

Nova proga

Revija Slovenskih železnic



Nova smer

Poslovodstvo podpira enoten koncern z vsemi dejavnostmi

Nova smer

Poplave povzročile veliko škodo

Nova smer

**Počitniške zmogljivosti Slovenskih železnic
Med kladivom in nakovalom**

Potniški promet

Anketa o kakovosti

Kakovost potniškega prometa se izboljšuje

Tovorni promet

Dobova šengenska meja za tovorni promet

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 Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Ana Tušar, Marko Zupanc, Marjan Kozmus, Dario Cortese, Marko Tancar, Izidor Gruden, Milan Čilenšek, Drago Ogrizek, arhiv DB, arhiv SŽ, arhiv Luke Koper. • 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 6. oktobra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 19. septembra.



1

Uvodnik

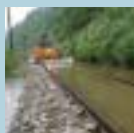
Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Jesen bo pestra

Dopustniški poletni čas je za nami. Letos nam ni postregel z veliko sončnimi dnevi. Konec avgusta pa nam je prinesel še dva nesrečna dogodka, ki sta nam povzročila precej nevšečnosti. Najprej je železniški promet na številnih progah precej oviralo močno deževje, ki je med 20. in 21. avgustom zajelo dobršen del Slovenije. Le nenehni borbi naših kolegov z naraslimi vodotoki in plazovi se lahko zahvalimo, da je promet takoj ko je bilo to mogoče, spet stekel. Res pa je, da bi naše proge takšno ujmo, ki je bila sicer res izjemna, lahko bolje prenesle. Toda to je (spet) vprašanje premajhnih vlaganj v cestno in železniško infrastrukturo, ki za državo pomeni priročen način varčevanja, ob izjemnih razmerah pa se pokažejo omejitve takšnega razmišljanja.

Drugi dogodek, ki sem ga omenjal v uvodu, pa je bilo seveda iztirjenje tovarne kompozicije v Laškem 29. avgusta. Kot kaže, je do njega prišlo zaradi tehnične napake na osi enega od vagonov. Zaradi iztirjenja 15 od 22 vagonov je bilo poškodovanih okrog 150 metrov desnega tira in okrog 450 metrov levega tira, dvotirna proga med Zidanim Mostom in Laškim pa je bila kar nekaj časa zaprta. Zaradi obeh dogodkov je nastala ogromna škoda – samo na infrastrukturi jo je za skoraj milijardo dolarjev, k tej številki pa bo treba prišteti še škodo na iztirjenih vagonih.

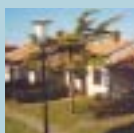
Če so nam zadnji dnevi avgusta prinesli zlasti nepredvidene težave, pa bo z vrnitvijo poslancev v državni zbor na prvem mestu naša organiziranost. Poslanci in poslanke bodo namreč odločali o spremembi železniške zakonodaje – konkretno Zakona o železniškem prometu. Tem spremembam se bodo verjetno pridružile še spremembe Sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet. Če bosta oba dokumenta spremenjena v skladu s predlogi ministrstva, se nam obeta še ena reorganizacija. Namesto holdinga s tremi ločenimi družbami, ki še do danes niso zaživele, je predvideno ponovno enotno podjetje, ki v sebi združuje vse temeljne dejavnosti. Država naj bi obdržala večinski lastniški delež Slovenskih železnic, te pa večinski delež v odvisnih družbah. Druga pomembna novost pa je predlagani prenos upravljanja javne železniške infrastrukture z železniške agencije neposredno na naše podjetje. Takšna razdelitev odgovornosti med agencijo in SŽ bo gotovo prispevala k boljšemu delu na infrastrukturnem področju, ki se je v zadnjih letih tudi zaradi neusklajenosti med agencijo kot upravljalcem in železnicami kot le pooblaščenim upravljalcem otevalo s številnimi težavami.



Nova smer

Glavna novica zadnjih desetih dni avgusta so bila prav gotovo neurja, ki so ohromila dobršen del Slovenije. Tudi železniškemu omrežju niso prizanašala.

3



Nova smer

Prav letos mineva deset let, odkar je upravljanje počitniških enot v svoje roke prevzelo Železniško invalidsko podjetje. Letos je v njih letovalo okrog 1.200 družin.

4



Potniški promet

S storitvijo Bankredit smo, za zdaj samo v ljubljanskem Info centru, potnicam in potnikom ponudili nakup abonentskih vozovnic na obroke.

8



Potniški promet

Letošnja anketa o zadovoljstvu uporabnikov naših storitev je pokazala, da se po njihovem mnenju kakovost potniškega prometa izboljšuje.

9



Tovorni promet

V Dobovi se končuje gradnja nove postajne zgradbe. V njej bodo prostor dobili tudi delavci tovarnega prometa.

11



Intervju

Direktor Železniškega gradbenega podjetja je spregovoril o težavah, s katerimi se spopada ŽGP, in o delu, ki ga opravljajo.

13

Poslovodstvo podpira enoten koncern z vsemi dejavnostmi

Ministrstvo za promet je 21. junija poslovodstvu našega podjetja poslalo interno delovno gradivo z imenom Preoblikovanje Slovenskih železnic. V njem so združene predlagane spremembe in dopolnitve Zakona o železniškem prometu ter Sklepa o spremembah sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet (JAŽP). Do gradiva se je sredi julija poslovodstvo že opredelilo, obravnavano pa je bilo tudi na 15. seji ekonomskega socialnega sveta.

Pomembna novost tega gradiva je drugačna razporeditev pristojnosti med JAŽP in Slovenskimi železnicami, konkretno prenos upravljanja javne železniške infrastrukture nazaj na naše podjetje in ukinitve statusa pooblaščenega upravljavca.

Druga velika novost pa je predlog drugačne organiziranosti našega podjetja. Omenjeno gradivo Ministrstva za promet predvideva tudi možnost reorganizacije sedanje družbe v družbo z omejeno odgovornostjo Slovenske železnice d.o.o., ki bi opravljala vse temeljne dejavnosti (potniški in tovorni promet, vzdrževanje infrastrukture), koncernsko pa bi bila povezana z odvisnimi družbami, ki opravljajo dopolnilne dejavnosti.

Poslovodstvo je gradivo natančno preučilo. Sprejelo je sklep, da se v celoti strinja s pripravljenimi spremembami in dopolnitvami Zakona o železniškem prometu ter Sklepa o spremembah sklepa o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet, zlasti s prenosom funkcije upravljavca javne železniške infrastrukture na Holding SŽ.

Poslovodstvo je sprejelo stališče, da je ustrezna podlaga za spre-

jem učinkovitih in racionalnih rešitev glede preoblikovanja Holdinga SŽ predlog o holdinško organizirani železnici z obvladujočo družbo Slovenske železnice, d.o.o., ki opravlja temeljne dejavnosti – gradnjo in vzdrževanje železniške infrastrukture, vodenje železniškega prometa, prevoz potnikov in blaga po javni železniški infrastrukturi, vleko vlakov in tehnično vagonsko dejavnosti in z odvisnimi družbami, ki izvajajo dopolnilne dejavnosti. Poslovodstvo pa je predlagalo še nekaj sprememb in dopolnitev:

- Med temeljne dejavnosti, ki jih bo opravljal Holding SŽ, se uvrsti tudi vleka vlakov in tehnično vagonška dejavnost.

- Holding SŽ lahko ustanovi odvisne družbe samo za opravljanje dopolnilnih, ne pa tudi temeljnih dejavnosti.

- Biti mora določeno, da bo Holding SŽ, ki bo opravljal vse temeljne dejavnosti, tudi zagotovil ustrezno notranjo organiziranost z ločenim računovodstvom za vzdrževanje javne železniške infrastrukture in vodenje prometa ter prevoz potnikov v notranjem prometu.

- Glede na to, da s predlaganim preoblikovanjem Holding SŽ ne bo več izpolnjeval pogojev za holding, ki jih opredeljuje Zakon o gospodarskih družbah, se firma Holding Slovenske železnice, d.o.o. spremeni v Slovenske železnice, d.o.o., holdinška dejavnost pa se črta pri naštevanju dejavnosti Holdinga SŽ. S tem se nova organiziranost pojmuje kot koncernska oblika.

- Obseg privatizacije se omeji tako, da Republika Slovenija ostane večinski lastnik Slovenskih železnic, te pa večinski lastnik tistih odvisnih družb, ki oprav-

ljajo dopolnilne dejavnosti, ki so bistvene za delovanje poslovnega sistema slovenskih železniških družb. Pri določitvi teh družb bi uporabili merilo višine prihodkov v zadnjih treh letih pri poslovanju z družbami, ki sestavljajo poslovni sistem slovenskih železniških družb.

Poslovodstvo je svoje opredelitve 15. julija poslalo Ministrstvu za promet. Svoja stališča pa so poslovodniki predstavili tudi konec julija na 15. seji ekonomskega socialnega sveta (ESS). V razpravi se je pokazalo, da ESS

ne bo mogel zavzeti skupnega stališča, saj sta dva člana ESS s strani delojemalcev nasprotovala predlogu, da vsi prisotni člani v celoti podpirajo opredelitev poslovodstva SŽ glede gradiva Preoblikovanje Slovenskih železnic. Predloge poslovodstva je podprla večina članov ESS.

Generalni direktor dr. Jože Jurkovič je o razpravi na seji ESS že obvestil Ministrstvo za promet in ga pozval, da upošteva predloge poslovodstva, ki jih podpira tudi velika večina zaposlenih.



Poplave povzročile veliko škodo

Glavna novica zadnjih desetih dni avgusta so bile prav gotovo neurja, ki so ohromila dobršen del Slovenije. Tudi železniškemu omrežju niso prizanašala. Med 20. in 21. avgustom so namreč močno deževje in s tem povezani plazovi povzročili veliko škodo.

Najtežji je bil položaj na dvotirni progi med Zidanim Mostom in Dobovo. Številni plazovi so zasuli progo ter številne postaje. Zalit je bil izvoz postaje Krško, poplavljen je bila celotna postaja Brestanica, kjer je blato na vagonih seglo do pol metra nad zgornjim robom tira. Med Brestanico in Blanco je bilo več udorov naplavin, voda pa je do vrha tira segla tudi na postajališču Blanca. Tudi na odseku Sevnica-Breg so plazovi na več mestih zasuli jarke in progo. Zaradi obilnih padavin sta bila od 21. avgusta od 1.30 do 15.00 zaprta oba tira med postajama Breg in Sevnica ter med postajama Blanca in Brestanica. Ob 15.00 je bil odprt levi tir in promet je med Zidanim Mostom ter Dobovo stekel po enem tiru. V ponedeljek, 22. avgusta, je bil ob 18.10 odprt tudi desni tir, tako da je promet, sicer počasneje, spet začel potekati po obeh tirih.

Tudi progi med Zidanim Mostom in Laškim povodenj ni prizanašala, saj je hudourniški nanos poplavlil 70 metrov proge. Na progi Maribor-Prevalje-državna meja so hudourniki zasuli kar 3.000 kvadratnih metrov površine na postaji Ruta, hudourniki pa so zasuli tudi skupaj 520 metrov proge na odseku Ruše-Ruta.

Zaradi popolne zapore med Zidanim Mostom in Dobovo niso vozili štirje pari lokalnih potniških vlakov. Po obvozni poti prek mejnega prehoda Središče – Čakovec je bilo s Hrvaške v Slovenijo prepeljanih sedem, v



Tako so se naši kolegi borili z ujmo na odseku Ruše-Ruta.

obratni smeri pa pet mednarodnih potniških vlakov, ki so zato zamujali za štiri do pet ur. Med popolno zaporo so na območju Slovenskih železnic čakali še trije pari mednarodnih tovornih vlakov, ki so odpeljali naprej po

odprtju levega tira s približno 800–1.000 do minutno zamudo. Na drugih progah neurje ni povzročilo večjih zastojev ter zapor tirov.

Prve ocene stroškov kažejo, da bo za odpravo posledic neurja

treba nameniti zajetno vsoto. Ocenjeni stroški na progi Zidani Most-Dobova znašajo 650 milijonov tolarjev, stroški na progi Zidani Most-Šentilj-državna meja dobrih 21 milijonov tolarjev, na progi Maribor-Prevalje-državna meja pa še okrog 85 milijonov. K temu je treba prišteti še stroške čiščenja in preizkušanja progovnih SV in TK naprav, ki jih je zalila voda. Skupaj stroški dosegajo skoraj 765 milijonov tolarjev.

Ekipam požrtvovalnih vzdrževalcev, ki so, vremenski ujmi navkljub, nenehno dežurali na terenu, gre zahvala, da je promet na ogroženih odsekih lahko stekel že po tako kratkem času. Žal pa tudi njihovo delo ne more skriti dejstva, da so vodotoki in cestni odvodni sistemi ob progi slabo vzdrževani, prepusti pa pogosto premajhni. Tu pa bo morala svoje povedati predvsem država.



Počitniške zmogljivosti SŽ

Med kladivom in nakovalom

Počitniške zmogljivosti, kakor uradno pravimo počitniškim stanovanjem, garsonjeram ter hišam, ki so v lasti našega podjetja, dobro pozna marsikateri železničar. Ponujajo namreč možnost preživetja dopusta v lepih krajih v Sloveniji ter na hrvaški obali, ki je bistveno cenejše od cen, ki jih postavlja trg. Tega se očitno zavedamo tudi železničarji in železničarke. V letošnji sezoni nas je kar okrog 1.200 svoj dopust preživelo prav v službenih počitniških enotah. Žal pa se še vedno zdi, da stanje prenekatero enote še ne dosega standardov, ki bi si jih, pa čeprav za precej nižjo ceno od tržne, želeli v desetih dneh, ki jih pre-

živimo na dopustu.

Prav letos mineva deset let, odkar je upravljanje počitniških enot v svoje roke prevzelo Železniško invalidsko podjetje. »Ko smo enote prevzeli v upravljanje, je bilo veliko počitniških enot v zelo slabem stanju,« pove Monika Collauti, ki je v nekakšna ŽIP-ova »mama« počitniških zmogljivosti in skorajda na pamet pozna stanje na terenu. Že leta 1995 je bilo treba opraviti veliko dela, saj se po letu 1989 v enote ni več vlagalo. Naselje v savudrijski Bašaniji je bilo zaprto in enote zaradi vlage popolnoma neprimerne za bivanje. Zato je bilo vanj treba vložiti veliko dela in sredstev. Ponovno so bili uspo-

sobljeni tudi dom na Korčuli, v Novem Vinodolskem in v Selcah. V Sloveniji je bila adaptirana hiša na Voglu, obnovljeni apartmaji v Kaninski vasi in Bovcu, v Bohinju pa so bile nameščene nove postelje. Poleg tega je bilo treba vse enote na hrvaškem prebeliti, generalno očistiti ter nadomestiti manjkajoči inventar. Kot pravijo na ŽIP-u, so vsa ta dela opravili samo s prihodki od letovanj, saj obljubljenih dodatnih sredstev ni bilo na spregled. Deset let pozneje ŽIP upravlja 34 počitniških enot Slovenskih železnic v Sloveniji in 181 enot na Hrvaškem. »Odkar skrbimo za počitniške zmogljivosti, smo že prenovili veliko večino enot v

Sloveniji,« pravi Collautijeva. »Pri določanju vrstnega reda smo upoštevali tudi njihovo zasedenost, nekatere enote pa je železnica zaradi nezanimanja prodala kot službena stanovanja.« Na Hrvaškem je stanje slabše, saj je enot veliko, večjih vlaganj vanje pa že dolgo praktično ni bilo. Na leto se od najemnin, ki jih plačujemo letovalci, nabere do 100 milijonov tolarjev. Na prvi pogled je to precej denarja, toda glede na število enot se delež denarja, ki se vrača v njihovo obnovo, kar hitro porazgubi zaradi nujnih sprotnih del. »Samo v naselju na Cresu je 55 enot, v katerih je že skoraj 30 let stara oprema, ki se je ne da več vzdrževati,« pouda-

Notranjost ene od obnovljenih enot v Bašaniji.





ri Collautijeva. Namesto da bi se lotili celovitega obnavljanja posameznih enot, je treba sproti odpravljati najhujše pomanjkljivosti v številnih enotah. »To je drago, saj je denarja premalo in smo slej ko prej omejeni na krpanje največjih napak.« Največ denarja se vlaga v strnjena naselja in enote, ki so najbolj zasedene. Stanovanja v blokkih, za

katere je najmanj zanimanja, se vzdržujejo le minimalno. Kljub omenjenim težavam z vzdrževanjem pa zanimanje zaposlenih za letovanje ne usiha. Vsako leto brez letovanja v železniških enotah ostane po 300 do 400, včasih tudi po 500 družin. Na prvo delitev letošnje sezone je prispelo 1.229 prijav, od katerih jih je bilo nerešenih 268.

V drugi delitvi, ki zaradi hitrosti poteka kar po telefonu, je bilo odobrenih še 247 novih prijav. Kar okrog tri četrtine dopusta željnih zaposlenih se prijavi za letovanje v terminu med 20. julijem in 10. avgustom. V času od 1. julija do 20. avgusta so zato po navadi vse enote polno zasedene. Po 20. avgustu pa se zasedenost drastično zmanjša in je

odvisna predvsem od vremena. V začetku septembra se enote na morju praktično izpraznijo, zato je v posezoni možen tudi dogovor za poljubno dolgo letovanje. »Prav zaradi tako neenakomernega števila prijav smo letos uvedli posebej visoke cene v najbolj zasedenem terminu,« razlaga Collautijeva. S tem so skušali prijave bolj enakomerno porazdeliti na vse poletje. Po koncu sezone se začne analiza stanja. Železniško invalidsko podjetje konec vsake sezone, po navadi novembra, pripravi pregled stanja enot in načrt njihovega vzdrževanja, ki ga seveda potrdijo Slovenske železnice kot njihov lastnik. Hkrati pa tudi rešujejo pritožbe letovalcev. Teh se vsako leto nabere okrog deset. Večinoma se nanašajo na (ne)istočo. Pritožbe obravnava tudi odbor za letovanja, v katerem so predstavniki sveta delavcev, centra za nepremičnine in ŽIP-a. Še posebno zapletene pritožbe, pri katerih ni moč najti rešitve, pa na koncu priromajo še do sveta delavcev, ki odloči o njihovi upravičenosti. Svet delavcev tudi sprejme poročilo odbora za letovanje o končani sezoni in daje soglasje na oblikovanje cen za vsako sezono.

Evropski teden mobilnosti 16. do 22. septembra

Evropski dan brez avtomobila je bil prvič organiziran v Franciji leta 1998. Zaradi njegovega uspeha se je razvil v ves teden poudarjanja za okolje prijaznih načinov transporta in omejevanja prometa z osebnimi avtomobili. Letos bo teden mobilnosti potekal od 16. do 22. septembra. Podobno kot v prejšnjih letih se mu pridružujemo tudi na Slovenskih železnicah.

V času Evropskega tedna mobilnosti bodo lahko družine tudi brez družinske izkaznice uveljavile 40 odstotkov popusta za potnike, starejše od 12 let, in brezplačni prevoz za otroke, stare do 12 let. V sodelovanju z Železniškim invalidskim podjetjem pa bomo omogočili brezplačno izposajo koles na postajah Koper, Maribor, Nova Gorica, Divača, Bohinjska Bistrica, Podbrdo in Most na Soči. Kolo si bodo lahko brezplačno lahko izposodili vsi potniki z železniško vozovnico.

Na dan brez avtomobila, 22. septembra, pa bomo ponudili tudi 50 odstotkov popusta za prevoz spremljanih koles na naslednjih vlakih:

- IC 502 / 503 Pohorje na relaciji Maribor-Koper-Maribor
- EC 52 / 53 Goldoni na relaciji Sežana-Dobova-Sežana
- IC 246 / 247 Citadella na relaciji Ljubljana-Hodoš-Ljubljana

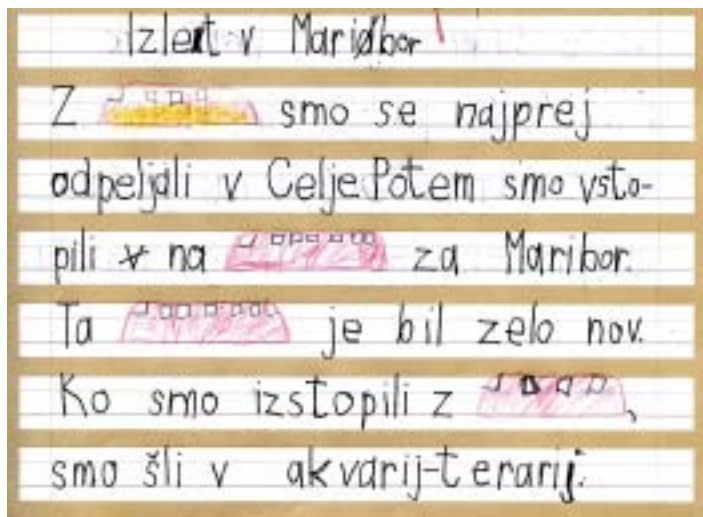
Marino Fakin

Likovni in literarni natečaj SŽ

Učenci OŠ Petrovče na vlaku

Otroci se učijo vsak dan, vsako uro, vsak trenutek svojega življenja. In kar se naučijo kot otroci, to tudi uporabljajo v poznejših letih. Ko gledamo raztrgane in umazane sedeže, poččkana stekla in potrgane kljuke, največkrat krivimo najstnike, ki ne vedo, kam bi s svojo energijo. Lahko pa pomislimo tudi na to, da bi bilo mogoče le nekoliko drugače, če bi mladim potnikom nekako približali železnico oziroma vlake. Slovenske železnice so na tem področju na dobri poti, saj likovni in literarni natečaj, ki ga prirejajo vsako leto, zagotovo tudi pozitivno vpliva na otrokov odnos do železnic.

Letošnji nagrajenci natečaja so učenci 2. a in 2. b razre-



da devetletke osnovne šole iz Petrovč pri Žalcu. Za nagrado so učenci dobili vožnjo z vlakom kamor koli po Sloveniji.

Izbrali so popotovanje v Maribor, kjer so obiskali akvarij, sprehodili pa so se tudi do Treh ribnikov, kjer so hranili

labode in se igrali na igralih. Na koncu so si lakoto potešili v mariborskem McDonatsu in se utrujeni, a zadovoljni odpravili domov.

Otroci so se peljali z novim vlakom Desiro Siemens. Učiteljici Sonja Rebernik, Darja Glušič in vzgojiteljici Alenka Podbrežnik ter Metoda Močnik pravijo, da se večina otrok s takšnim vlakom še ni peljala. Vožnja z vlakom je bila zanje izjemno zanimiva in je naredila nanje globok vtis, pravijo. Udobni sedeži, klimatske naprave, velika okna, vse na gumb, napovedovanje postaj, zaslon z uro in imenom postaje, vse to so otroci z veseljem opazovali. Navdušilo jih je tudi to, da se iz potniške kabine vidi k strojevodji in marsikateri otrok je po tem potovanju napisal ali dejal: »Ko bom velik, bom strojevodja.« Svoje navdušenje so otroci pozneje v šoli izražali na različne načine. Pisali so spise, risali podobe s potovanja, izdelali pa so tudi vlak – škatle, oblepljene z aluminijsko folijo.

Učiteljice in vzgojiteljice so zelo pohvalile Slovenske železnice in tudi dodale, da bi bilo lahko takšnih in podobnih akcij še več. »Otrok ne ve, kaj je to javna dobrina in kako naj se obnaša do nje, dokler mu tega ne pokažemo,« pravi vzgojiteljica Alenka. Na OŠ Petrovče zelo pogosto tudi na lastno pobudo pripravljajo izlete z vlakom. »S tem namreč na privlačen način vzgajamo prihodnje sprevodnike, strojevodje, vlakovne odpravnike in ne nazadnje tudi zadovoljne in lepo vzgojene potnike prihodnosti.« Zanimiv zgled tudi za starše, ki lahko svojim otrokom priredijo zanimiv izlet, ki ga ne bodo pozabili. Vlaki namreč vozijo vsak dan ...



Na evropsko prvenstvo v košarki udobno in poceni z vlakom!



In da še prišepnemo: od 15. do 26. septembra veljajo tako ugodne cene za vsa potovanja iz Slovenije v Beograd.

Povratna vozovnica City Star

2. razred

13.253 tolarjev, če potujete sami

7.952 tolarjev na osebo, če vas je pet

Doplačilo za ležalnik/spalnik (po želji)	Cena v tolarjih/osebo/noč
Ležalnik (šest ležišč v oddelku)	2.505
Touriste (tri postelje v oddelku)	3.006
Double (dve postelji v oddelku)	3.758

Vozovnice lahko kupite na železniških postajah Ljubljana, Maribor, Celje in Koper.

ODHOD	MV 297/419	MV 415	IC 211	MV 411
Ljubljana	6.15	8.35	14.08	21.05
Beograd	15.25	17.01	22.44	6.37

VRNITEV	IC 210	MV 414	MV 418/296	MV 410
Beograd	6.20	11.00	13.35	22.15
Ljubljana	15.39	20.31	23.28	8.32



Slovenske železnice

Bankredit

Vozovnice tudi na obroke

Polletne in letne vozovnice v notranjem prometu lahko potniki od 22. avgusta kupijo na 3 do 24 obrokov s storitvijo Bankredit. Kreditno pogodbo uredimo na železniški postaji Ljubljana, v Info centru.

Začetek novega šolskega leta pomeni veliko izdatkov za družine in terja skrben premislek, kako šolarjem omogočiti vse, kar potrebujejo. Poslovna enota potniški promet se je zato julija povezala z Novo Ljubljansko banko in dogovorila za uvedbo storitve Bankredit pred začetkom novega šolskega leta.

S storitvijo Bankredit omogočamo strankam hitro sklenitev kreditne pogodbe v Info centru, ne da bi se bilo treba napotiti v banko, in nekoliko lažjo odločitev za nakup polletne ali letne vozovnice. Za zdaj je nakup vozovnic na obroke mogoč v Info centru na železniški postaji Ljubljana, načrtujemo pa širitev takšne prodaje tudi v PIC Maribor oziroma v Info center Maribor (v ustanavljanju), PIC Celje in PIC Koper.

Polletne in letne vozovnice na obroke lahko kupijo slovenski državljani s stalnim bivališčem


Dodatne informacije na spletu

Plačilne kartice, ki omogočajo pridobitev BanKredita:

<http://www.zbs-giz.si/slo/Bankredit/SeznamDA.htm>

Plačilne kartic, ki ne omogočajo pridobitve BanKredita

<http://www.zbs-giz.si/slo/Bankredit/SeznamNE.htm>

Informativni izračun

<http://www.nlb.si/cgi-bin/nlbweb.exe?doc=7413>

v Sloveniji, ki so stari najmanj 18 let in ob izteku kredita njihova starost ne presega 75 let ter so stranke katere koli slovenske banke ali hranilnice

ter imetniki ustrezne Maestro plačilne kartice. Za sklenitev kreditne pogodbe stranka potrebuje le osebno izkaznico ali potni list, davčno številko

ter ustrezno Maestro plačilno kartico. Stranka mora biti zaposlena, upokojenec, zasebnik ali kmet.

V praksi sklenitev kreditnega posredništva poteka po varni povezavi v spletni aplikaciji BanKredit. Prodajalec najprej informativno izračuna ceno vozovnice in določi možni znesek kreditiranja, ki lahko znaša do največ 90 odstotkov cene vozovnice. Ko se stranka odloči za obročni nakup, prodajalec preveri možnost odobritve kredita z vnosom določenih podatkov o kreditujemalcu (EMŠO, številka računa kreditujemalca, davčna številka). Na koncu z aplikacijo natisnemo dva izvoda kreditne pogodbe in po potrebi tudi dva izvoda naloga za odplačevanje s trajnim nalogom v datoteki vrste pdf. Te stranka podpiše in po plačilu 10 odstotkov cene ter stroškov kredita na terminalu POS tudi takoj prejme abonentsko vozovnico. Novi način nakupa vozovnic pa ni omejen le na potnike, ki imajo osebni račun pri NLB. Stranke drugih bank kredit odplačajo s trajnim nalogom iz osebnega računa pri svoji banki.

Po vozovnico z moneto

Od 15. julija je v Ljubljani (PIC in Info center), Mariboru in v Kopru možen nakup vozovnic tudi z mobilnim telefonom – s storitvijo Moneta. Gre za sistem mobilnega plačevanja, ki je čedalje bolj razširjen po vsej Sloveniji – v trgovinah, restavracijah, v taksi službah, v različnih salonih in še marsikje

drugje. Uporabljajo ga lahko vsi Mobilcelovi ali Debitelovi naročniki in stranke nove KBM banke (tako imenovana bančna Moneta). Moneta je preprost, varen in pregleden način plačevanja, pri katerem namesto gotovine ali plačilnih kartic uporabljamo mobilni telefon. Sistem je precej podoben

plačevanju s plačilnimi ali kreditnimi karticami in nadomešča plačevanje z gotovino. Plačevanje z Moneto je enostavno. Prodajno osebje v terminal odtipka ceno vozovnice in potniku izroči terminal. Uporabnik bančne Monete vtipka pin kodo Monete, medtem ko uporabniki Monete kot

Mobitelove storitve z mobilnim telefonom pokliče 180 in položi telefon na terminal. Več informacij o načinu plačevanja, s katerim je naš potniški promet naredil še en korak k prepotrebni uveljavljanju sodobnih tehnologij, je objavljenih na spletni strani www.moneta.si.

Anketa o kakovosti

Kakovost potniškega prometa se izboljšuje



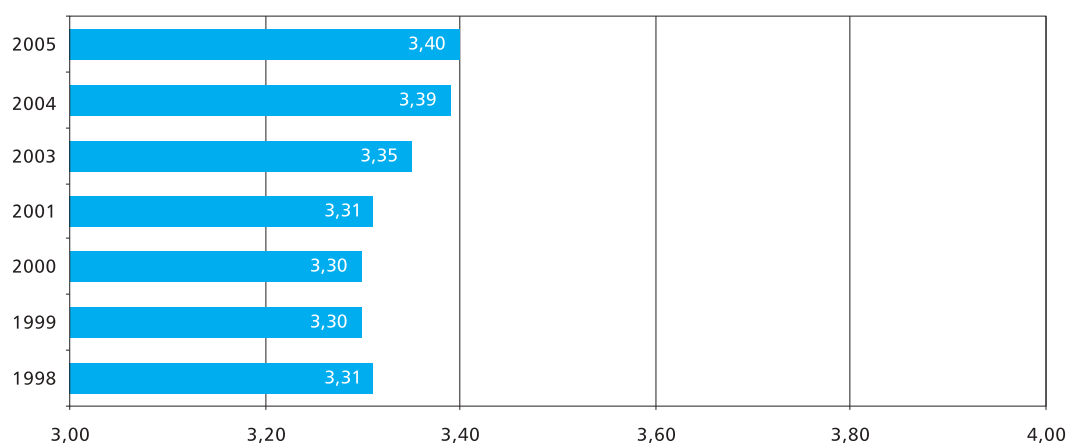
V zadnjem letu so na kakovost storitev našega potniškega prometa vplivale številne novosti in izboljšanja. Naj omenimo le nekatere: odprtje tako imenovanega Info centra na železniški postaji Ljubljana, prenovljena, uporabnikom prijaznejša spletna stran Slovenskih železnic, nadgradnja iskalnika voznega reda na spletni strani z iskanjem po datumu in z izračunom cen, postavitev infomata in podobno. Prav tako smo posodobili tudi redna izobraževanja vlakospremnega osebja, spremenjena pa je tudi vsebina, ki zajema poleg komercialnih tem, aktualnostih in tekoče problematike tudi videz in urejenost, komuniciranje s potniki in učne ure tujega jezika. V prihodnje bomo način in vsebine rednega izobraževanja še dopolnjevali.

Eden izmed pomembnejših projektov v potniškem prometu, ki še poteka, je posodobitev odprave potnikov z odpravo ročne prodaje vozovnic in nakupom mobilnih ter stacionarnih terminalov. Trenutno se pripravlja razpisna dokumentacija. Vse te dejavnosti vplivajo na dvig ugleda potniškega prometa in večjo kakovost storitev. Ta dva dejavnika vsako leto merimo z anketiranjem naših potnic in potnikov, ki elemente kakovosti storitev ocenjujejo s številkami od ena do pet.

Rezultati letošnje ankete so pokazali, da se je kakovost storitev potniškega prometa v primerjavi s preteklimi leti izboljšala. Povprečna ocena znaša 3,40 in je najvišja v obdobju od leta 1998 naprej. To prikazuje tudi delež dobrih, prav dobrih in odličnih ocen, ki letos znaša dobrih 80 odstotkov.

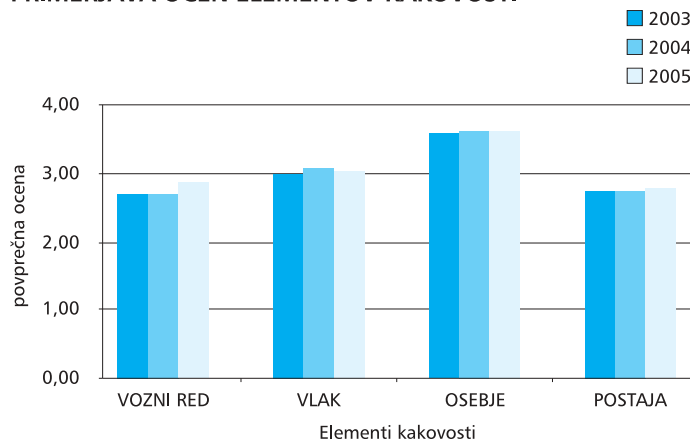
Od vseh elementov kakovosti je osebje še vedno najbolj ocenje-

Pregled povprečnih ocen v obdobju 1999-2005



ni element kakovosti. Povprečna ocena se je v primerjavi s preteklim letom povišala, in znaša 3,95. Z višjimi ocenami sta bili ocenjeni tako urejenost kot ustrežljivost osebja. Osebjem na vlakih ICS je po mnenju potnikov najbolj urejeno in ustrežljivo. Povprečna ocena voznega reda se z leti zvišuje in znaša letos 3,16. Z najboljšimi ocenami je ocenjen vozni red mednarodnih vlakov, z najslabšimi pa vozni red lokalnih vlakov in vlakov v medmestnem prometu. Glede na to, da so po rezultatih iz anket preteklih let elementi kakovosti postaj ocenjeni najslabše, je letos treba poudariti, da so se po mnenju potnikov videz in čistoča postaj ter storitve na postajah izboljšali. Povprečna ocena ele-

PRIMERJAVA OCEN ELEMENTOV KAKOVOSTI



mentov kakovosti postaj znaša 3,10. Poslabšali so se elementi kakovosti vlaka, in sicer sta slabše ocenjena točnost in hitrost vla-

kov. Hitrost je ocenjena najslabše od vseh elementov kakovosti vlaka. Potniki menijo, da vlaki ICS zamujajo bolj kakor pretekla leta,

saj je opaziti precejšnje znižanje povprečne ocene točnosti vlaka ICS, medtem ko so se videz in urejenost vlakov ter udobje na vlaku izboljšali. Eden izmed bistvenih razlogov za nastanek zamud je v gradbenih dejavnostih (počasne vožnje in zapore tirov). Zavedamo se, da je treba posebno pozornost nameniti elementom kakovosti, ki so ocenjeni najslabše ali pa so se v primerjavi s preteklimi leti poslabšali, zato si bomo še naprej prizadevali za izboljšanje dela v celotnem sistemu Slovenskih železnic. Da smo na pravi poti, prav gotovo dokazujejo višja povprečna ocena v anketi, večje število pohval in manjše število pritožb v prvem polletju tega leta.

Z vlakom na evropsko prvenstvo v košarki

Med 16. in 25. septembrom bo Srbija in Črna gora gostila že 34. evropsko prvenstvo v košarki. Na EP bo tekmovala tudi slovenska reprezentanca, svoje tekme – vsaj tiste v predtekmovalju – bo igrala v Beogradu, in sicer 16. septembra ob 17.30 proti BIH, 17. septembra ob 20.30 proti Grčiji in 18. septembra ob 17.30 proti Franciji.

Ker so zveze med Ljubljano in Beogradom zares dobre, vas vabimo, da se na evropsko prvenstvo in ogled tekem odpravite z vlakom. Med Ljubljano in Beogradom vsak dan vozijo štirje pari vlakov:

Ljubljana–Beograd

- odhod Ljubljana ob 6.15, prihod Beograd ob 15.25 – MV 297/419
- odhod Ljubljana ob 8.35, prihod Beograd ob 17.01 – MV 415
- odhod Ljubljana ob 14.08, prihod Beograd ob 22.44 – IC 211
- odhod Ljubljana ob 21.05, prihod Beograd ob 6.37 – MV 411

Beograd–Ljubljana

- odhod Beograd ob 6.20, prihod Ljubljana ob 15.39 – IC 210
- odhod Beograd ob 11.00, prihod Ljubljana ob 20.31 – MV 414
- odhod Beograd ob 13.35, prihod Ljubljana ob 23.28 – MV 418/296
- odhod Beograd ob 22.15, prihod Ljubljana ob 8.32 – MV 410

Da pa denarnica ne bi prehudo trpela in bi v njej ostalo tudi kaj denarja za druženje s prijatelji, smo v sodelovanju s srbskimi in hrvaškimi železnicami pripravili še posebej znižane cene vozovnic CityStar International.

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 vozovnic. Potovanja so mogoča vse dni v navedenem terminu (**to je od 15. do 26. septembra**) – brez časovnih omejitev. Vozovnice se bodo izdajale tudi za 1. razred.

Cene vozovnic CityStar International SŽ - JŽ Ljubljana–Beograd–Ljubljana, 2. razred*

Vrsta ponudbe	Cena v tolarjih
CityStar International (1 odrasla oseba)	13.253
CityStar International (2 odrasli osebi) oziroma na osebo	19.880 9.940
CityStar International (3 odrasle osebe) oziroma na osebo	26.506 8.835
CityStar International (4 odrasle osebe) oziroma na osebo	33.133 8.283
CityStar International (5 odraslih oseb) oziroma na osebo	39.759 7.952

* znižane cene vozovnic City Star International SŽ – JŽ veljajo od 15. do 26. septembra 2005.

Doplačilo za ležalnik/spalnik Ljubljana–Beograd (po želji)	Cena v tolarjih/ osebo/noč
• Ležalnik (šest postelj v oddelku)	2.505
• Touriste (tri postelje v oddelku)	3.006
• Double (dve postelji v oddelku)	3.758

Dobova šengenska meja za tovorni promet



V tej stavbi so trenutno nameščeni delavci tovornega prometa v Dobovi.

Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo so se spremenili tudi postopki na naših mejah. Postaja Dobova naj bi postala vstopna točka za nadzor blaga po železnici na evropski jugovzhodni meji. Zato se tudi v PE tovorni promet pospešeno pripravljamo na tako imenovani šengenski režim. Neposredno koordinacijo tovrstnih dejavnosti je prevzela Sekcija za tovorni promet Celje, ki tehnično, tehnološko in kadrovsko vodi nadzor nad postajo Dobova.

V drugi polovici leta 2006 bo Slovenijo obiskala komisija Evropske unije in preverila, ali so izpolnjeni vsi pogoji za nadzor blaga ob vstopu v EU. Na izpolnjevanje vseh predpisov se v tovornem prometu pripravljamo v sodelovanju s policijo, carino, inšpekcijskimi organi. Naš cilj je ustvariti možnosti za nemoten nadzorovan pretok blaga.

Že 1. maja 2004, ko je Slovenija postala članica Evropske unije, smo takoj začeli temeljitejši nadzor nad izvozom in uvozom

blaga v EU in iz nje. Da bi se delovne razmere izboljšale, se je v začetku leta 2005 začela gradnja nove postajne stavbe, v kateri bodo imela prostore vse službe, ki so potrebne za mejna opravila. Trenutno so delavci tovornega prometa v začasni stavbi neposredno ob progi, kjer poteka ves nadzor nad pretokom blaga s Hrvaškimi železnicami. Gradnja nove stavbe se končuje in selitev je predvidena za konec septembra. V novi stavbi bodo zagotovljene boljše delovne razmere ter

neposredno sodelovanje z drugimi službami, ki bodo sodelovale pri nadzoru blaga.

V tovornem prometu na postaji Dobova opravljamo naloge, kakršne je treba opravljati na tako pomembni mejni postaji. Skrbimo za prevzem in predajo vagonov in blaga hrvaškim železnicam, prijavljanje inšpekcijskim službam (fitosanitarni, veterinarski inšpekciji), sodelujemo s policijo pri pregledu vagonov, prijavljamo carini in po potrebi sodelujemo tudi s špediterji.



Nova postajna stavba v Dobovi bo predvidoma odprta konec septembra.

Poleg tega pregledujemo tehnično brezhibnost vagonov, jih odstavljamo, popravljamo tovor, skrbimo za varovanje potnikov, menjavo lokomotiv, dostavo vagonov v Centralne delavnice Dobova ter dostavo in odvoz vagonov s postaj Brežice, Krško in Brestanica.

Za izpolnjevanje tako raznolikih nalog so na postaji zaposleni in neposredno odgovorni transportni komercialisti, popisni vlakovodje, premikalno osebje, transportni skladiščniki, transportni delavci - varovanje potnikov, pomočnik OE in vodja OE. Posredni nadzor pa opravljata DE Zidani Most in Sekcija za tovorni promet Celje v sodelovanju s PE tovorni promet. Trenutno je na postaji Dobova tako zaposlenih 78 delavcev, ki neprekinjeno delajo v turnusu. Delo oziroma pretok blaga se povečujeta, prav tako so čedalje večje zahteve za nadzor blaga. Zato si morajo zaposleni nenehno pridobivati dodatno znanje. Zlasti je stalno in sprotno izobraževanje bistve-

no ob sleherni spremembi predpisov.

Evidentiranje, spremljanje in nadzor blaga potekata z informacijskim sistemom ISSŽP, ki omogoča neposredni nadzor in vpogled v blago in vagone, ki vstopajo in izstopajo v Evropsko unijo. Na postaji Dobova je treba pri prevzemu od Hrvaških železnic v celoti popisati vlak in ga vnesti v ISSŽP. Šele tedaj so podatki o vrsti blaga in o vagonih dostopni prevozniku – Slovenskim železnicam – in uporabnikom, za katere je blago namenjeno. Ob dodatni posodobitvi in ob uskladitvi standardov za prenos podatkov bo mogoče spremljanje na celotnem območju EU. Za takšen način spremljanja imajo delavci v tovornem prometu na postaji Dobova poseben pomen, kajti podatki o blagu in vagonih morajo biti vneseni popolnoma natančno. Šengenski režim na postaji Dobova pomeni nekakšen filter za vse vrste blaga, ki se prevaža po železnici in ki je namenjeno prejemnikom v Evropi.

Zahvala Slovenskim železnicam

Sem D. J. iz Trbovelj (polno ime je znano uredništvu). Z mamom se pogosto voziva z vlakom, in to že precej let, največkrat od Trbovelj do Ljubljane in nazaj. Pa tudi kam drugam se rada peljeva. Moram reči, da se silno rada voziva z vlakom, prav uživava v tem. Vsekakor pa k najinemu dobremu počutju precej prispevajo prijazni, ustrežljivi uslužbenici. Zato bi rad prav te še posebej pohvalil.

Že vrsto let se spopadam z resnimi težavami z vidom. Imam približno en odstotek ostanka vida, zato me po navadi spremlja mama. Pa tudi ona je pred časom padla, in zato jo včasih boli noga. Razumeli boste, da nama je takšna ali drugačna pomoč vselej dobrodošla. In vaši delavci nama jo zares vselej prijazno ponudijo. Gospa na blagajni, čistilka na stranišču, prometnik na peronu, strojevodja s širokim nasmehom in še bi lahko našteval. Posebej pa

moram omeniti in pohvaliti tiste vaše uslužbenke in uslužbence, ki pregledujejo vozovnice na vlaku. Prijazen pozdrav, kratek, vedno zanimiv pogovor, roka, ponujena v pomoč. To nama veliko pomeni. Zame in za mamom je pozitiven odnos do življenja edina prav stvar! Sem sodijo tudi pristni medčloveški odnosi, polni razumevanja ter pozornosti. Po mojem prepričanju smo ljudje enkrat dobro, drugič slabše razpoloženi, imamo torej boljše ter slabše dneve. To velja seveda tudi za vaše delavce. Tega se zavedava oba. A vseeno, midva imava, hvala bogu, na vlaku res dobre izkušnje in sva zelo zadovoljna. Zatorej vsakomur posebej in vsem skupaj še enkrat iskrena hvala.

Upam tudi, da bodo naša srečanja tudi v prihodnje prijetna, prijazna ter polna dobrih misli. Tudi midva se bova potrudila za to.

direktor Železniškega gradbenega podjetja Mitja Podobnik

Konkurenca je za nas dejstvo

Rumeni stroji Železniškega gradbenega podjetja so nepogrešljiv del večjih ali manjših posegov na železniških progah po vsej Sloveniji.

Zgodba o pomanjkanju denarja za infrastrukturna dela, ki povzroča težave našemu podjetju, pa se, še bolj konkretno, odlikava tudi pri delu ŽGP-ja. S krčenjem kilometrov remontov ter investicijskih del se v tem našem hčerinskem podjetju spopadajo s pomanjkanjem dela, svoje pa dodaja tudi konkurenca, ki nikakor ne spi. Direktor ŽGP-ja Mitja Podobnik nam je povedal nekaj več o stanju v podjetju.

»Liberalizacija železniškega trga« je v zadnjih leta postala nekakšno neizogibno geslo dela Slovenskih železnic. Se ta odraža tudi pri delu Železniškega gradbenega podjetja?

Naša dejavnost je gradnja in vzdrževanje prog, storitve z gradbeno mehanizacijo, prevozi in proizvodnja kamnitih agregatov. Tudi na našem področju je konkurenca že

dolgo časa dejstvo. Pri večini del gre za javne mednarodne razpise in nanje se prijavljajo tudi domači in tuji konkurenti. Za nujna dela pa železniška agencija uporablja dvostopenjski postopek. Na podlagi javnega razpisa se razpiše tako imenovana »spodobnost«. Podjetje, ki pridobi tako sposobnost, je v določenih primerih, na primer ob sanacijah po izrednih dogodkih, povabljen, da odda ponudbo za

ta dela, pogodbeni cena pa se doseže s pogajanjem. Tu pa iščemo naše prednosti, saj smo podjetje, specializirano za dela na železniški infrastrukturi. Imamo vso potrebno mehanizacijo, ki nikakor ni poceni. V Sloveniji drugih takšnih progovnih strojev, kot jih imamo mi, praktično ni. Pa tudi naše bogate izkušnje nam govorijo v prid. Druga gradbena podjetja pri projektih zunaj železnice ob slabem vremenu lahko



ustavijo dela. Mi pa smo navajeni delati v drugačnih razmerah – v časovnih omejitvah in pod prometom. Če mora vlak ob določeni uri peljati, mora biti remont do tedaj končan in pika. Zato radi rečemo, da moramo delati tudi, če padajo ošpičene prekle. Če povzamem – za izvajanje večjih investicijskih del na progi smo edini v Sloveniji. Praktično vsa dela, ki so jih razpisale Slovenske železnice ali železniška agencija, smo opravili mi, čeprav jih nismo neposredno pridobili na razpisu.

Kako to, da so bila na razpisih lahko uspešnejša podjetja, ki z železnico pravzaprav nimajo veliko povezave?

V zadnjih letih je neposredno proračunsko financiranih del le malo. Večinoma gre za dela, ki jih sofinancirajo skladi PHARE in ISPA. Pravila njihovih razpisov pa določajo, da lahko dela na razpisu pridobijo le finančno primerno sposobna podjetja. To pomeni, da mora podjetje imeti vsaj 1,5-krat do dvakrat večji letni prihodek od vrednosti del. Načrtujemo, da bo naš letošnji prihodek dosegel okrog 6 milijard tolarjev. To pa je premalo za konkuriranje na dražjih projektih. Zato se na projekte prijavljamo v sodelovanju z večjimi gradbenimi podjetji ali pa delamo kot njihovi podizvajalci. Tako bomo v celoti opravili dela na nadgradnji proge med Ljubljano in Mariborom, pri gradnji proge do Madžarske pa smo kot SCT-jev podizvajalec opravili dela v vrednosti 40 odstotkov celotnega projekta. Zaradi takšne razdelitve so tudi klasična gradbena podjetja v zadnjih letih dobila reference, čeprav dela dejansko opravljamo mi kot podizvajalci.

Katera so večja dela, ki jih opravljate letos in kaj pričakujete za v prihodnje?

Naše zmogljivosti so takšne, da bi ob normalnem vzdrževanju lahko naredili okrog 25 do 30 kilometrov remontov na leto. Teh pa, kot vemo, zadnja leta skoraj ni. Zato smo odvisni od drugih investicijskih del. Kar do 90 odstotkov prihodkov namreč ustvarimo s samo tremi do štirimi pogodbami, ostalih deset odstotkov pa pomeni še do deset

pogodb. Odvisnost od tako majhnega števila poslov nam povzroča težave. Lani smo bili na primer sredi sezone, julija in avgusta, popolnoma brez dela. Letos smo do konca septembra popolnoma zasedeni, do konca leta še kar. Dobršen del naše realizacije pomenijo sanacije izrednih dogodkov. Končali smo dela na odseku Pivka-Gornje Ležeče. Čaka nas še dokončanje sanacije posledic v Slovenski Bistrici, verjetno tudi v Lescah. Ravno končujemo dela na mejnem prehodu Dobova, poteka še nadgradnja proge med Ljubljano in Mariborom, omeniti pa moram še remont med Poljčanami in Ponikvo. Žal pa so to vse dela, ki so se začela že najmanj lani. Za naprej računamo na sodelovanje pri rekonstrukciji proge Pragersko-Ormož. To bo precej zahteven projekt, ki bo zajemal gradbena dela, signalizacijo ter elektrifikacijo. V sklopu projekta SV naprav na koprski progi bomo urejali kretnice na vstopu na postajo Koper, veliko dela pa bo gotovo tudi na progi med Zidanim Mostom in Dobovo, ki je poškodovana zaradi poplav. V preteklih letih smo kar nekaj dela imeli tudi v avtocestnem programu, kjer se avtoceste pač križajo s progo. Sedaj je teh del manj, ker se program počasi končuje. Vsekakor pa, podobno kot SŽ, tudi mi upamo, da bo po dograditvi avtocest država več sredstev usmerila na tire.

Ste za opravljanje večjih del primerno opremljeni? Kako je s stanjem delovnih strojev?

V našem voznem parku imamo sedem večjih strojev – pet podbijalk, sejalko in portalna dvigala, ki imajo dvakrat večje zmogljivosti, kot jih trenutno potrebujemo v Sloveniji. Če ena kretniška podbijalka za podbijanje kretnice porabi uro in pol, to pomeni 650 kretnic na leto. Takšnih potreb pa v Sloveniji nikoli ne bo. Nekateri naši stroji so starejših letnikov. S kakovostnim delom naših vzdrževalcev pa jih redno vzdržujemo in ohranjamo. Železniški del strojev vzdržujejo v Centralnih delavnicah v Šiški. Težava pa je z neenakomerno uporabo strojev. V sezoni jih potrebujemo na več koncih obenem in takrat nam jih primanjkuje. Za zdaj nam, razen

pred leti na remontu Pragersko-Hoče, še ni bilo treba najemati tujih strojev. Zaradi pomanjkanja dela smo letos stroje uporabili celo v tujini, kar ni enostavno doseči. Tega si želimo še več. Sicer pa svoje priložnosti za čim večjo izrabo strojev, pa tudi zaposlenih, iščemo tudi pri vzdrževanju industrijskih tirov, ki ga številna podjetja žal zanemarijajo. Na tem področju delamo za Luko Koper, Merkur, Petrol in Istrabenz, Acroni, Toplarno Ljubljana. Stroje trenutno vzdržujemo v Šiški, dogovarjamo pa se, da bi jih preselili v Moste, za kar bi potrebovali tri ali štiri tire.

ŽGP je tudi dvotretjinski lastnik Kamnoloma Verd. Kakšno je njegovo poslovanje?

S kamnolomom smo imeli precej načrtov. Nekdaj je bil sestavni del ŽGP-ja. Ker ga je bilo treba obnoviti, za kar pa ne SŽ ne ŽGP nista imela denarja, smo k rekonstrukciji povabili največje kupce. Zato smo skupaj z Gradisom, SCT-jem, Cestnim podjetjem Ljubljana in Gradbenim podjetjem Grosuplje ustanovili hčerinsko podjetje Kamnolom Verd, d. o. o, v katerem smo večinski lastnik. Rekonstruirali smo kamnolom in posodobili opremo ter tako tudi povečali kakovost kamenin. Žal pa predvidenih količin odkupa nismo dosegli. Del na železnici je namreč zelo malo. Za druga gradbena podjetja pa je zaradi cen železniškega transporta bolj zanimiv nakup v drugih kamnolomih. Celo sami za dela na štajerskem koncu že iščemo bližje dobavitelje, saj je prevoz z Verda preprosto predrag. Zato prav zdaj pripravljamo sanacijski program, ki naj bi dal odgovore o prihodnosti našega kamnoloma.

Verjetno se negotovost pri infrastrukturnih delih pozna tudi na vaših finančnih rezultatih?

Priznati je treba, da smo v zadnjih letih imeli s finančnim poslovanjem nemalo težav. Kot sem že omenil, smo namreč odvisni od zelo majhnega števila poslov in s tem povezane plačilne discipline sodelujočih podjetij, pa tudi državnih organov. Lani smo imeli za 4,6 milijarde prihodkov in leto končali s

pozitivno ničlo. Letošnji rezultati so kar ugodni in pričakujem, da bomo dosegli okrog 6 milijard realizacije. Žal smo zelo obremenjeni s kratkoročnimi krediti, kar slabša poslovni rezultat in tekočo likvidnost. Zato gre vsa zahvala zaposlenim, ki so podjetju zelo zvesti in razumejo, kako se moramo boriti za izplačilo plač in regresa.

Kakšna pa je kadrovska politika vašega podjetja?

Ko sem leta 1999 postal direktor ŽGP-ja, je bilo v njem zaposlenih kar 1.199 delavcev. Postopno smo to število oklestili na 360, število zaposlenih pa se počasi še zmanjšuje. Trenutno nas je zaposlenih okrog 300, povprečna starost delavcev pa je kar 46 let. Število zaposlenih se nenehno spreminja, saj je okrog četrtnina delavcev zaposlenih za določen čas. Gre za delavce iz drugih nekdanjih jugoslovanskih republik, po pogodbi z drugimi družbami pa je kot najeta delovna sila pri nas zaposlenih tudi nekaj delavcev iz nekdanje Sovjetske zveze. To so delavci, na katerih sloni delo našega podjetja, saj gre za zaposlene v operativi. Teh delavcev pa nam nenehno primanjkuje. Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo se je namreč število zaposlovanja delavcev iz držav, ki niso članice EU, za nas omejilo. Posebne težave nam povzroča število invalidov, ki jih je več kot 40. To zavira družbo, saj dejansko lahko računamo samo na okrog 250 delavcev. To je tudi smiselna številka, ki jo bomo skušali doseči v prihodnje, seveda s socialnim čutom. Okrog 30 delavcem bomo ponudili predčasno upokojitve, podobno kot so to storile Slovenske železnice. Po drugi strani pa nam proizvodnih delavcev nenehno primanjkuje. Delavcev gradbenih profilov je v Sloveniji zelo malo. Primanjkuje nam tudi strojnega osebja, ki ga moramo zaradi posebnosti dela šolati sami. Za dobrega strojnika pa potrebujemo kar dve leti šolanja. Potrebujemo tudi čedalje bolj izobražene kadre, saj je delo čedalje zahtevnejše – od upoštevanja varnostnih elementov, sestankov z investorjem, vse do dogovarjanja z vodenjem prometa in uporabe najnovejših načinov komuniciranja.

Vlaki ICE-1 prevozili 400 milijonov kilometrov

V petek, 2. septembra, je vlak ICE 882, ki je peljal iz Münchna proti Hamburgu, prevozil 400-

milijonti kilometer vlakov ICE-1. Štiristo milijonov kilometrov teh vlakov pomeni, da so že desetti-

sočkrat obkrožili zemeljsko oblo. Vsak od vlakov ICE-1 je povprečno prevozil 7 milijonov kilometrov in s tem 170-krat obkrožil Zemljo.

Nemške železnice so obdobje hitrih vlakov začele 2. junija leta 1991. Prvi vlaki ICE-1 so vozili med Hamburgom in Münchnom. Do danes so v delavnicah v Hamburgu pregledovali, vzdrževali in očistili kar okrog 180.000 tovrstnih garnitur, saj celotna flota vlakov ICE-1 domuje prav tam.

S 358 metri je ICE1 najdaljši od vseh vrst vlakov ICE. Devetinpetdeset vlakov danes sestavlja hrbtnico daljinskega prometa Nemških železnic na najbolj obremenjenih povezavah med severom in jugom. Danes ICE-1 vozijo na progah Hamburg-Frankfurt/Main-Stuttgart/Basel,

Hamburg-Würzburg-München in Berlin-Frankfurt/Main-Stuttgart-München. Posamezni vlaki pa vozijo vse do Dunaja, Züricha und Interlakna.

Po 15 letih voženj so nemške železnice začele posodobitev vseh vlakov ICE-1. Do leta 2008 bodo v obnovo 59 garnitur vložili okrog 180 milijonov evrov. Prvi posodobljeni ICE-1 se je na pot od Hamburga proti Münchnu podal 5. avgusta. ICE 787 je potnike pozdravil z novimi sedežnimi prevlekami, premičnimi naslonjali za roke in z novimi pregibnimi mizicami. Prenovo zaokrožajo električne vtičnice ob vseh sedežih ter prikazovalniki informacij. Prenova bo zajela skupaj okrog 700 sredinskih vagonov in 118 vlečnih delov. Dela na enem vlaku trajajo okrog 25 dni.



Evropsko dovoljenje za strojevodje

Že leta si evropske železnice, socialni partnerji ter organi Evropske unije prizadevajo odpraviti omejitve v čezmejnem železniškem prometu. Na poti popolne odprave meja stojijo številne tehnične in normativne ovire.

Na tehničnem področju številne rešitve že obstajajo, kar med drugimi dokazujejo tudi interoperabilne lokomotive, ki že vozijo med Slovenijo in Italijo. Na kadrovskem področju pa bo enotna pravila za čezmejni promet postavilo evrop-

ske strojevodsko dovoljenje.

O licenci za strojevodje, ki vozijo v mednarodnem prometu, so se dogovorili evropski socialni partnerji. »Evropsko strojevodsko dovoljenje je neogiben pogoj za socialen, pošten in varen evropski železniški promet,« pravi Wilhelm Haberzettl, predsednik evropske federacije transportnih delavcev ETF. Razvoj dovoljenja se je začel januarja 2004, ko sta ETF in zveza evropskih železnic CER podpisala prvi sporazum o uvedbi. Natanko

leto pozneje je projekt potrdila tudi generalna skupščina CER-a, in priprave na razdeljevanje dovoljenj so se lahko začele.

Evropsko strojevodsko dovoljenje ureja medicinske, jezikovne in poklicne zahteve za strojevodje v čezmejnem prometu, pa tudi področja nadaljnjega izobraževanja ter nadzora. Dokument pomeni dodatek državi licenci ter določa, s katerimi lokomotivami in na katerih tujih progah lahko vozi posamezni strojevodja.

S tem naj ne bi bilo več potrebe po medsebojnih dvostranskih dogovorih med sosednjimi železnicami, ki trenutno pojasnjujejo tovrstna vprašanja.

Prva evropska železnica, ki je svojim strojevodjem začela izdajati nove evropske licence, so Avstrijske državne železnice. Konec avgusta je evropska dovoljenja prejelo 785 avstrijskih strojevodij – 476 jih vozi po Nemčiji, 36 v Italijo, 15 na Češko in 258 na Madžarsko.

Aktualno

SBB Cargo z mešanimi rezultati

Švicarski železniški prevoznik tovara SBB Cargo je v prvem letošnjem polletju dosegel 13,5-odstotno rast pretovora, prihodki pa so se kljub temu zmanjšali za 4,3 odstotka. Podjetje, ki si je kot cilj za letos postavilo »pozitivno ničlo«, se mu očitno ne bo niti približalo.

Poslovanje v prvi polovici leta sta zaznamovali dve gibanji. V mednarodnem prometu v smeri sever-jug (Nemčija-Švica-Italija) je SBB Cargo dosegel povečanje prevozov za dobrih 22 odstotkov. V notranjem prometu pa je promet padel za 10 odstotkov in pol. Uprava naj bi skušala izboljšanje poslovanja doseči predvsem z zmanjševanjem stroškov. Njihov novi cilj je, brez izgube končati poslovno leto 2007.

Drugi poljski mednarodni fotografski natečaj

Fotografsko društvo iz poljskega Szczecina skupaj z društvom Iu-biteljev železnic iz istega mesta organizira drugi mednarodni fotografski natečaj na temo železnic. Lani se ga je udeležilo 67 fotografov s Poljske in iz tujine. Ti so prispevali okrog 500 fotografij, izbrane so v posebnem vagonu potovale po celi državi. Letos so se organizatorji odločili za tri kategorije: človek in železnica (poudarek na predstavitvi ljudi v železniškem okolju), med gibanjem in na mestu (vozna sredstva) ter železniška arhitektura. Nagrajene fotografije bodo razstavljene na glavnem kolodvoru v Szczecinu med 1. in 22. oktobrom. Na dan odprtja bodo razstavo spremljale tudi druge prireditve, med drugim bo omogočena vožnja po pozabljeni progi, na kateri vlaki že dolgo ne vozijo več.

Več informacij o razpisu je objavljenih na spletni strani www.kolej.shentel.pl in na strani www.stf.pl. Vsi fotografi, ki jih zanima sodelovanje, pa se lahko po obrnete tudi na naše uredništvo, kjer vam bomo po e-pošti z veseljem posredovali razpisno dokumentacijo v angleščini.



Takole sta se obe konstrukciji v začetku avgusta spuščali ena proti drugi.

Lehrter Bahnhof

Pred točno enim letom smo že pisali o gradnji novega berlinskega osrednjega železniškega kolodvora z imenom Lehrter Bahnhof. Gre za trenutno največji tovrstni projekt na svetu. Njegova gradnja poteka že kar nekaj let. Načrti so bili izdelani že sredi septembra 1995, prvi del strešne konstrukcije, ki spominja na satovje čebel, pa je bil postavljen v začetku leta 2002. Kolodvor bo povsem nared konec maja prihodnje leto ob odprtju svetovnega nogometne-

ga prvenstva. Skupna površina novega kolodvora, ki naj bi ga na dan obiskalo okrog 300.000 potnikov, bo 70.000 kvadratnih metrov, na njem pa bo vsak dan ustavilo kar okrog 1.500 vlakov. Konec julija se je začel svojevrsten postopek, ki je tudi prikazan na fotografiji. Gre za spuščanje dveh polovic konstrukcije, težkih po 1.250 ton. Obe enostransko vpeti konstrukciji, dolgi po 43,5 metra, sta se postopno spuščali ena proti drugi s hitrostjo treh do šestih metrov

na uro. Z njunim združenjem se je začela zadnja faza gradnje. Na obeh straneh prehoda, ki sta ga ustvarili konstrukciji, se v višino že dvigujeta 46 metrov visoka pisarniška stolpa, ki bosta za celih deset metrov višja od bližnjega urada nemškega kanclerja. Obe konstrukciji, ki že lebdi nad zastekljeno postajno dvorano, bosta prav tako pokriti s stekleno streho, ki bo tako potekala nad 210 metrov dolgo in 42 metrov široko streho glavne stavbe.



Takšen bo vhod v novo glavno berlinsko železniško postajo.

Tam daleč za devetimi gorami ...

Če bi železniške navdušence zaprosili, naj nam naštejejo nekaj prog, po katerih bi se radi peljali, bi bila na seznamu tudi svetovno znana proga Cuzco-Machu Picchu, ki velja za eno najbolj slikovitih gorskih prog. In to brez dvoma precej na vrhu seznama! Toda proga je daleč in na poti do tja je treba uporabiti še kakšno drugo prevozno sredstvo, predvsem pa v »prašičku« kar nekaj privarčevati. A če to zadnje uspe, je vsekakor storjen prvi, najtežji korak. O tej poti sem začela sanjariti že v davnih študentskih letih. Resnici na ljubo je od takrat minilo že veliko let, a nikoli ni prepozno. In letos aprila sem se končno znašla na kraju samem. Precej brez sape! Pa ne le zaradi navdušenja, tudi višina krepko prispeva svoje!

Proga Cuzco-Macu Picchu je bila zgrajena v začetku 20. stoletja, da bi povezali visoko ležeči Cuzco

z nižino doline reke Urubamba. Vlaki po dolini vozijo od leta 1928 in od tedanjih začetkov do danes se je marsikaj spremenilo. Bistvo te spremembe je predvsem v samih storitvah, drugače povedano v tem, komu je železniški prevoz namenjen. Nekoč so to bili domačini, danes pa so tu tako rekoč skoraj brez izjeme turisti, z globljimi in bolj plitvimi žepi. Turizem daje zaposlitev in kruh lokalnemu prebivalstvu in ohranja progo živo. Brez njega železniškega prometa zelo verjetno ne bi bilo – pa če so nam množice, ki se tukaj »kotalijo«, vseč ali ne. In ker med temi množicami le niso samo ljubitelji vlakov, se mnogi med njimi ne odločijo za celotno potovanje od Cuzca, ki edino vključuje znamenito cik-cak vožnjo navkreber, pač pa vstopijo na vlak v Sveti dolini. S tem se bistveno skrajša čas vožnje – večini je pač priti na

Machu Picchu edini cilj. Žal pa iz Ollantaytambo, kjer smo na vlak vstopili tudi mi, vlaki vozijo le naravnost in še to precej hitro. Tistega, za železničarja pričakovanega čara vzpenjanja v strmino ni. Časi romantike in prvobitnosti so torej minili, ostal je le še množični, tako rekoč »instant« turizem.

Od leta 1999 naprej železniški promet na relaciji Cuzco-Machu Picchu opravlja železniško podjetje PeruRail, ki je za to progo dobilo koncesijo. Svoje storitve so močno posodobili, predvsem zato, da bi jih približali pričakovanjem turistov z vsega sveta, ki se v množicah zgrinjajo v Peru. Vlakom so dali enovito zunanjo podobo, in treba je reči, da je kombinacija močne temnodre in rumene zelo prijetna za oko. Njihove storitve se po kakovosti, konkretno po udobju, delijo na luksuzni vlak Hiram

Bingham, vlake Vistadome in vlake Backpacker Shuttle. Hiram Bingham, ki nosi ime po slavnem odkritelju Machu Picchuja, je predvsem ponudba za petičneže, ki lahko globlje sežejo v žep – za povratno vozovnico je namreč treba odšteti kar 476 ameriških dolarjev. V sestavi vlaka so štirje luksuzni vagoni: dva jedilna vagona, bistro in vagon kuhinja. Vagoni so od drugih na tej progi daljši kar za tri metre in za 30 centimetrov širši, s čimer se uvrščajo med najbolj prostorne in udobne na svetu. Med vožnjo goste razvajajo s hrano in pijačo, vse to pa spremlja živa glasba.

Vožnja z vlaki Vistadome pomeni nekoliko skromnejšo, a še vedno solidno storitev. Prigrizek, topli in hladni napitki so všteti v ceno, vagoni imajo panoramska okna, ki potnikom omogočajo lažje fotografiranje. S tem, da bi doživela vožnjo z luksuznim vlakom Hiram Bingham, se ne morem pohvaliti, a mi dejansko tudi ni veliko do tega. Sem pa izkusila Backpacker Shuttle, vlak, ki je namenjen »navadnim smrtnikom« in je ravno tako varno pripeljal do cilja. Vagoni tega vlaka so za bolj avanturistično navdahnjene obiskovalce. Drugače povedano – so skromnejši. Za potovanje smo dobili dve vozovnici, vpeti v ovitek, presenetilo pa me je dejstvo, da so bile tudi za ta vlak, ki je torej imel najnižji rang, vozovnice z rezervacijo izdane na ime! Vozovnice niso prenosljive in jih je prepovedano prodati naprej. Za povratno vozovnico smo plačali 62 dolarjev (vendar ne na kraju samem, saj je bil železniški prevoz urejen vnaprej oziroma ga je uredila že agencija). V navedeno ceno je všteti tudi davek, ki je v Peruju 19-odstotni.

Kot veliko drugih turistov, smo



Smerna tabla vlaka.

tudi mi vstopili na vlak šele v Ollantaytambu, po ogledu znane arheološkega najdišča v tem mestecu. Na relativno majhni postaji se je dobesedno gnetla množica nestrpnih potnikov. Bilo je kot v Babilonu, saj je skoraj vsaka skupinica čebljala v drugem jeziku. A svet je vseeno le velika vas in tu smo srečali še eno skupino Slovencev (in mimogrede, verjeli ali ne, na Machu Picchu nekaj ur pozneje še

svojemu vagonu. Pred vagonom pa kontrola vozovnic, kot pri nas pred spalnikom. Sprevodniki so vestno in zelo natančno pregledali vsako vozovnico – »šverc« bi bil nemogoč. Ne glede na to, da nismo vstopili na začetni postaji, so bili naši sedeži še prazni, pa čeprav neolistkani. V vlaku so bili le vagoni drugega razreda s 56 sedeži, preoblečenimi v blago z vzorcem, tipičnim za tukajšnje tapiserije. Potniki smo bili seveda

strehi se marsikje sušijo koruzni storži. V dolini Urubambe načrtno gojijo izvirne vrste koruze, ki pa ni kar tako. Če bi pri nas katerega koli otroka vprašali, kakšne barve je koruza, bi kot iz topa izstrelil »rumena«. A če pri nas poznamo le zlatorumeno koruzno zrnje, pa je v Peruju to čisto drugače. Tu je zrnje lahko skoraj belo, rumeno, vinsko rdeče, pisano, modro in skoraj črno. Pa tudi storži so različnih oblik tudi pre-

ozki dolini, in pogled lahko daleč seže le navzgor proti nebu. Pred prihodom na postajo sem občudovala rdeče cvetoče vodenke, ki so kot preproga rasle na bregu ob progi. Je pač tako, to kar pri nas kupujemo in sadimo v cvetlična korita, tu raste samoniklo. Aguas Calientes je turistično mestece in se iz dneva v dan povečuje – gradijo nove restavracije, trgovine in drugo infrastrukturo, ki naj bi služila množicam turistov. Vsak dan novi obrazi, vsak dan novi iskalci doživetij. In žal tudi vsak dan večje težave z odpadki ...

V Aguas Calientes, ki je relativno majhna postaja, potniki izstopijo z vlaka in se zapodijo do bližnjih avtobusov, ki čakajo na goste. Takoj, ko je avtobus poln, zahrumi motor in vozilo se spopade s strmino. Vožnja je precej vrtolomna, četudi sem v življenju dejansko doživela tudi že hujše. Najslabši je občutek takrat, ko se srečujeta dva avtobusa in ti seveda sediš v tistem, ki je na robu ceste, tik nad prepadom ... Če kakšen avtobus pade v globino, je to zgodba z naslovom »nepovratno« – za avtobus in potnike. Pogled na miniaturne vlake v dolini namreč nazorno pove, da Machu Picchu leži visoko in da je breg zelo, zelo strm.

A nam se ni zgodilo nič hudega in srečno smo prispeli do Machu Picchuja, svetovno najbolj znane arheološkega nahajališča stare inkovske kulture. Zgodovinarji domnevajo, da naj bi Machu Picchu zgradili Inki v 2. polovici 15. stoletja. Citadela na vrhu hriba je sestavljena iz območja, namenjenega za kmetovanje, ter mestnega predela. Celoten arheološki kompleks je preplet umetno narejenih teras za pridobivanje različnih poljščin ter mesta s templji, spomeniki in delom za pokope. Konec Machu Picchuja ni razjasnjen – Španci ga namreč nikoli niso našli, a vseeno je utonil v pozabo in mesto je zaraslo v džunglo. Ko sem pred sabo zagledala na fotografijah že nešteto videno podobo, sem si pomela oči in sama sebi šepnila:

»Ali sem res tu, ali pa morda sanjam?«



Pogled na Machu Picchu, najbolj znano arheološko nahajališče stare inkovske kulture.

dve!). Na tirih pred postajnim poslopjem so postopali domačini v živopisnih oblačilih, večina žensk pa tudi v klobukih. Prodajale so predvsem ženske z otroci, od katerih so nekateri stopicljali okrog, najmanjši pa še sladko spali v culah na hrbtih svojih mater, ki so po tleh razgrinjale preproge, torbe, prtičke in še kup drugih izdelkov, ki naj bi premamili turiste. Resnici na ljubo so bile domačinke zelo vsiljive, a kaj ko vsak prodan izdelek pomeni, da bo zvečer v skledi nekaj več. Lačnih otroških ust pa tukaj ne manjka ...

Ko je pripeljal vlak, je množica turistov vzvalovila proti njemu. Vagoni so bili označeni s črkami abecede (morda je to za potnike enostavneje) in vsakdo je hitel k

sami tujci, predvsem angleško in špansko govoreči. Da ne bi bili lačni in žejni, je skrbel železniški uslužbenec, ki je z mini barom vneto krožil med nami. Vendar mu posel ni kaj prida cvetel, saj je marsikdo raje pobrskal po nahrbtniku ...

Vožnja od Ollantaytamba do postaje Aguas Calientes, kjer ima vlak končno postajo, traja eno uro in 40 minut. V tem času se tako pokrajina kot tudi zunanja temperatura neverjetno spremeni. V Ollantaytambu je pokrajina sorazmerno gola, zjutraj pa je bilo tako hladno, da so mi bili eni dolgi rokavi premalo. Vsi pa smo vetrovke in podobne zadeve pustili na avtobusu, v pričakovanju vročega dne seveda. Ob progi so hiške domačinov in na

cej bunkasti. Z oddaljevanjem od Ollantaytamba se proga spušča nižje. S tem se dviga temperatura, obenem pa spreminja rastje, ki je čedalje bujnejše. V soteski reke Urubamba že rastejo visoka tropska drevesa, na njih pa številne bromelije kot epifiti. Med drevesi sem v preletu opazila ptiča s čudovitim turkiznomodrim perjem. V kraju Coriwaynachina, na 88. kilometru, se začne slava inkovska pot. Tisti, ki se želijo izogniti množičnemu turizmu, lahko tu izstopijo in se po strmi poti odpravijo navkreber proti Machu Picchuju. A takih navdušencev, ki bi se raje zagrizli v strmino, kot peljali udobno z vlakom, ni bilo opaziti.

Aguas Calientes, zadnja postaja vlaka, stoji na 110. kilometru, v

Med vzponom
večkrat srečamo
samotne
domačije
razložene vasi
Slamniki; v
ozadju se širijo
Karavanke.

Z Bleda čez Galetovec na Bohinjsko Belo

Na visoko razgledni rob Pokljuke

Ko stojimo ali, kar je še prijetneje, sedimo na visokem robu Galetovca (1.265 metrov visoko), je svet pod nami in vsenaskoli nas velikanski. Razgled na Bohinjsko Belo globoko spodaj, na Babji zob in Jelovico onstran doline, na Bled in z gorami obrobjeno gorenjsko ravan je širok, da širši ne more biti. Ker je do sem ravno prav hoje in ker so strmine, ki jih medtem zdelamo, počitku zelo spodbudne, je postanek vrh Galetovca brez težav trajnejše narave. Kljub temu, da medtem kaj prigriznemo, ne vemo povsem, kaj je tu zgoraj pomembnejše: prepadne višine, razgledne širine in dišeč gorski zrak ali zaloge iz nahrbtnika. Zato enostavno uživamo v vsem, saj drugega tako in tako ni: veliko lepote svetlih, razglednih poznih poletnih dni.

Z ž.p. Bled jezero gremo po cesti desno. Po njej se spustimo do Zake in pri kampu zavijemo desno na makadamsko cesto, po kateri pridemo skozi podvoz pod železniško progo. Zatem na razcepu zavijemo levo, smerokaz **Boh. Bela**. Do prvih hiš Bohinjske Bele pridemo po približno **45 minutah** hoje. Na cesti pri smerokazu **Slamniki** zavijemo desno in gremo pri prvi hiši zaselka Brezje desno na pot, kot svetuje smerokaz **Galetovec**. V nadaljevanju je pot označena z mar-

kacijami in smerokazi, vendar je ponekod potrebna povečana pozornost, da nam ne »uide« po svoje in ne zgrešimo smeri. Tako se že za hišo s poti usmerimo desno na stezo, se po njej vzpnemo ob potoku, prečkamo gozdno cesto ter zatem nadaljujemo po cesti in po poti do vlake, kjer zavijemo levo in pridemo do samotne domačije. Nad njo smerokaz **Galetovec** usmeri v gozd, na razcepu zatem zavijemo levo (desno drži označena pot na Rčitno) in se po strmih pobočjih – ko pridemo do roba travnikov, zavijemo med malinovjem ob gozdu desno gor – vzpnemo na rob poključke planote, na katerega stopimo pod vrhom Turn. Na gozdni cesti zavijemo levo in gremo mimo spomenika do odcepa levo, ki ga označuje smerokaz Galetovec. Nekaj časa hodimo po vlaki in se nato spet po nasvetu smerokaza usmerimo levo na vrh. Z Bohinjske Bele hodimo okrog **2 uri in 30 minut**.

Z razglednega roba stopimo po označeni poti čez nekoliko višji, z gozdom poraščeni vrh na pašnike in čeznje sestopimo do planine na levi. Levo mimo koč se spustimo do gozda in skozenj do gozdne ceste. Prečkamo jo in gremo ob robu gozda ter nato navzdol na travnike, kjer v spodnjem delu smerokaz

Boh. Bela kaže levo. Skozi gozd spet pridemo na travnike, kjer se držimo sredine dolinice in pod drogovi električne napeljave pridemo do gozdne ceste, ki se spušča v dolino. Prečkamo jo in nato še enkrat, ko spet stopimo na cesto, pa gremo kratko po njej navzdol do neoznačenega odcepa steze desno. Ob njej kmalu srečamo oznake in v njihovi družbi sestopimo do ovinka ceste. Zda nadaljujemo le po cesti, navzdol na Bohinjsko Belo. Ko stopimo na cesto v dolini, gremo naravnost do ž. p. Bohinjska Bela. Pred njo je na levi gostilna, ki pomaga potešiti morebitno lakoto. Z Galetovca hodimo približno **1 uro in 30 minut**.

Skupaj okrog 5 ur hoje.

Na izletu pride prav planinska karta Julijske Alpe, vzhodni del (1 : 50.000), vendar označena pot na njej ni povsod pravilno vrisana.

Za izlet iz smeri Nova Gorica je ob koncu tedna primeren vlak z odhodom z novogoriške železniške postaje ob 7.35. Na ž. p. Bled jezero izstopimo ob 9.23. Za vrnitev na ž. p. Bohinjska Bela počakamo na vlak ob 17.12.

Iz smeri Ljubljana se potrudimo na vlak, ki iz Ljubljane odpelje proti Jesenicam ob 6.50, ali izberemo poznejšega ob 9.50. Oba imata povezavo naprej v smer

Nova Gorica; v prvem primeru na ž. p. Bled jezero izstopimo ob 8.35, v drugem ob 11.30. Za vrnitev s postaje Bohinjska Bela počakamo na vlak, ki proti Jesenicam odpelje ob 16.59 ali ob 19.55. Prvi vlak ima zvezo z Ljubljano, drugi pa nadaljuje vožnjo proti Ljubljani.

Galetovec s
skalnimi stenami
izstopa iz roba
Pokljuke.



Slikovna križanka



risba KIH	POSMEH, NASMEŠEK	ALENKA VIDRIH OTROŠKA GLISTA			IDOL	OBREKO- VANJE, OPRAV- LJANJE								
OGLEJSKI PATRIARH, APOSTOL SLOVENCEV							ZDENKO VRDLOVEC			TUJA DREVESNA VRSTA	PRIPADNIK KOPTOV	ENA OD PROJEKCIJ	TVEGANJE, NEVARNOST	SVETIŠČE BOGINJE ATENE
OGABA							ORESTOVA SESTRA V GR. MIT.							
GALOP (REDKO)							VULKAN. GMOTA KOPASTE OBLIKE							
NARKOTIK							RAZLAGA PROBLEMA ZIDNA VDOLBINA							
HERCE- GOVEC				NAŠA PO- PEVKARICA	INDUSTR. RASTLINA			SL.KOREO- GRAF (IKO) ČISTA TEŽA						
DALJŠA TANKA, UPOGLJI- VA VEJA					IGRALEC EASTWOOD ČOP IZTOK						AM. POLIT. DWIGHT EISEN- HOWER			
EDIJNI SINČEK							EMIL ADAMIČ MED				RAHLA, MEDLA SVETLOBA			
SPOSOB- NOST KALJIVE KOVINE									AM. FILM. IGRALEC REDFORD	STRAST, POŽELENIJE	TINA TURNER	MAJHA VAZA	ORGANIST	
? PLETERŠNIK Slovensko- nemški slovar		IRENA AVBELJ			AVTORSKE PRAVICE NIZEK Ž. GLAS									
		Ž. IME, EDITA	RANO- CELNIK FR. KOMIK (JACQUES)					ŽRTVENIK RED (V BOTANIKI)						
ŽUŽELKA S PISANI- MI KRILI							VEK, ERA ŽELEZOV OKSID					ZAGREB PLEMEN. GOVEDO		
PRILAGO- DITVENI ČLEN							RENIJ ALENKA PINTERIČ				BILKA NEON			
SPLETI LAS														
SLOG														



LEKARNAR

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**

