vijugasto traso in strmimi vzponi. Vse to vpliva tudi na obremenitve in obrabo vseh elementov proge. Po tej progi z izjemno težkim potekom pa iz leta v leto potuje več tovora in potnikov. Za primerjavo – leta 1996 je na omenjeni progi skupaj peljalo dobrih 13.000 vlakov. Lani jih je bilo že skoraj 29.000.

Z zadovoljstvom lahko vsi ugotavljamo, da se je v zadnjih mesecih znatno izboljšalo sodelovanje med luko in železnicami. Rezultati so vidni predvsem na operativni ravni, torej v prepeljanih količinah, kjer »posadke« pod novima vodstvom dokazujejo, da znajo in zmorejo narediti več. Prepričan sem, da to še niso končni rezultati. Tako Slovenske železnice kot Luka Koper namreč v naslednjih letih načrtujemo še več prevozov. Z nadaljnjim izboljševanjem delovnih procesov, sodelovanjem in s čim hitrejšo posodobitvijo obstoječe proge bomo zmogli konkurirati obvoznik potem, ki jih okrog Slovenije ni malo.

Prihodnost obeta slovenski luki in železnicam večje količine in tudi boljši tovor. Priprave na večjo pretočnost omenjene proge že potekajo. Več pogovorov ministrstva, Luke, agencije in železnic na najvišjih ravneh je zagotovilo, da se bodo načrti čim prej uresničili. Investicijski posegi na napravah SVTK, širitev tirnih zmogljivosti na tovorni postaji v Kopru in posegi na drugih postajah, povečanje energijskega napajanja in druge posodobitve, ki so načrtovane v projektu, bodo povečale zmogljivosti proge, da bo za nekaj prihodnjih let omogočila večjo pretočnost in s tem nadaljnji razvoj luke in železnic ter tako ugodno vplivala na celoten gospodarski razvoj.

Slovenske železnice bomo k vsemu načrtovanemu gotovo prispevale svoj delež! Nekaj posegov za zmanjšanje obremenitev vozne mreže je bilo že narejenih. Že spomladi pa bomo okrepili vodnike, kar bo električnim lokomotivam omogočilo še večji odjem električne energije in s tem skrajšanje voznih časov ter vleko težjih vlakov. Z letošnjo dobavo novih lokomotiv in vagonov bo omogočeno nadaljnje optimiranje prevozov na tej trasi. Na zadnjem sestanku luke, železnic in agencije je naš minister dal zelo jasne usmeritve pri tem projektu. Seveda pa smo proučili tudi stanje in pripravo projektov na drugih kritičnih odsekih in postavili nove prednostne naloge, da bi posodabljanja infrastrukture tekla v smotrnem vrstnem redu. A o tem kdaj drugič.

Če smo v naslovu zapisali nekaj o prihodnosti, pa še končajmo v tem tonu. Prav v teh dneh prihajajo novice o optimističnih infrastrukturnih načrtovanjih v našem sosedstvu. V času neizprosne tržne tekme na evropskem prizorišču nas takšne novice lahko samo dodatno spodbudijo k uresničitvi navedenih načrtov. K njim lahko pripomore prav vsak izmed nas, s povečanim prizadevanjem na svojem delovnem mestu in okrepljenim sodelovanjem. Zavedati se moramo, da se je tudi za nas prihodnost že začela!

3
7
9
10
11
12

Železnice Slovenije, Hrvaške, Republike Srbske in BIH o skupnih načrtih

Generalni direktor Slovenskih železnic dr. Jože Jurkovič se je 16. in 17. februarja v Sarajevu sestel z generalnimi direktorji Hrvaških železnic, Železnic Republike Srbske in Železnic Federacije Bosne in Hercegovine. Pogovori so tekli predvsem o sodelovanju v tovarnem in v potniškem prometu.

Generalni direktorji štirih železnic so se dogovorili, da bodo na področju tovarnega prometa trgu ponujali skupne storitve, ki bodo konkurenčne cestnim prevozom. Do 15. marca bodo določeni komercialni pogoji novega produkta na relaciji Sarajevo-Ljubljana/Beljak-Sarajevo, slovenske in bosanske železnice pa bodo tudi oblikovale skupno strategijo trženja storitev s posebnim poudarkom na potencialu Bosne in Hercegovine.

V potniškem prometu je skupni cilj sodelujočih železnic čim prejšnja uvedba neposredne povezave na relaciji Sarajevo-Ljubljana-



Dr. Jože Jurkovič v pogovoru s predsednikom vlade Federacije Bosne in Hercegovine dr. Ahmetom Hadžipašićem (drugi z desne).

Sarajevo (brez predsedanja v Zagrebu) in na relaciji Sarajevo-Beograd-Sarajevo.

Generalni direktorji so se dogovorili tudi, da bodo v prihodnje razvijali cenovno in kakovostno privlačne ponudbe v mednarodnem potniškem prometu po vzoru letalskega prometa, v

tovarnem prometu pa vlake prevzemali na zaupanje. Sodelujoče železnice bodo tudi skupaj razvijale železniško infrastrukturo in združljivo informacijsko tehnologijo ter skupne projekte, ki bi lahko konkurirali za sredstva Evropske unije.

Dr. Jurkovič se je sestel tudi s pred-

sednikom vlade Federacije Bosne in Hercegovine dr. Ahmetom Hadžipašićem in prometnim ministrom Republike Bosne in Hercegovine mag. Nedžadom Brankovićem, ki sta obljubila pomoč pri iskanju rešitev za povečanje železniškega prometa med Slovenijo in BIH.



V začetku februarja je naše podjetje doživelo visok obisk. Na obisku je bil predsednik švedskega parlamenta, dr. Björn von Sydow. V spremstvu generalnega direktorja dr. Jožeta Jurkoviča in njegovih sodelavcev si je na lastno željo ogledal železniški muzej in z zanimanjem prisluhnil razlagi naših muzealcev.



Zidanomoška godba je že dolga leta neločljiv spremljevalec različnih prireditev po vsej Sloveniji, zlasti tistih, povezanih z železnico. Korak k še večji povezanosti z našim podjetjem pa so godbeniki pred kratkim storili s preimenovanjem v Godbo Slovenskih železnic.

Nov osrednji računalnik

Dorado 140 SP
za zanesljivost in razvoj

Že sama beseda »železnica« povzema dolgoletno pojmovanje tirnega prometa kot sistema, ki je neločljivo povezan predvsem s trdnostjo in nepremičnostjo železa. V resnici pa je železnica že dolgo precej več kakor seštevek tirov in vlakov, ki vozijo po njih. Čedalje večjo vrednost imajo hitre in točne informacije in z njimi povezane komunikacijske poti.

Tudi v našem podjetju si odvijanja železniškega prometa brez primerne informacijske podpore že dolga leta ne moremo več predstavljati. Zanj skrbiti sodelavci v Centru za informatiko. Informacijski sistem, za katerega skrbiti naši informatiki, združuje večino najpomembnejših procesov v sistemu, od tekočega odvijanja, načrtovanja in zaračunavanja

storitev tovarnega in potniškega prometa pa do vodenja prometa, nabave materiala in opreme, kadrovske evidenc in podobno. Zaradi narave železniškega prometa so aplikacije, ki pokrivajo te storitve, med sabo tesno prepletene, osrednji del sistema pa je glavni računalnik. Ravno pri njegovi uporabi pa so se zaradi njegove starosti zadnja leta pojavljale čedalje večje težave, saj proizvajalec opreme zaradi njene starosti ni mogel več zagotavljati ustreznih ravni vzdrževanja, poleg tega pa so zaradi stalnega razvoja aplikacij in povečevanja obsega dela obremenitve močno presegle zmogljivosti računalnika. Kritično zmanjšana zanesljivost, nedopustno dolgi odzivni časi ter premajhne zmogljivosti osrednje-

ga računalnika za razvoj novih aplikacij so terjali nujen nakup novega računalnika. Po večletnem prestavljanju nujne investicije je 4. januarja letos »oživel« novi osrednji računalnik Dorado 140 SP.

V času, ko že zastarelost osebnih računalnikov na naših pisalnih mizah merimo v mesecih, so podatki o starosti dosedanjega srca našega informacijskega sistema res povedni. Sestavljen je bil iz treh računalnikov. Dve enoti 2200/400, iz leta 1992, sta namenjeni za obračun plač, aplikacije za materialno poslovanje, poprodajne dejavnosti v potniškem prometu ter za različne statistične obdelave. Osrednji računalnik, na katerem so do začetka januarja tekale tudi vse

aplikacije tehničnega informacijskega sistema, namenjenega spremljanju železniškega prometa in pošiljk, pa je bil le malo mlajši – iz leta 1995.

»Verjetnost daljšega ali celo končnega izpada sistema se je zaradi njegove starosti iz dneva v dan povečevala,« pove direktor Centra za informatiko Miro Jovanovič. »Tega pa si preprosto nismo smeli privoščiti, saj bi izpad tehničnega informacijskega sistema lahko povzročil težko obvladljive motnje v železniškem prometu, celo zaustavitev tovornih vlakov in v

V začetku januarja smo na Slovenskih železnicah dobili dovolj zmogljivo orodje, ki omogoča ne le zanesljivo delovanje, temveč tudi nadaljnji razvoj novih aplikacij. Novi osrednji računalnik je še enkrat zmogljivejši od prejšnjega, obenem pa je nadgradljiv.

kratkem času povzročil milijardno škodo. Proizvajalec že od leta 2003 ni več mogel zagotavljati rezervnih delov, kar je še povečalo nevarnost kolapsa sistema.« Bil je zadnji čas za ukrepanje, saj je analiza obratovanja pokazala, da bi se brez informacijske podpore odvijanje tehnoloških in drugih procesov praktično ustavilo. Ker časa za celotno zamenjavo sistema in prenos aplikacij na drugo sistemsko podlago ali razvoj nadomestnih aplikacij ni bilo, je padla odločitev o nakupu novega osrednjega računalnika, na



Novi osrednji računalnik je popolnoma združljiv s starim, prinaša pa nove razvojne možnosti.

katerega naj se prenesejo funkcionalno nespremenjene aplikacije, ki bodo tudi vnaprej delovale v enakem, mapperskem okolju. Celostna prenova s preходом na sodobno okolje, na primer Windows ali Linux, bi namreč zaradi kompleksnosti sistema trajala kar dve do tri leta.

Jovanovič se rad pošali, da ga zunaj marsikdo vpraša, kaj pravzaprav na železnici sploh počnejo informatiki, saj večina ljudi sploh ne pozna vloge, ki jo imajo informacijske rešitve pri odvijanju železniškega prometa. »Marsikdo, tudi večina železničarjev, ne ve, da je naš informacijski sistem med najkompleksnejšimi v vsej Sloveniji. Z njim se lahko po velikosti in številu dostopov primerjajo le največji bančni sistemi, ki pa so veliko bolj enostranski. Vsebujejo namreč le finančno poslovanje, pri nas pa se prepletajo najrazličnejše aplikacije z vseh področij tehničnega in komercialnega dela poslovanja, ki morajo med drugim zagotavljati nemoteno izvajanje varnega železniškega prometa. Vendar tega ni mogoče doseči samo s tehnologijo, informacijski sistem so predvsem ljudje. Brez delavcev,

ki imajo visoka strokovna znanja, tudi obširna znanja s področja temeljnih železniških procesov in predvsem visoko delovno zavest, tega ne bi mogli izvajati.« Obremenitve, ki jim morajo biti kos osrednji računalniki v našem podjetju, so res izjemne. Sistem hkrati uporablja povprečno več kakor tisoč uporabnikov, vsako sekundo je skoraj 300 posegov v sistem, skupaj pa samo tehnični informacijski sistem vsebuje nič manj kot 6.600 programov. Na dan se izvede tudi čez 500 milijonov podatkovnih vrstic. Prav vsakega izmed programov so morali strokovnjaki Centra za informatiko preveriti na preskusnem strežniku ter po potrebi poskrbeti za preprogramiranje za združljivost z novo strojno in programsko opremo. Kljub odločitvi, da operacijski sistem ostaja enak, je zato prenos aplikacij na Dorado 140 SP trajal kar od lanskega avgusta do letošnjega januarja. V njem je uspešno sodelovalo 25 informatikov in več kot 30 predstavnikov različnih organizacijskih entot – uporabnikov posameznih sklopov aplikacij. Prostora za napake pač ni bilo, ob vključitvi je moral celoten sistem stoodstotno delo-

vati in zagotavljati nemoteno delovanje vseh vitalnih procesov. Prav zaradi natančnega preverjanja vseh komponent pri zagonu novega osrednjega računalnika ni bilo večjih težav, ki bi omejevale potek prometa, prehod na novo opremo pa je potekal brez kakršne koli izgube podatkov.

V začetku januarja smo na Slovenskih železnicah torej končno dobili dovolj zmogljivo orodje, ki omogoča ne le zanesljivo delovanje, temveč tudi nadaljnji razvoj novih aplikacij. Novi osrednji računalnik je še enkrat zmogljivejši od prejšnjega, obenem pa je nadgradljiv. Hkrati novi računalnik ni zaprt v svoj operacijski sistem, temveč dopušča uvajanje programskih rešitev v okolju Windows ali Linux, ki sta po vsem svetu najbolj razširjena. Razvoj se že nadaljuje s prenosom aplikacij poslovnega informacijskega sistema iz preostalih dveh računalnikov na sistem ES7000 (razvojni računalnik s podstatjo Windows), z zamenjavo strežnika za e-pošto, z uresničitvijo modula SAP za nepremičnine, uvajanjem e-računov in e-nabave. Tehnološki cilj je uporaba internetnih tehnologij

za podporo različnim poslovnim in komunikacijskim procesom v podjetju v obliki intranetnih e-storitev. V prihodnje naše informatike čaka še sodelovanje pri uvajanju novega sistema za izdelavo vozniških redov, odprava ročne prodaje vozovnic in predvsem prenova ISSŽP z novo podatkovno bazo za tovorni list. Hkrati pa poteka tudi organizacijsko oblikovanje sistema pomoči uporabnikom in vzdrževanja računalniške opreme.

»Dodatno bo treba uvajati standardizirane programske rešitve, ki se uvajajo na ravni mednarodnih institucij in bodo jutri obvezne tudi za Slovenske železnice. Ključno pa je, da smo naravnani kot interna razvojna informatika in bomo lahko vitalni del informacijskega sistema še vedno razvijali z lastnimi močmi in znanjem, saj gre za informacijsko podporo temeljni železniški proizvodnji. Na tak način železnici zagotovimo cenejši, enovit in celovit nadzor nad lastnimi procesi in s tem poslovno neodvisnost in konkurenčnost na trgu,« še poudari Jovanovič. Pri tem delu pa bo novi Dorado nepogrešljivo orodje.

Literarni in likovni natečaj 2006



Likovni in literarni natečaj Slovenskih železnic bo letos razpisan že šestintridesetič. Letos bo potekal na temo Stojim na postaji in čakam na vlak.

Natečaj, na katerega so vabljeni učenci in učence osnovnih šol, bo letos potekal od 1. marca do 7. aprila. Najboljših petdeset literarnih in prav toliko likovnih prispevkov bo nagrajenih s knjižnimi nagradami. Petdeset kolektivnih nagrad, železniških vozovnic za izlet po Sloveniji, bodo prejeli razredi, ki bodo poslali najboljše literarne in likovne izdelke.

Natečaj Slovenskih železnic ima ne le spoštljivo tradicijo, temveč

se vsako leto znova dokazuje z velikim odzivom osnovnih šol. Lani je razpisna komisija prejela kar 1.880 literarnih in 5.668 likovnih izdelkov. Sodelovalo je kar 222 šol oziroma njihovih podružnic ter zavodov.

Osnovne šole lahko izdelke, označene z imenom in priimkom učenca oziroma mentorja, razredom ter natančnim naslovom šole, do 7. aprila, z oznako Natečaj 2006, pošljejo na naslov Holding Slovenske železnice, d.o.o., Kolodvorska ul. 11, 1506 Ljubljana. Več informacij pa lahko vsi zainteresirani dobijo na telefonski številki 01/ 29 14 521.

Preventivni oddih letos tudi v Zdravilišču Laško

Ko pride v Zdravilišče Laško skupina železničarjev na oddih, potem je vsekakor veselo, pestro in zanimivo.

Hotelski kompleks leži sredi parka ob Savinji, le petnajst minut sprehoda do središča mesta. Bivali boste v sobi kategorije komfort v hotelu s štirimi zvezdicami. Vsi prostori v hotelu (bazenski kompleks, savna center, center zdravja in lepote, restavracije ...) so med seboj povezani, pod eno streho, tako da lahko pridete do vseh prostorov tudi v kopalnem plašču. V Zdravilišču Laško uspešno zdravijo poškodbe gibal, obolenja hrbtenice, revmatizem, mišična in nevrološka obolenja. Glede na vaše zdravstveno stanje boste po pregledu pri zdravniku fiziatru dobili seznam opravljanja terapij. Te večinoma potekajo v dopoldanskem času, popoldneve pa boste preživljali bolj sproščeno.

Za dobro jutro lahko obiščete jutranjo telovadbo ali jogo v telovadnici, v toplih mesecih pa tudi zunaj, v lepem ambientu zdraviliškega parka. Organizirana bo tudi terapevtska vadba v notranjem termalnem bazenu.

Na voljo vam bodo tudi številne športne aktivnosti. Fitnes center v zdravilišču je opremljen s kardio linijo in opremo za vse mišične skupine. Vadba bo potekala pod strokovnim vodstvom vaditeljev. Organiziran bo sprehod na hrib Hum, odpravili se boste na sprehod do okoliških cerkva ali izkoristili možnost igranja namiznega tenisa, izposoje koles, balinanja in igranja tenisa.

Seveda ne bo manjkal tudi poučni del oddiha. V zdravilišču bodo pripravili predavanje zdravnika o zdravem načinu življenja, predavanje fizioterapevta na temo proti bolečini v križu ter praktičen prikaz in učenje vaj proti bolečini v križu, ki so najpogostejše težave našega časa.

Popoldan boste odšli na potep. Prvi dan na ogled mesteca ob Savinji, kjer se boste sprehodili po ulicah in izvedeli kaj več o zgodovini in kulturnih znamenitosti tega malega turističnega mesteca. Ogledali si boste tudi pivovarno, nato pa degustirali paletu laških piv v Okrepčevalnici Pri mostu.

V poletnih mesecih bo tudi v zdraviliškem parku veselo. Enkrat v tednu bodo hotelsko večerjo pripravili kar pod krošnjami dreves ob glasbi harmonike. Ob sredo, petkih in sobotah se bo razlegala glasba hotelskega dueta, animatorka zdravilišča pa bo pripravila razne družabne igre.

Poleg terapij, sprehodov, plesa in izletov je prosti čas gostom namenjen za sprostitev in obisk meditacije, barvne terapije, za plavanje v notranjem in zunanjem termalnem bazenu ter za obisk savna centra. Po želji vam bodo organizirali tudi izlet v okolico Laškega: ogled doline Gračnice in kartuzije Jurklošter, piknik na Marofu, ogled Celja z gradom (doplačilo) ...

Dobrodošli v mestu zdravja, piva in cvetja

Informacije in rezervacije:

tel.: 03 7345 122, e-pošta: info@zdravilisce-lasko.si

več o ponudbi na

www.zdravilisce-lasko.si

Zdravilišče Laško d.d.

Zdraviliška cesta 4, 3270 Laško



Z vlakom v Prago, Zürich, Budimpešto ali na Dunaj

29 evrov



Cena vozovnice je plačljiva v tolarški protivrednosti.

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

Na sledi Mozartu ...

Letos mineva 250 let od rojstva enega največjih skladateljev klasične glasbe – Wolfganga Amadeusa Mozarta. V Avstriji bodo vse leto potekale številne prireditve – razstave, predavanja in koncerti, posvečeni spominu na delo in življenje čudežnega otroka in genija. Čeprav je živel zelo kratko (vendar razgibano) življenje, je Mozartu uspelo napisati 21 oper – med najbolj znanimi so seveda Figarova svatba, Don Juan ter Čarobna piščal – ter nešteto klavirskih, violinskih in koncertov za druge instrumente, da o simfonijah, sonatah, arijah in mašah ne govorimo. V Mozartovem življenju sta še posebej pomembni dve avstrijski mesti – Salzburg kot rojstno mesto in Dunaj, kjer je mojster živel do konca svojega kratkega življenja; umrl je star 35 let.

Salzburg, ki je letos razglašen za mesto kulture, je prepleten s kraji, ki hranijo spomin na Mozarta – Mozartova rojstna hiša, Mozartov trg z njegovim spomenikom. Poleg tega so tu še trg z vodnjakom

Salzburg, ki je letos razglašen za mesto kulture, je prepleten s kraji, ki hranijo spomin na Mozarta.



in rezidenco, stari trg, mestna hiša, trgovska ulica Getreidegasse z univerzo, univerzitetna cerkev, katedrala, trdnjava Hohensalzburg, od koder je prekrasen pogled na panoramo mesta, deželno gledališče, Mozarteum, dvorec Mirabell ... V počastitev spomina na slavnega meščana v Mozartovem rojstnem mestu Salzburg vsako leto pripravijo glasbeni festival.

Dunaj še do danes v mestnem središču ohranja Mozartovo bivališče Figarohaus. Tukaj je še dvorec Hofburg, kjer je Mozart pogosto nastopal, stolnica Sv. Štefana, kjer se je poročil s Constanzo Weber, Mozartov spomenik v Burggartnu, Michaelerkerche, kjer je nekaj dni po njegovi smrti potekala maša, pokopališče St. Marx, kjer so Mozarta pokopali ... Na Dunaju se lahko udeležite tudi koncerta v Hofburgu, kjer Hofburgorchester igra njegova dela.

Letos je torej pravi čas, da se odpravite na izlet v Salzburg in/ali na Dunaj. Glede na številne povezave med Ljubljano in Salzburgom, Ljubljano in Dunajem ter Salzburgom in Dunajem ali obratno, verjamemo, da organizacija takega izleta ne bo prevelik zalogaj.

Pri potovanju v Salzburg imate na voljo vsak dan štiri neposredne povezave:

odhod Ljubljana ob 10.10, prihod Salzburg ob 14.55 – vlak EC 212;
odhod Ljubljana ob 12.05, prihod Salzburg ob 16.48 – vlak EC 314;
odhod Ljubljana ob 16.00, prihod Salzburg ob 20.48 – vlak IC 210 ter
odhod Ljubljana ob 23.42, prihod Salzburg ob 4.10 – vlak MV 296
odhod Salzburg ob 1.38, prihod Ljubljana ob 6.05 – vlak MV 297;
odhod Salzburg ob 9.04, prihod Ljubljana ob 13.53 – vlak IC 211;
odhod Salzburg ob 13.04, prihod Ljubljana ob 17.42 – vlak EC 213 ter
odhod Salzburg ob 17.13, prihod Ljubljana ob 21.42 – vlak EC 315

Pri potovanju na Dunaj pa imate na voljo tri vsakodnevne povezave (dve sicer z vmesnim prestopanjem, ena pa je neposredna povezava):

odhod Ljubljana ob 8.30, prihod Maribor ob 10.17 – vlak ICS 14, prestop,
odhod Maribor ob 10.20, prihod Dunaj ob 14.02 – vlak EC 158;

odhod Ljubljana ob 12.45, prihod Maribor ob 15.08 – vlak 506, prestop,
odhod Maribor ob 16.21, prihod Dunaj ob 20.02 – vlak EC 156 ter

odhod Ljubljana ob 15.50, prihod Dunaj ob 22.02 – vlak EC 150

odhod Dunaj ob 5.57, prihod Maribor ob 9.38 – vlak EC 157, prestop,
odhod Maribor ob 10.20, prihod Zidani Most ob 11.47 – vlak 2803,
prestop, odhod Zidani Most ob 11.55, prihod Ljubljana ob 13.03 – vlak 2260;

odhod Dunaj ob 7.57, prihod Ljubljana ob 14.10 – vlak EC 151 ter

odhod Dunaj ob 15.57, prihod Maribor ob 19.47 – vlak EC 159, prestop,
odhod Maribor ob 19.50, prihod Ljubljana ob 21.38 – vlak ICS 23

Nešteto cenovnih ugodnosti pri potovanjih v Avstrijo lahko samo še utrdi pravilnost odločitve. Pri povratnem potovanju v Salzburg ali na Dunaj lahko izbirate med ponudbo City Star International (za posamezne potnike in majhne skupine), ponudbo s posebnim 50-odstotnim popustom (za potovanja skupin desetih oseb in več) in vozovnico SparSchiene, ki je najnovejša cenovna uspešnica za posameznike, ki se odločijo za obisk Dunaja.

Z vozovnico City Star International bo za povratno potovanje posameznik pri potovanju v Salzburg plačal 11.263 tolarjev; če skupaj potuje pet oseb, je cena bistveno nižja – le 6.758 tolarjev na osebo. Pri potovanju na Dunaj bo ena oseba plačala 13.420 tolarjev, če potuje skupaj pet oseb, pa je cena na osebo le 8.052 tolarjev. Ponudba City Star je še posebej primerna za potovanje družin, saj otroci v starosti od 6 let do 15 let v spremstvu staršev ali starih staršev po tej ponudbi potujejo brezplačno, otroci v starosti do 6 let pa potujejo brezplačno, ne glede na to, s kom potujejo.

Za potovanja skupin 10 oseb in več lahko izrabite posebni 50-odstotni popust, kjer boste pri potovanju v Salzburg plačali 9.364 tolarjev na osebo, pri potovanju na Dunaj pa 13.564 tolarjev na osebo. Otroci v starosti od 6 do 15 let imajo kar 75 odstotkov popusta, mlajši od 6 let pa potujejo brezplačno. Če želite obiskati samo Dunaj, pa lahko kupite vozovnico SparSchiene za 6.950 tolarjev za potovanje v eno smer oziroma 13.899 tolarjev za povratno potovanje.

Podrobnejše informacije o voznem redu vlakov in cenah vozovnic 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.

Evropski lokalni potniški promet

»Tretji železniški paket«, ki ga je sprejel parlament Evropske unije aprila lani, med drugim predvideva odprtje nacionalnih železniških trgov za potniški promet prek meja leta 2008. Najpozneje leta 2012 naj bi bil nacionalni transport popolnoma liberaliziran.

Soočanje z močno konkurenco je torej nov izziv za vodstva železnic v vsej Evropski uniji. Vsi se zavedamo, da je lokalni promet nepogrešljiva javna dobrina družbe in da mora biti zagotovljen tudi na liberaliziranem trgu. Ne glede na to pa mora biti načrtovanje razvoja prometa dolgoročno in mora obenem upoštevati čedalje večje zahteve po zaščiti okolja. Avstrija kot predsedujoča v EU v tem polletju želi svojo vlogo poudariti tudi na transportnem trgu, in tako so Avstrijske železnice od 17. do 18. februarja organizirale sestanek z naslovom 1. evropsko srečanje lokalnega prometa. Nanj so povabile predstavnike železniških uprav članic EU ter Švice, kot predstavnice s skoraj »idealno« organiziranim železniškim prometom. Povabilu so se poleg predstavnikov železnice gostiteljice odzvali predstavniki CIE, DSB, DB, VR, MAV, LG, PKP, CP, ZSSK, SŽ, SNCB, SNCF ter podjetja PostAuto iz Švice.

V prvem delu srečanja je Wilhelmine Goldmann, ki sicer vodi lokalni potniški promet ÖBB, predstavila bistvene značilnosti lokalnega železniškega prometa v Avstriji. Iz njene predstavitve je bilo očitno, da se v Avstriji država zaveda pomena razvijanja javnega prometa in da zato na svoja pleča prevzema tudi ustrezno breme finančne odgovornosti.

V prihodkih lokalnega prometa ÖBB imajo tako tarifni prihodki (prihodki na podlagi prodanih vozovnic) skoraj zanemarljiv delež, to je 17 odstotkov. Več kot 60 odstotkov prihodka pomeni subvencioniranje prometa kot javne dobrine, pomembne deleže pa imajo tudi druge transportne pogodbe in kompenzacije. Čeprav je avstrijska javnost precej naklonjena uporabi javnega prevoza, pa se kljub temu nekako ne

Soočanje z močno konkurenco je nov izziv za vodstva železnic v vsej Evropski uniji. Vsi se zavedamo, da je lokalni promet nepogrešljiva javna dobrina družbe in da mora biti zagotovljen tudi na liberaliziranem trgu.

more »posloviti« od uporabe avtomobila. V anketi, ki so jo izvedli marca 2005, namreč kar 84 odstotkov vprašanih ni bilo naklonjenih temu, da bi osebni avto postal v dnevni migraciji manj pomemben dejavnik, kakor je danes. Prav zaradi slednjega ÖBB menijo, da je v javnosti krepitev ugodne podobe javnega prometa eden od najbolj nujnih korakov pri njegovem izboljševanju.

Nič seveda ni brezplačno in enostavno, kar jasno kažejo nemške izkušnje. DB se usmerja v izboljšanje konkurenčnosti in dvig zadovoljstva potnikov. Da bi to dosegli, razvijajo pestro paleto storitev, dvigajo kakovost ter pozorno sprem-

ljajo stroške in produktivnost. V zadnjih letih so tako močno izboljšali vozni park (leta 2000 je bila povprečna starost vozil DB Regio 20,2 leta, leta 2005 pa le še 16,1 leta) ter dvignili hitrosti. Da bi dosegli čim boljše izkoriščenost vozil zunaj konic, tudi v lokalnem prometu razvijajo ugodne ponudbe po pavšalni ceni.

Kot predstavnik novih članic EU je direktor potniškega prometa Madžarskih železnic Miklos Devecz predstavil svoje izkušnje, ki so, resnici na ljubo, precej podobne našim. Zadnjih 15 let na Madžarskem je za železnico obdobje izgubljenih priložnosti – država je veliko vlagala v razvoj cestne infrastrukture in skoraj pozabila na železnico.

V razpravi, ki je sledila predstavitvam, so udeleženci poudarili nekaj najpomembnejših pogojev, ki bi morali biti izpolnje-

»Tretji železniški paket«, ki ga je sprejel parlament Evropske unije aprila lani, med drugim predvideva odprtje nacionalnih železniških trgov za potniški promet prek meja leta 2008. Najpozneje leta 2012 naj bi bil nacionalni transport popolnoma liberaliziran.

ni pred popolno liberalizacijo trga. Tu gre predvsem za harmonizacijo transportnega trga (da bo mogoče izvajati storitve čez meje, za kar bo poskrbe-

la ustrezna zakonodaja), nadzorovano konkurenco (ki naj prepreči divjo privatizacijo, ki lahko skupnosti povzroči dolgoročne negativne posledice – konkreten primer za to je Velika Britanija, ki so jo nekateri označili kot primer popolnega poloma v železniškem prevozu), dolgoročno transportno politiko ter večje razumevanje in podporo železnicam Vzhodne Evrope, če naj bi te šle v korak z razvojem. Jasno oblikovane pogodbe med železniškimi podjetji in državo so obenem prvi pogoj za ustrezen razvoj prometa.

Med pomembnimi dejavniki za razvoj železniškega prometa je bila omenjena tudi potreba po spremembi poslovne kulture in miselnosti ter motivaciji vseh zaposlenih, ki so v državnih službah pogosto »uspavani«. Predstavniki nekaterih železnic so se dotaknili tudi vloge sindikatov, ki marsikdaj v skrbi za zaščito delavcev tem dolgoročno delajo medvedjo uslugo. Nujno se je pač treba soočiti z realnostjo, da bodo naročniki - država, lokalne skupnosti itd. - sklepali pogodbe o opravljanju storitev javnega prevoza z najugodnejšimi izvajalci. In če bodo to zasebna avtobusna ali železniška prevozna podjetja, bodo »državne« železnice in s tem njihovi delavci izgubili posel. Priprava na konkurenco v nobeni državi ne bo enostavna in če se primerjamo z videnim in slišanim na tem srečanju, je tudi pri nas skrajni čas, da o tem začnemo resno razmišljati – na vseh ravneh.

SŽ Express

Rekordni prevozi
malih pošiljk

Ime SŽ Express že kar nekaj let pomeni prevoz malih pošiljk Slovenskih železnic. Priznati pa je treba, da si zaradi nejasne vizije in tehnološke zastarelosti SŽ Express dolga leta ni zmožal odrezati spodobnega kosa tržne pogače. Jeseni 2004 pa se je preoblikoval na novih temeljih.

Podatki o prepeljanih pošiljkah po prvem celotnem letu poslovanja po novem kažejo, da je šlo za korak v pravo smer, dobri poslovni rezultati pa se nadaljujejo tudi letos.

Po besedah vodje službe za prevoz malih pošiljk Jožeta Županca so lani prepeljali 30.033 ton malih pošiljk, kar je za dobrih 2.800 ton oziroma šest odstotkov več kakor leto prej. »Leto 2004 pa smo presegli tudi na dohodkovni strani, za sedem odstotkov.« Na boljše rezultate sta vplivala zlasti zadnja meseca leta. Novembra so prepeljali kar za 30 odstotkov več pošiljk kakor predlani, decembra

pa so rezultate presegli za 27 odstotkov. »Ti dosežki kažejo, da so spremembe, ki smo jih začeli uvajati septembra 2004, končno pokazale rezultate,« je zadovoljen Županc.

SŽ Express se je jeseni 2004 preoblikoval na novih temeljih.

Podatki o prepeljanih pošiljkah po prvem celotnem letu

poslovanja po novem kažejo, da je šlo za korak v pravo smer, dobri poslovni rezultati pa se nadaljujejo tudi letos.

Razlog za dobro poslovanje SŽ Expressa gre iskati v njegovi povezavi s tovarnim prometom Slovenskih železnic. Logistični centri so optimalno geografsko razporejeni po vsej državi – so v Ljubljani, Mariboru, Celju, Novi Gorici in v Novem mestu. Vseh



pet logističnih centrov je neposredno povezanih z železniško infrastrukturo, kjer prevoz poteka dan in noč. Kljub zmanjšanju števila zbirnih in logističnih centrov z enajstih na pet in zmanjšanju števila zaposlenih s 158 na 119 se storitve širijo, tudi z upo-

rabo sodobnega informacijskega sistema. Danes SŽ Express ponuja prevoz malih pošiljk po Sloveniji od vrat do vrat v roku 24 ur, prevoz med kraji v bližini logističnih centrov ter vagonске prevoze večjih tovorov med logističnimi centri, prav tako v 24 urah.

Lansko dobro poslovanje SŽ Expressa se je nadaljevalo tudi v prvih dveh letošnjih mesecih. Januarski prihodki so kar za 20 odstotkov višji kot januarja lani, za 14 odstotkov pa je bil presežen tudi načrt za ta mesec. Pri tem pa je treba poudariti, da skupne prihodke znižujejo le v primerjavi z letom 2005 40-odstotni prihodki iz drugih dejavnosti (skladiščenje blaga). Vzrok za slabo doseganje načrtov na tem področju gre iskati v neprimerni organiziranosti segmenta malih pošiljk in Sekcije za tovarni promet Ljubljana. Kar 99 tovrstnih prihodkov je namreč doseženih v skladišču Ljubljana Moste na Kajuhovi 51, ki ga upravlja omenjena sekcija. Poleg prihodkov so se povečale tudi količine



prepeljanega tovora. Januarja je bilo prepeljanih 2.318 ton malih pošiljk, od tega 70 ton v mednarodnem prometu. S tem je bil načrt presežen za 12 odstotkov, lanski januarski dosežki pa za kar 16 odstotkov. Med 1. in 22. februarjem pa je bilo prepeljanih 2.278 ton malih pošiljk, kar za 46 odstotkov več kot v istem lanskem obdobju.

Po obdobju osredotočanja na notranji promet so v SŽ Expressu več pozornosti začeli namenjati mednarodnim povezavam. Letos so število povezav s Hrvaško povečali z ene na teden na eno na dan, Slovenijo pa od februarja vsak dan povezujejo tudi s Srbijo in Črno goro. Novosti pa se obetajo tudi pri voznem parku SŽ Expressa. Objavljena sta bila že



Ena poglavitnih prednosti SŽ Expressa je neposredna povezava z železniško infrastrukturo, kjer prevoz poteka 24 ur na dan.

javna razpisa za nakup šest vozil – kombijev in tovornjakov z dviznimi klančinami za prevoz malih pošiljk. Tem se bodo pridružili še trije viličarji z nosilnostjo 1,8 tone ter štirje viličarji in tovornjak za železniški avtoprevoz. Skupna vrednost nove mehanizacije je okrog 105 milijonov tolarjev, nova vozila pa bodo dobavljena predvidoma konec maja.

Pomemben delež pri doseganju

odmevnosti SŽ Expressa pa prinaša tudi sodelovanje na različnih strokovnih prireditvah. Zelo odmevna je bila predstavitev SŽ Expressa na konferenci Logistik v začetku februarja. »Odziv udeležencev ob obisku našega razstavnega prostora je bil izredno dober, in sklenili smo že prve pogodbe o prevozi malih pošiljk,« pravi Jože Županc.

Načrtov in priložnosti pri pre-

vozu malih pošiljk torej nikakor ne manjka. Kot kažejo zadnji poslovni rezultati, je SŽ Express na pravi poti. Nova cestna vozila in informacijski sistem, ki bo že v kratkem uporabnikom omogočil sprotno spremljanje vseh podatkov o naročilih in gibanju pošiljk v notranjem in mednarodnem prometu, pa bodo dali podlago, na kateri se bodo prevozi malih pošiljk lahko še razvijali.

Januarja in februarja kljub hudi zimi več tovora kakor lani

Januarja so tovorni vlaki Slovenskih železnic prepeljali 1,32 milijona ton tovora in opravili 269 milijonov netotonskih kilometrov. S tem so bili primerljivi lanski rezultati pri količini tovora preseženi za 6,2 odstotka, pri netotonskih kilometrih pa za 8,2 odstotka.

Dobri rezultati se nadaljujejo tudi februarja. V prvih dveh tednih je bilo prepeljanih 682.000 ton tovora in opravljenih 140 milijonov netotonskih kilometrov. V primerjavi z lanskim februarjem je bilo tovora za 9 odstotkov več, tovorni vlaki pa so opravili za 11 odstotkov več netotonskih kilometrov.

S temi rezultati so naši tovorni vlaki lanske dosežke presegle pri količini tovora za obseg prevozov 3,7 dni in pri netotonskih kilometrih kar za 4,5-dnevni obseg dela.

Še posebej veliko je bilo povečanje tovora na progi iz Kopra

proti notranjosti. Januarja je iz Kopra odpeljalo kar za dobrih 10 odstotkov več vlakov kakor lani, za skoraj 2 odstotka je v primerjavi z lanskim januarjem večje tudi število vagonov na vlak.

Omenjeni pozitivni rezultati so še toliko pomembnejši, ker smo jih Slovenske železnice dosegle v izjemno negativnih vremenskih razmerah. Zlasti to velja za progno med Koprom in Divačo, ki je ena od najbolj obremenjenih železniških arterij v Sloveniji. Debela snežna odeja je pokrila tudi Kras in del Primorske vse do Črnega Kala. Samo na tej progi je bilo med 12. oktobrom in 14. februarjem 13 zlomov tirnic, ki jih je bilo treba takoj sanirati, zaradi žleda pa so zamrzovale celo kretnice v Kopru. Kljub tem težavam vlaki niso stali, temveč, kot omenjeno, prepeljali več tovora kot lani.



Kljub izredno slabim vremenskim razmeram so naši tovorni vlaki prepeljali več tovora.

Huda zima ovirala promet tudi v Primorju

Proga Divača-(Prešnica)-Koper je verjetno ena najbolj obremenjenih slovenskih železniških arterij na omrežju Republike Slovenije. Odsek proge Divača-Prešnica-(Pulj) je bil zgrajen leta 1876, proga Prešnica-Koper pa 1967. Kljub skoraj stoletnemu razmiku v gradnji pa sta si oba odseka po geometrijskih lastnostih zelo podobna. Vzdolžni nakloni so zelo veliki pa tudi ostre krivine si sledijo ena za drugo. Izjemne so tudi višinske lastnosti proge, ki mora na dolžini 28 kilometrov premagati 490 metrov višinske razlike, kar pomeni 17,5 promila povprečnega naklona, na odseku Prešnica-Rižana pa povprečni nakloni presegajo 20 promilov. Že tako težavnim temeljnim lastnostim proge in utrujenosti materiala ob izrednih obremenitvah pa se je letos pridružila še zelo dolga in hladna zima.

»Letošnja zima je bila izjemna tako glede dolžine in nizkih temperatur, kot tudi glede zasneženosti,« pove šef Sekcije za vzdrževanje prog Postojna, Igor Baša. »Debela snežna odeja je pokrila tudi Kras in del Primorske vse do Črnega Kala, kar je od vzdrževalcev prog zahtevalo dodatne napore za vzdrževanje čim bolj normalne prevoznosti prog.«

Ker so že pred začetkom zime vedeli, da je število delavcev premajhno za zagotavljanje neprekinjene zimske službe, so v sodelovanju z vodenjem prometa pripravili realen operativni načrt, kjer so opredelili njihove prednostne naloge in določili prometni režim v času sneženja. Progo so razdelili na dva operativna dela. Na delu med Ljubljano in Prestrankom so se dogovorili za opravljanje zimske službe le v dnevem času z vožnjo vlakov

ponoči le v premo. Za del proge med Pivko in Koprom pa je bila predvidena zasedba postaj Pivka, Divača in Hrpelje Kozina tudi ponoči. Te tri postaje so bistvene za nemoteno odvijanje prometa pozimi, saj so potrebne odklonske vožnje, grelne naprave na kretnicah pa zaradi burje in nanosov snega delujejo le omejeno in je vsako kretnico treba ročno očistiti, da se sploh da prestaviti.

In omenjene natančne priprave so bile v letošnji zimi res potrebne. V času med 12. oktobrom in 14. februarjem je bilo na območju SVP Postojna, brez proge Divača-Koper, 14 zlomov tirnic, na omenjeni progi pa 13, kar jasno govori o utrujenosti materiala, ki ga je hud mraz še dodatno obremenil. Zaradi nizkih temperatur so bile pogoste tudi težave s prestavljanjem kretnic, ki so jih povzročali debela snežna odeja in nizke temperature z burjo. Zaradi omenjenih težav je

bilo vzdrževalno osebje izjemno obremenjeno, še posebej tisti, ki so morali delati na kretnicah ponoči.

Na odseku proge Pivka-Divača ter Pivka-Ilirska Bistrica – državna meja je bilo tudi ogromno dela pri vzdrževanju svetlega profila proge, saj je bilo treba iz predorov stalno odstranjevati led. To je bilo še posebej pomembno, ker iz Luke Koper vsak dan prepeljemo na stotine avtomobilov, ki bi jih lahko ledene sveče ali ledeni stebri poškodovali. Delo je zaradi prepiha in nizkih temperatur zelo težko.

Nekaj manjših težav se je pojavilo le na progi Divača-Koper, ker postaja Hrpelje Kozina nima električnih grelnih naprav na kretnicah, plinske pa zaradi burje ugašajo. Gretja kretnic tudi ni na postajah Hrastovlje in Rižana ter seveda Koper. Zato so nekajkrat, ko so zaradi žledu kretnice zamrzile, in se niso dale prestavljati, nastale manjše ovire, vendar

vlaki zaradi njih niso stali. Poleg vseh naštetih in drugih neomenjenih del so delavci SVP Postojna veliko pozornosti namenili tudi čiščenju peronov

Prav progovzdrževalnemu osebju po vsej Sloveniji gre zahvala, da so vlaki kljub rekordni zimi vozili s kar najmanj ovirami in upravičili svoj sloves najzanesljivejšega prevoznega načina.

in dostopnih poti za uporabnike železniških storitev. Prav tako kot kolegi po drugih sekcijah so delo morali opraviti v čim krajšem času in v težkih vremenskih razmerah. Prav progovzdrževalnemu osebju po vsej Sloveniji gre zahvala, da so vlaki kljub rekordni zimi vozili s kar najmanj ovirami in upravičili svoj sloves najzanesljivejšega pre-



Bohinjska proga praznuje

Bohinjska proga je zaradi raznolikosti pokrajine res izjemna med alpskimi transverzalami. Proga med Jesenicami in Novo Gorico ter Trstom je končni odsek 717 kilometrov dolge proge med Češko in Trstom, imenovane Transalpina. Sredi julija bo minilo natanko sto let, odkar je po bohinjski progi uradno stekel železniški promet. Ob tej častitljivi obletnici bo 15. julija v Novi Gorici organizirana proslava, ki se ji bodo pridružile prireditve ob vsej progi.

»Lokalne skupnosti med Jesenicami in Novo Gorico že več let opozarjajo na nujnost oživitve proge, ki je ena od najbolj privlačnih v Evropi, prvi pogovori o organizaciji slovesnosti pa so se začeli lani,« pravi šef službe za notranji potniški promet Gorazd Hartner. Pobudo za organizacijo slovesnosti so prevzele občine Bled, Bohinj, Tolmin in Nova Gorica

ter Društvo za ohranitev bohinjske proge. Četrtega oktobra lani so se v Novi Gorici sestali vsi župani od Jesenic do Nove Gorice in predstavniki našega

Stoletnica bohinjske proge bo združila zgodovino, turizem in razvoj, praznovanje pa bo vrhunec doživel s slovesnostjo, ki bo 15. julija v Novi Gorici.

podjetja. Po določitvi datuma slovesnosti so imenovali še častni organizacijski odbor. Njegovo predsedovanje je sprejel predsednik vlade Janez Janša, ki bo tudi slavnostni govornik na julijski slovesnosti. Na zadnji seji častnega organizacijskega odbora je bil imenovan še koordinacijski odbor, ki bo skrbel

za usklajevanje vseh dejavnosti, njegovo vodenje pa je prevzel Gorazd Hartner. To je svojevrstno priznanje Slovenskim železnicam, ki bodo v rokah držale niti celotnega projekta. In teh res ni malo.

Poleg osrednje slovesnosti, ki bo 15. julija ob 18. uri na prostoru pred novogoriško železniško postajo, se bo zvrstilo še več manjših slovesnosti na postajah vzdolž bohinjske proge. Povezoval jih bo muzejski vlak, ki se bo z Jesenic odpravil proti Novi Gorici. Predvidene so krajše slovesnosti na Jesenicah, na Bledu, v Bohinjski Bistrici, v Podbrdu in verjetno tudi v Kanalu. In kar je še pomembnejše – proslavam se bodo pridružila tudi konkretna prizadevanja občin in našega podjetja, da se bohinjski progi povrne vsaj delček nekdanjega slovesa. V sodelovanju z železniško agencijo bodo obnovljene

železniške postaje ob progi, nekatere že do slovesnosti, druge pa verjetno po sprejemu posebnega poroštvenega zakona za potrebna sredstva.

Občine ob progi pa bodo tudi same storile precej za ureditev postaj in njihove okolice. Na Bledu bodo uredili pešpot do jezera in postajo opremili z označevalnimi tablamami ter tudi drugače pomagali urediti okolico te slikovite postaje, saj je za blejsko občino obletnica proge osrednji turistični dogodek sezone. Bohinjska občina bo asfaltirala cesto, ki vodi do postaje v Bohinjski Bistrici, načrtujejo pa tudi postavitve dveh postajališč za avtobus blizu postaje ter odprtje spominskega parka ob postaji, v spomin na gradnjo predora, ki je najdaljši v Sloveniji. Tolminska občina bo asfaltirala nakladalni klančini za avtovlak v Podbrdu in Mostu na Soči, z javnimi deli pa bodo očistili pas ob progi in uredili tudi okolico postaj. V času tiska Nove proge pa še potekajo pogovori o vlogi drugih občin.

Vseh načrtovanih novosti in prireditev, ki bodo ponekod potekale kar vse leto, ne moremo naštet. Naj omenimo le še izid knjige *Skrivnost bohinjskega predora*, ki bo v monografski obliki dostojno zaokrožila praznovanje stotega rojstnega dne bohinjske proge. Vsekakor pa gre pri vseh dejavnostih, ki že potekajo, ne le za enkratno praznovanje, ki je kmalu pozabljeno. Precej pomembnejša je vzpostavitev tesnejšega sodelovanja s številnimi lokalnimi skupnostmi ob progi in v njenem zaledju ter s ponudniki turističnih storitev, ki jim lahko Slovenske železnice ponudimo marsikaj. Zapišemo torej lahko, da stoletnica bohinjske proge združuje zgodovino, turizem in razvoj.



Muzejski vlak bo po bohinjski progi popeljal 350 gostov iz Slovenije, Avstrije in Italije.



Ujemite vlak zabave in nakupov!

Z ljubljanske železniške postaje v Atlantis za samo 240 tolarjev (1 evro)!

Z vozovnico do popustov v Atlantisu:

25 % popusta na 2-urno, 4-urno ali celodnevno vstopnico za Vodno mesto Atlantis

Brezplačno pa se boste z vlakom BTC City v Atlantis peljali tisti, ki imate abonentsko vozovnico, tisti, ki ste se že v Ljubljano pripeljali z vlakom, in otroci do 6. leta starosti.

VOZNI RED

9.05	14.05	19.45	↓	Ljubljana	↑	9.56	14.56	22.36
9.26	14.26	20.06	↓	BTC	↑	9.35	14.35	22.15

(Vlak ne vozi ob nedeljah in praznikih)

Aktualno

CER se širi

Na generalni skupščini Skupnosti evropskih železnih in infrastrukturnih podjetij (CER) so se tej organizaciji pridružila še tri podjetja, s čimer se je število članic CER-a povečalo na 53. Nove članice so RFYROM (makedonske železnice), Rail Polska Sp. z.o.o. (prevoznik tovora na Poljskem) in prevoznik tovora ZRt. z Madžarske.

Na generalni skupščini so članice CER-a tudi podaljšale mandat izvršnemu direktorju Johannesu Ludewigu, ki CER vodi od leta 2002. Njegov mandat se je podaljšal z leta 2007 do leta 2010, generalna skupščina pa je odločitev sprejela enoglasno in s tem dala priznanje Ludewigovemu delu pri promoviranju interesov železniškega transporta v Evropi.

Ludewig je po potrditvi podaljšanja mandata povedal, da so pred železnicami številni izzivi. »V času zataganja evropskih in državnih proračunskih vreč bodo težave s financiranjem železniške infrastrukture postale še bolj bistvene kot do zdaj. Temu izzivu bo nujno treba prilagoditi direktivo o evrovinjeti,« je povedal in poudaril, da je to le ena od nalog, ki so letos pred evropskimi železniškimi podjetji.

Johannes Ludewig je tudi pozdravil nove tri članice. Povedal je, da je zelo zadovoljen, ker razširjena struktura članic CER-a odseva širjenje Evrope in integracijo celine. »Železnice v Srednji in Vzhodni Evropi zaradi pomanjkljivega financiranja javnih potniških storitev in zaradi izredno visokih uporabnih poslujejo v zelo težkem okolju,« je poudaril. Te težave bo po njegovih besedah CER skušal razrešiti tudi v Bruslju, z glasom enotne železniške skupnosti.

Voest Alpine z novo valjarno

Voest Alpine je eden od naših najpomembnejših poslovnih partnerjev v tovarnem prometu. Prevozi železove rude in premo-ga za tega avstrijskega jeklarskega velikana sestavljajo kar dobro polovico našega luškega tranzita in več kakor deset odstotkov celotne količine tovora. Obenem pa je Voest Alpine vodilni evropski proizvajalec tirnic.

Konec januarja so v avstrijskem Donawitzu zagnali novo valjarno tirnic, ki je po navedbah predstavnikov Voest Alpine naj-sodobnejša na svetu. Z investicijo, vredno 66 milijonov evrov, so nadomestili nekdanjo valjarno, ki je delovala vse od leta 1954. Stara valjarna se lahko pohvali z zavidljivimi rezultati – v njej so izdelali 11 milijonov ton valjanih izdelkov in okrog 8 milijonov ton tirnic. Priprave na novo lini-

jo so se začele že leta 1990 z vlaganji v novo opremo stare valjarne, ki so postavila temelj za popolno prenavo.

Cilj prenovitve ni bila le posodobitev z najsodobnejšo tehnologijo, temveč oblikovanje sistema, ki ga bo še desetletja mogoče nadgrajevati z novjšimi rešitvami. Elementi nove valjarne so bili sestavljeni avgusta lani, prvi preskusi pa so se začeli oktobra. Razstavljene elemente so v tovarno pripeljali novembra in jih takoj začeli montirati. Stara linija je prenehala delovati 25. novembra, v času do začetka januarja pa je montaža novih strojev potekala 24 ur na dan, tudi med božičnimi prazniki.

Uvedba inovativne Ultra-Flexible Rolling tehnologije in robotskega SCC sistema sta dva od dejavnikov, ki novo valjarno

postavljajo med najsodobnejše na svetu. Omenjena tehnologija bistveno skrajšuje čas izdelave. Menjava valjev, ki je prej trajala več ur, je sedaj opravljena le v okrog 15 minutah. To občutno poveča produktivnost in izrabo celotnega proizvodnega procesa. Z novim načinom dela je Voest Alpine postal prvi svetovni proizvajalec tirnic, ki lahko zagotavlja dejansko dostavo »just-in-time« tudi pri manjših naročilih.

»Z rekordno hitrim zaprtjem stare valjarne in zagonom novega sistema smo stopili v novo obdobje izdelave tirnic,« je povedal predsednik uprave Hans Pfeiler in izrazil prepričanje, da je Voest Alpine svetovno vodilno podjetje v svoji branži, ker je kupec zanje vedno na prvem mestu.



Marko Šuštar

Konkurence se ne bojim, ker smo strokovnjaki!



Marko Šuštar, železničar ali električar?

Pravzaprav oboje, recimo temu raje elektroželezničar. Železnica je v moje življenje vstopila bolj po naključju. Po končani srednji elektro šoli se je bilo seveda treba zaposliti, in sestra je neke izvedela, da v tedanjem Podjetju za elektrifikacijo prog potrebujejo električarje. Že takoj naslednji dan sem se prijavil in v kratkem pristal v učilnici na Aljaževi na tečaju za stikalničarje – mimogrede, stikalničar je tisti mož, ki upravlja naprave v elektronapajalni postaji. Potem je sledil neizogibni vojaški rok, nato pa se mi je ponudila priložnost, da prevzamem delovno mesto delovodje elektronapajalne postaje. Seveda sem sprejel z veseljem, saj je za človekov razvoj dobrodošel vsak izziv. Leta 1991 se je tedanji nadzornik elektronapajalnih postaj upokojil, zamenjal sem ga in na tem mestu ostal vse do danes. Medtem sem ob delu, leta 2002, dokončal tudi višjo šolo za elektroenergetiko.

Elektronapajalne postaje. To so nekakšni nenavadni, nam pravzaprav povsem nevidni generatorji, ki lokomotive, in vse okrog njih, oskrbujejo z močjo. Električno.

Ja, lahko bi rekli tako. Petsto kilometrov elektrificiranih prog, kolikor jih imamo v Sloveniji, je razdeljenih na štiri nadzorništva, na tem območju pa je razporejenih 17 elektronapajalnih postaj. Nadzorništvo, ki ga vodim, ima pet takšnih postaj – Zalog, Vič, Vižmarje, Kranj in Žirovnica. Sicer pa so elektronapajalne postaje postavljene glede na zahtevnost elektrovleke na določenem odseku proge. Zahtevnost merimo

po številu vlakov in po vzponu proge. Več prepeljanih vlakov in večji vzpon seveda pomenita več potrebne energije in s tem bolj pogosto postavljene, ali pa močnejše elektronapajalne postaje. Najbolj značilen primer za kombinacijo obeh dejavnikov zahtevnosti, se pravi boj med vlakom in klancem, je proga med Kopro in Divačo.

Nemalokrat pomeni težavo pomanjkanje ljudi, recimo jim »kadri« – seveda v operativni, ne v administraciji ...

V nadzorništvu nas je 31, poleg mene in dveh delovodij so vsi drugi stikalničarji. Ta trenutek nas je torej dovolj. Prejšnja leta, vse do lani, smo čutili velik primanjkljaj stikalničarjev, v zadnjem letu pa se je to uredilo. Ker pa se nam v kratkem obeta nekaj upokojitev, se malce bojim, da se bomo spet znašli na »stari poti«. Resda občasno priskočijo tudi fantje iz Pivke ali Logatca, čemur pravimo »začasna fluktuacija«, pa vendar ... Resnično rad pa bi pohvalil prav vse svoje sodelavce, saj niti eden med njimi nikoli ni odklonil dela v podaljšanem času, kljub delu ponoči, ob sobotah, nedeljah, med prazniki.

Se pravi: odnosi v kolektivu so dobri?

Z eno besedo: čudoviti, s fanti se odlično razumemo. Razveseljivo je, da dobro sodelujemo tudi navzven, na primer z elektrodistribucijo in s prometno službo. Prav tako zgledno je tudi sodelovanje med nadzorništvi elektronapajalnih postaj in upravo Sekcije za energetiko. Treba si je izmenjavati nadomestne dele, izkušnje, strokovna mnenja ...

Marko Šuštar je šef.

Ja, šef. Ampak kot o šefu o sebi ne bi rad govoril. Lahko pa na podlagi lastnih dolgoletnih, takšnih in drugačnih, izkušenj povem, kakšen naj bi, vsaj po mojem mnenju, dober šef bil: preprost v vsem, v obnašanju, govorjenju in dejanjih. Šele tako postane dostopen in lahko ljudje brez kakršne koli zadrege pridejo do njega. Kar pa zadeva »šefovsko« avto-

riteto: za začetek mora biti šef vsekakor odličen strokovnjak na svojem področju – to je temeljni pogoj, da ga bodo delavci cenili in spoštovali. Obenem mora znati tudi poslušati in biti dojemljiv za predloge, ob pravem trenutku pa znati, kot dober šahist, povleči tisto pravo potezo. Temu idealu, če lahko tako rečem, se skušam po svojih najboljših močeh približevati, seveda pa nemalokrat tudi vstanem »na levo nogo«.

Kakšen je vaš delovni dan?

Takoj zjutraj pregledam poročila prejšnjega dne in noči, nato sledi pregled stanja naprav. Če se pojavijo kake pomanjkljivosti ali okvare, jih poskusimo seveda čim prej odpraviti – no, nič ne poskušamo, temveč jih odpravimo –, sicer pa se držimo natanko opredeljenih načrtov vzdrževanja: z delovodjemama se dogovorimo o delu za tisti dan in izdamo delovne naloge, potem pa – odhod na določen objekt. Skratka, med moje delovne naloge sodi organiziranje turnusne službe, odrejanje delovnih nalog, odprava in nadzor nad izrednimi dogodki, zagotavljanje varstva pri delu pred nevarnostmi električnega toka in strogo upoštevanje vseh pravilnikov, denimo prometnega, organizacijskega ... Ker pa brez papirne vojne na tem svetu kajpada ne gre, se vsak dan srečujem z izpolnjevanjem najrazličnejših dokumentov, tu so še mesečne analize in načrti, enkrat na mesec pa se vsi nadzorniki za dva dni hočeš nočeš spremenimo v računovodje.

Na vašem področju se obetajo pomembne posodobitve.

Res je, predvideno je daljinsko vodenje stabilnih naprav elektro vleke, kakor imenujemo elektronapajalne postaje in stikala po progi. Takrat se bo korenito, zares korenito spremenila vsa organizacija. Delo v turnusih ne bo več potrebno, saj bo vse delovanje daljinsko vodeno iz posameznih centrov. S tem bo vsekakor prišlo do zanesljivejšega obratovanja naprav elektro vleke. Priprave na to že potekajo. Sicer pa so zametki tako organiziranega upravlja-

nja naprav oziroma prometa že v daljinskem vodenju elektronapajalnih postaj Črnotiče in Rižana, ki ju vodijo iz Pivke, prav tako pa tudi stikala na progi med Brezovico in Pivko.

Kaj bi spremenili oziroma izboljšali, če bi bilo v vaši moči?

Takole je: strokovno in osebno vsekakor podpiram vpeljavo daljinskega vodenja stabilnih naprav elektro vleke, kljub temu pa bi morali v trenutnem položaju, ki bo bržkone trajal še kar nekaj časa, bolje poskrbeti za stikalničarje. Človek, ki 2100 ur na leto, podnevi in ponoči, sam preživi na elektronapajalni postaji, si zasluži vsaj primerno delovno okolje. V to ni bilo nikoli vložene nič.

Kakšno pa je delo stikalničarja? Stresno?

Delo je na prvi pogled preprosto, prav knjižničarsko, bi lahko dejali. Kolegi iz drugih strok jim pravijo »copatarji«, ker so med delom obuti v posebna varnostna obuvla, ki pa, no ja, z varnostnega vidika ne pomenijo prav dosti. Stikalničar nadzoruje delovanje naprav, vodi evidenčno stanje porabe energije in podobno. V resnici pa je delo precej več kakor to. Denimo, sredi noči se nekje pretrga vozna žica. Samodejno začnejo delovati zaščitni mehanizmi in prekinejo stik z linijskim, glavnim stikalom. To se zgodi v desetinki, morda celo tisočinki sekunde, vse pa spremlja močan pok, včasih tako močan, da se v elektronapajalni postaji tresejo vrata in žvenketajo stekla. Potres, ki pravzaprav ni potres! Že takoj v naslednjem trenutku začnejo zvoniti telefoni: prometna služba, druga služba, tretja služba, četrta služba, včasih tudi strojevodja, ki je nekje obtičal ... itd. Kaj je, in zakaj ni »štroma«? Stikalničar mora po posebnih postopkih najti mesto okvare – ki je včasih lahko tudi nekje na terenu –, tisti del omrežja izklopiti in ga zavarovati, med tem pa obvestiti odgovorno službo za odpravo okvare. Seveda pa mora vse to opraviti sam in v rekordnem času, saj vsaka minuta pomeni za dragoceno minuto ustavljen železniški promet.

Globalna sprostitelj evropskega trga, se pravi konkurenca, se utegne dotakniti tudi vašega področja dela.

Mi smo pravzaprav že zdaj samoupravljalci infrastrukture, in to moramo, seveda s še boljšim in kakovostnejšim delom, tudi ostati. Zanimivo, na naše objekte občasno prihajajo na obisk strokovnjaki od drugod, denimo iz elektrogospodarstva, in vsi so si edini – dobro delamo! Pri tem seveda ne gre pozabiti, da so nekatere naše naprave stare že častitljivih štirideset, celo petdeset let. Nadomestne dele zanje je težko ali celo nemogoče dobiti, in včasih je treba biti pravi čarovnik, da odpraviš kako okvaro. Upravičeno pa menim, da je naše vzdrževanje naprav na zelo visoki ravni, kar navsezadnje, povsem statistično, dokazuje tudi minimalno število izrednih dogodkov na elektronapajalnih postajah. Že zelo dolgo se ni zgodilo, da bi železniški promet zastal zaradi napake ali okvare, ki bi ji »botrovali« pri nas. Torej, na kratko: konkurence se ne bojim! Prepričan sem, da smo na svojem področju strokovnjaki, zelo dobri strokovnjaki.

Pa še malce mimo stroke: Marko Šuštar in prosti čas?

Najprej moja obvezna »tedenska tabletka zdravja«! To je igranje badmintona, dvakrat na teden po dve uri. Priznati moram, da me je v zadnjih letih ta šport kar malce »zastrupil«. Na splošno velja mnenje, da je badminton nekaj, kar zdolgočaseno igraš na pikniku s taščo ali staro mamo. Popolnoma zgrešeno. To je res garanje! Sicer pa me ob sobotah in nedeljah najdete na bližnjih in daljnih hribih, tudi v Italiji, denimo na Montažu. Kadar le utegnem, spremljam na tekmovalnih sina in hči, ki v kajaku divje veslata po divjih vodah. Da pa se tam ne bi počutil povsem nekoristnega, sem opravil tudi sodniški izpit. Ukvarjal sem se tudi z jamarstvom, obredli smo večji del slovenskega Krasa, seveda »od spodaj«, pod zemljo pa smo bili tudi v Ukrajini, na Kubi ... Skratka, že od malih nog sem si želel postati poklicni potepuh!

Modelne železnice

Sejem igrač Nürnberg 2006

Letošnji sejem igrač v Nürnbergu je kot vsako leto postregel z novostmi med proizvajalci modelnih železnic. Za marsikoga so to navadne igrače, vendar ni tako. Gre za modele, izdelane po natančno določenih standardih in merilih. Pri tem je zelo pomembna uporaba materialov in natančnost izdelave. Čeprav ta konjiček ni ravno poceni, pa je prav gotovo eden izmed najlepših na svetu.

Kot je v navadi, so bili tudi letos na sejmu navzoči z novostmi vsi proizvajalci modelnih železnic, ki na tem področju kaj pomenijo. Ker je Slovenija članica Evropske unije, pa nekateri že uveljavljeni slovenski zastopniki znanih tujih proizvajalcev modelnih železnic in domačega Mehana pri nas ponujajo podobne cene kot v tujini in tudi izbira je čedalje bolj pestra.

Najstarejši izdelovalec modelnih železnic Märklin je že pred nekaj leti pod svoje okrilje prevzel podjetje Trix. Lani pa se je Märklin preoblikoval v holding, kar ga je še bolj utrdilo med



Märklinov model parne lokomotive vrste S 3/6 v merilu 1:32 (1) v barvah Kraljevih Bavarskih železnic (K.Bay.Sts.B.), ki za pogon uporablja živo paro, upravlja pa se z daljinskim vodenjem.



Model potniške parne lokomotive z vlečnim tenderjem v merilu 1:87 (H0) P8 Kraljevih Pruskih železnic iz prvega železniškega obdobja je letos ekskluzivni model Märklina in Trixa.



Letošnja novost je Mehanov model hitrega potniškega vlaka ICE 3 v merilu 1:87 (H0).

proizvajalci modelnih železnic. Veliko manjših podjetij, ki so včasih na trgu nastopala samostojno, sedaj tržijo svoje izdelke pod blagovno znamko Märklin. Ker Trix deluje pod okriljem Märklina, sta imeli obe blagovni znamki iste novosti v merilu 1:87 (H0). Predstavljeni so bili isti modeli v različnih velikostih: Z, N, H0 in 1.

Čedalje večji poudarek v vseh merilih v Märklinu dajejo kovinskim modelom. Prav tako v vseh merilih pri parnih lokomotivah za pogon modelov v kotle vgrajujejo elektromotorje. Vsi Märklinovi modeli lokomotiv imajo tudi serijsko vgrajene digitalne dekoderje. Modeli v višjem cenovnem rangu pa so opremljeni z mfx dekoderji, ki zmorejo ponazoriti do petnajst različnih zvokov, posnetih na pravih lokomotivah. Prav tako imajo tudi modeli lokomotiv Trix serijsko vgrajene digitalne dekoderje sx. Pred leti je Märklin izdelal prvo parno lokomotivo na živo paro v merilu 1:32 (1), s tirno širino 45 milimetrov. V tem merilu je letos pri Märklinu v ponudbi parna lokomotiva vrste S 3/6 v barvah Kraljevih bavarskih železnic (K.Bay.Sts.B.) v pravem pomenu besede, saj za pogon uporablja živo paro. Krmilimo jo lahko z daljinskim upravljalcem.

Takoj za Märklinom pa se je zelo dobro odrezal Mehan iz Izole, ki vsako leto poskrbi za preseñčenja in je že kar stalnica na tem sejmu. Predstavili so zanimive popolnoma nove modele v merilu 1:87 (H0). Številne obstoječe modele pa so predstavili v barvah še nekaterih drugih železniških družb, kot so European Bulls, Rail4chem, NIAG, HHP, in Railion GM Opel. Vsi modeli bodo namenjeni za enosmerni ali izmenični sistem

vodenja. Oba sistema bosta v večini primerov na voljo tudi z vgrajenimi LokSound dekodermi. Na začetku poletja bo dobavljiv dolgo časa napovedani model dizel električne lokomotive Blue Tiger 2, ki bo tehnično na novo zasnovan in naprodaj v treh barvnih različicah. Popolnoma nov model pa bo šestosna dizelektrična lokomotiva CLASS 51 SNCB. Na podlagi EuroSprinterja bodo naprodaj novi modeli v barvah španskih železnic RENFE 252, Arco in Altaria.

Rocu je po lanskih problemih in menjavi lastništva vendarle uspelo priti na sejem, vendar pod drugim imenom – Roco Modelleisenbahn GmbH. Njihova predstavitev je bila skromna, vendar bo, po obljui-



Pestra Mehano ponudba modela dizel-hidravlične lokomotive v merilu 1:87 (H0) VOSSLOH G 2000 široka kabina v barvah sedmih železniških družb.



Märklinov dizel motornik (Schienenbus) BR 798 v merilu 1:87 (H0), opremljen z najsodobnejšim elektronskim motorjem in zvočnim dekodermom.



Mehanov model električne francoske dvosistemske lokomotive v barvah železniške družbe FRET v merilu 1:87 (H0).

bah sodeč, proizvodnja počasi spet zaživela. Piko je ponudil nove barvne kombinacije modelov lokomotiv in vagonov v hobi programu, ki so tudi cenovno zanimivi. Piko za leto ponuja tudi dizel lokomotivo Herkules ter parno tender lokomotivo DB 55 (G7,1). Fleischmann čedalje več svojih modelov opremlja z dekodermi za digitalni sistem vodenja. Ponujajo že obstoječe modele za AC izmenične in DC enosmerne sisteme vodenja, vendar so postavljeni v druga železniška obdobja kakor do zdaj.

LGB za letos napoveduje med novostmi v merilu G nekaj novih modelov. Pri nekaterih gre za že znane modele, vendar v drugačnih barvnih različicah. Novosti so predvsem pri ameriških modelih lokomotiv in vagonov. Od evropskih modelov naj omenim v lokomotive serijsko vgrajene dekodere z dodatnimi funkcijami.

Izdelovalec elektronike ESU iz Ulma, ki je bil pred petimi leti popolna neznanka v svetu modelnih železnic, se je na tem področju zelo uveljavil. ESU je po zaslugi digitalnega dekodera LokSound, vgrajenega v Mehanov model lokomotive Modri Tiger, dobavitelj vsem priznanim proizvajalcem modelnih železnic, kot so Märklin, Trix, Mehano, Fleischmann, LGB in Roco.



Najnovejša digitalna centrala proizvajalca ESU podpira vse digitalne sisteme v svetu modelnih železnic.

Na izlet z vlakom

Iz Ivančne Gorice čez Gradišče
in Obolno v Višnjo Goro

Čprav je med železniškima postajama Ivančna Gorica in Višnja Gora komaj šest kilometrov razdalje, z ene do druge hodimo vsaj šest ur. Načrt je namreč enostaven: najprej se vzpnemo na Gradišče, na katerem stoji do izletnikov prijazna Lavričeva koča, pred več kakor 2.500 leti pa je bilo tu v času starejše železne dobe utrjeno gradišče. Skupaj z bližnjimi utrjenimi naselji, posebno s Cvingerjem nad Virom pri Stični, je bilo eno največjih naselbinskih kompleksov takratnega časa.

Z Gradišča nadaljujemo v nadvse prijetnem sprehajalnem vzdušju do Pristave, odkoder se vzpnemo na velerazgledno Obolno, ki je s 776 metri najvišja točka izleta. Zatem sestopimo v Višnjo Goro in to bo menda vse. Ali pa tudi ne, ker medtem srečamo več poti, ki nas povabijo, naj pridemo spet: del Lavričeve poti prehodimo že tokrat in obenem stopimo tudi po Viridini poti. Prva nosi ime po podjetniku in lovcu iz Ivančne Gorice, slednja se imenuje po vojvodinji, ki je konec 14. stoletja po smrti svojega moža, avstrijskega nadvojvode Leopolda III, dala zgraditi grad na osamljeni vzpetini, v katerem je preživela preostanek življenja ter zaslovela kot zaščitnica revežev in dobrotnica stiškega samostana. Na vzpetini je danes cerkev sv. Lamberta, o gradu pa ni več sledov.

V zadnjem delu izleta srečamo še modro-rumene markacije Poti kurirjev in vezistov in rdeče-rumene markacije evropske pešpoti E6, ampak to sta že daljši pohodniški

zgodbi. Vse možnosti in spodbude dolgega koraka zelo prijetno pretehtamo že kar zdaj v zavetju katere od turističnih kmetij, saj so se ob naši poti namestile kar tri.

V začetnem delu z Gradišča do Pristave hodimo po odlično označeni Lavričevi poti, na katero nas usmeri tabla na Sokolski ulici takoj ko stopimo nanjo z železniške postaje Ivančna Gorica. Po ulici gremo desno, nato levo po Cesti 2. grupe odredov in na križišču desno po Ljubljanski cesti. Za tovarno Livar zavijemo levo in gremo pod gozdom do Šolskega centra, kjer nadaljujemo skozi gozd na Vir pri Stični. Ko pridemo na



Na vzpetini nedaleč od Pristave nad Stično sameva cerkev sv. Lamberta.

cesto, zavijemo desno, gremo skozi vas in se vzpnemo na Gradišče. Do sem hodimo **1 uro** ali nekaj minut več. Vrh Gradišča stoji cerkev sv. Miklavža, pod njo pa Lavričeva koča, v kateri se lahko okrepčamo ob sobotah, nedeljah in praznikih. Nato krenemo mimo cerkve v »tapravo smer«, kot kaže smerokaz, se spustimo z Gradišča ter se skozi kraški gozd sprehodimo na Dobravo pri Stični, kjer stopimo na cesto in gremo po njej na Pristavo nad Stično. Tu je turistična kmetija Okorn, ki je odprta v petek popoldne, v soboto in nedeljo, sicer pa po dogovoru, tel. 01/787 77 50. Z Gradišča okrog **1 uro** hoje.

Skozi vas, mimo hiše št. 2 pridemo do razcepa, kjer smerokaz *Obolno* usmeri levo, vendar se pred tem lahko sprehodimo desno, manj kot 10 minut daleč do cerkve sv. Lamberta, saj je z vrha nad njo širok razgled, in se vrnemo po isti poti. Nadaljujemo po zelo prijetni poti do lovske koče in nato po cesti, pri orientaciji pomagajo oznake za Obolno, kamor se s Pristave vzpnemo v **1 uri in 30 minut**. Vrh oble, izjemno razgledne vzpetine lahko krenemo levo v smer *Trebeljevo*, vendar morda ni odveč, če stopimo na drugo stran vrha do minuto ali dve oddaljene turistične kmetije pod njim, ki slovi po odlični domači hrani. Odprta je ob koncu tedna ali po predhodni najavi, tel. 01/787 74 50.

Od kmetije krenemo po cesti levo ter sledimo oznakam za *Trebeljevo*. Ko po približno 45 minutah hoje

po gozdni cesti pridemo do odcepa desno, ki ga označuje napis *Trebeljevo* na drevesu, nadaljujemo po cesti do širše ceste, kjer srečamo oznake Poti kurirjev in vezistov in evropske pešpoti E6. Tu zavijemo levo in se po cesti sprehodimo v Leskovec, odkoder se še naprej po cesti spustimo v Vrh nad Višnjo Goro. Tu je tik ob cesti turistična kmetija Habjan, ki je odprta ob koncu tedna.

Po cesti nadaljujemo skozi vas in se spustimo čez travnike do roba gozda, kjer se označena steza odcepi desno. Po njej pokrajšamo ovinke ceste in sestopimo v dolino. Pri cerkvi zavijemo levo, nato desno skozi podvoz pod avtocesto, ko prečkamo železniško progo, pa gremo desno do ž. p. Višnja Gora. Z Obolnega do Višnje Gore hodimo najmanj **2 uri**.

Skupaj s »stranpotjo« do sv. Lamberta vsaj **6 ur hoje**.

Turistična karta občine Ivančna Gorica ali izletniška karta Ljubljana in okolica, obe v merilu 1 : 50.000. Izlet ob koncu tedna omogočata le vlaka iz ljubljanske smeri z odhodom z ž. p. Ljubljana ob 7.34 ali 9.28. Na ž. p. Ivančna Gorica izstopimo ob 8.27 oziroma 10.14. Za vrnitev sta najbolj primerna vlaka, ki z ž. p. Višnja Gora odpeljeta ob 16.51 oziroma 19.05 (ne vozi ob sobotah).

Iz smeri Metlika ali Novo mesto sicer odpelje primerno zgodnji vlak, vendar ob koncu tedna nazaj v to smer ne vozi noben popoldanski vlak. Med tednom je več možnosti.

45. smučarsko srečanje

Megleno sobotno jutro, 18. februarja, ki se je razbohotilo malone čez vso Slovenijo, ni posebej vplivalo na razpoloženje 228 udeležencev tradicionalnega, letos že 45. srečanja smučarjev italijanskih, avstrijskih in slovenskih železnic in njihovih družinskih članov. Letošnji organizatorji smo bili železničarji iz Slovenije, za kraj tekmovanja pa smo si, tako kot je že običaj v zadnjih letih in tudi na željo severnih in zahodnih sosedov, izbrali Kranjsko Goro. Bližina meje pač naredi svoje, a tudi ime našega smučarskega centra, ki se lahko pohvali z organizacijo tekem za svetovni pokal, ima svoj vpliv.

Kljub že omenjenemu meglenemu jutru je bila kolona vozil po gornjesavski dolini strnjena, kar je napovedovalo, da bo tekmovanje zares množično, marsikateri udeleženec te avtomobilske verige pa je bil na poti prav zavoljo železničarjev. »Šilce žganja se prileže v takšnem vremenu, a smo se prej že okrepili tudi z domačo klobaso, saj na progi ne smemo voziti z maligani,« so razpredali slovenski predstavniki, ki so prišli iz vseh koncev dežele na sončni strani Alp, kjer je tokrat manjkalo le sonce. Vendar so se vsi strinjali, da slabše vreme ne more vplivati na razpoloženje ob takš-

nem srečanju. Zgodnji so bili tudi Avstrijci, le Italijani, ki že po navadi spijo malo dlje, so malce zamujali, a so tudi oni prišli pravočasno, s čimer so bili glavni pogoji za začetek tekmovanja izpolnjeni. Sledilo je razdeljevanje štartnih števil in predstavitev progama, poveljujoča svoji ekipi Marlenka Kovač pa je ponosno preštevala udeležence.

»Zares sem vesela, da se jih je zbralo toliko, navkljub slabšemu vremenu. Vesela sem, da železničarjem to srečanje veliko pomeni in da se vedno znova tkejo nova prijateljstva, predvsem pa me veseli tako številna udeležba naših, zelo pa sem zadovoljna tudi zavoljo številne udeležbe iz Avstrije in Italije,« je radostno razpredala »prva violina srečanja«. Ob 11. uri pa se je začelo zares. Dve progi, krajšo za dekleta, otroke in veterane ter daljšo za moške, so vzorno pripravili delavci Smučarskega kluba Kranjska Gora, med katerimi je bilo tudi nekaj naših železničarjev. Vse skupaj je potekalo zelo hitro, večina tekmovalcev je s progo opravila uspešno, nekateri so tudi padli, a k sreči poškodb, kar je najpomembnejše, ni bilo. Sledila je analiza nastopov, še nekaj vijuganja po kranjskogorskih strminah, ob

14. uri pa pečenica in zelje, ki sta ob sneženju in dežju nadvse teknila. Tudi slovesna razglasitev je potekala v prijateljskem ozračju, vsem zmagovalcem so poraženci iz srca čestitali in jim zaploskali. Kot se ob zaključku takšnega srečanja spodobi, so se nekateri udeleženci preizkusili v plesnih korakih – ob

zvokih orgel »one man band« Klemenca - kjer so pokazali zvrhano mero znanja. Žal je zastor nad srečanjem padel kar prehitro, a kljub temu so udeleženci domov odhajali zadovoljni, vendar z obljubo, da se prihodnje leto snidejo ponovno. Tokrat v Trbižu, le streljaj od Kranjske Gore.

Zmagovalci po posameznih disciplinah:

Moški – od 1949 in starejši

1. Schöffmann (ÖBB) - 24,16
2. Svetina (HSŽ) - 24,89
3. Bojer (ÖBB) - 25,63

Moški – od 1950 do 1964

1. Hohenwarter (ÖBB) - 33,52
2. Stiessen (ÖBB) - 33,89
3. Košnik (HSŽ) - 35,60

Moški – od 1965 do 1988

1. Hammerlindl (ÖBB) - 33,28
2. Bubl (ÖBB) - 34,39
3. Jantschgi (ÖBB) - 36,27

7. Lavtižar (HSŽ) - 37,08

Ženske – od 1969 in starejše

1. Turk (HSŽ) - 26,27
2. Stornig (ÖBB) - 28,64
3. Košnik (HSŽ) - 29,11

Ženske – od 1970 do 1988

1. Waidacher (ÖBB) - 23,57
2. N. Warzger (ÖBB) - 25,48
3. A. Warzger (ÖBB) - 27,59
4. Lovrač (HSŽ) - 29,41

Mladinke, mladinci – od 1989 do 1991

1. Reiter (ÖBB) - 24,17
2. Hammerlindl, Angerer (ÖBB) - 24,20

6. Košnik (HSŽ) - 26,30

Deklice, dečki – I. 1992 do 1995

1. Grabnar (HSŽ) - 24,87
2. Mesec (HSŽ) - 25,50
3. Beltrame (FS) - 26,15

Otroci – I. 1996 in mlajši

1. Tršar (HSŽ) - 32,48
2. Hočevar (HSŽ) - 34,29
3. Dovžan (HSŽ) - 41,41

Ekipno

1. HSŽ,
2. ÖBB,
3. FS;

Liga SŽ v športnem ribolovu 2006

Letošnja zima je res vztrajna, dolga in hladna, upajmo, da se nam bo poletje oddolžilo z lepim vremenom. Tudi od vremena so odvisni rezultati v ligi, da ne govorimo o splošnem vzdušju in tekmovalni vnemi. Moram priznati v lanskem letu smo imeli neverjetno srečo, saj je samo ena od osmih tekem potekala v deževnem vremenu. Za nami sta dve sezoni lige, v teh dveh sezonah smo se kalili tako organizatorji kot tekmovalci. Medtem ko smo prvo leto izvedli ligo samostojno, smo lani prešli s strani HSŽ finančno pomoč ter domovinsko pravico. Letos bomo našo ekipo poslali na kar nekaj tekem. Morda bo naši ekipi uspelo prikazati železničarje v lepši luči, kot nas ponekod vidijo danes. Ekipo za posamezno tekmo sestavlja vodja ekipe, to je lanski zmagovalec Avgust Skrbiš. Naših načrtov je veliko, za začetek objavljamo spisek tekem za leto 2006. To še ni dokončen, saj čakamo na potrditev terminov.

Rače 25. marec, zbor ob 7. uri , začetek tekme ob 9. uri,

Rače 22. april, zbor ob 7. uri , začetek tekme ob 9. uri,

Rače 27. maj – **12 urni nočni maraton v počastitev dneva železničarjev,**

Gameljne 17. junij, zbor ob 7. uri , začetek tekme ob 9. uri,
Radeče 16. julij, zbor ob 7. uri , začetek tekme ob 9. uri,
Radeče 26. avgust, zbor ob 7. uri , začetek tekme ob 9. uri,
Radeče 23. september, zbor ob 7. uri , začetek tekme ob 9. uri,
Rače 21. oktober, zbor ob 7. uri , začetek tekme ob 9. uri, **finale**

Lige se lahko udeležijo zaposleni v HSŽ, katerih sindikalne enote oziroma regijski odbori bodo najpozneje do 20. marca vplačali startnino v znesku 20.000 tolarjev na račun SŽS SE VOKŠ št.: 02222-0012812978 sklic 00 2026, s pripisom Liga 2006.

Tekmovalci se morajo pred prvo tekmo prijaviti na tel: 031 247 103. Več o ligi, njenih pravilih in rezultatih lahko preberete na spletni strani <http://www.szs-sindikati.si>


Dober prijem!
Drago Ogrizek

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**



Čistilec za čevlje s postaje Nova Gorica. Postavljeni so bili ob vhodnih vratih, da so si ljudje pred vstopom v stavbo ostrgali z obutve blato, ki se je nabralo ob pešačenju na postajo. Zanimivo pa je to, da so tudi ta pripomoček označili s krilatim kolesom, simbolom železnice.