

Nova proga

Revija Slovenskih železnic

Nova smer
generalni direktor dr. Jože Jurkovič
Skrbno gospodarjenje je bistveno

Nova smer
Vzdrževanje infrastrukture
Sredstva na ravni lanskega leta

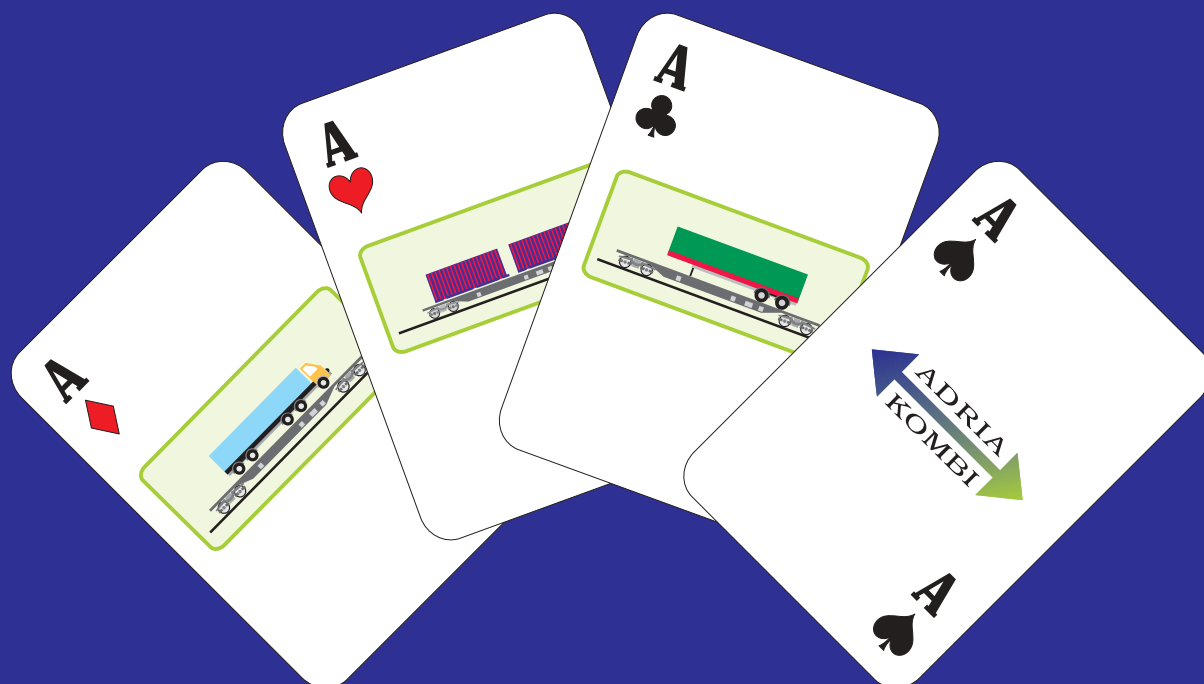
Potniški promet
Vlak kot oglasni medij

Tovorni promet
Železniški avtoprevoz se poslavlja

Infrastruktura
Slovenske železnice na
mednarodnem simpoziju ISEP 2005



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, Miško Kranjec, Izidor Gruden, Marko Tancar, Dario Cortese, Mitja Drakšič, Drago Ogrizek, Ana Tušar, arhiv ÖBB • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja, dvojna številka Nove proge izide 5. septembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 19. avgusta.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Infrastruktura na lanski ravni

Junjska novica meseca je prav gotovo sprejem rebalansa državnega proračuna. Že v prejšnji Novi progi smo pisali o dodatnih sredstvih, ki jih rebalans namenja železnici. Sedaj je predlog rebalansa potrdil tudi državni zbor. Na prvi pogled zelo pozitivna slika proračunskih sredstev pa le ni tako optimalna, kot se zdi. Letos bomo na naše storitve prvič obračunavali davek na dodano vrednost. To pa pomeni kar 20-odstotno povečanje višine potrebnih sredstev za infrastrukturna dela. Proračunski rebalans torej predvsem zagotavlja sredstva za obračun DDV-ja in vzdrževanje infrastrukture drži na lanski ravni. Dramatičnega povečanja del na naših tirih in ob njih pa tudi letos ne moremo pričakovati. V skladu s pogodbo o vzdrževanju javne železniške infrastrukture, ki je bila podpisana konec junija, bodo tudi do konca leta na naših tirih večinoma potekala »gasilska« dela. Večina denarja bo namreč šla za gašenje požarov inšpekcijskih odločb, torej za odpravljanje počasnih voženj. Teh je v zadnjih mesecih, tudi zaradi nekaterih nerazumnih odločitev republiških inšpektorjev, čedalje več. Podpisa pogodbe o vzdrževanju javne železniške infrastrukture smo vsekakor lahko veseli, saj končno daje odgovor na vprašanje, katera dela bodo na naših progah opravljena, pa ne le opravljena, temveč tudi plačana. Žalostna stran tako pozno podpisane pogodbe pa je, da bo vsa dela zelo težko organizirati in izpeljati do konca leta.

Usklajevanje omenjene pogodbe med našim podjetjem in agencijo je bilo ena od prvih nalog novega posloводства, ki je v prvih junjskih dneh začelo delo. Prve dni po imenovanju so namenili predvsem seznanjanju z razmerami v podjetju. Sestali so se z vsemi izvršnimi direktorji in njihovimi pomočniki. Veliko pozornosti so namenili tudi sodelovanju s predstavniki zaposlenih, saj so se udeležili tudi seje sveta delavcev ter se sestali s predsedniki sindikatov. Kot se spodobi, smo v tokratni Novi progi besedo najprej dali novemu generalnemu direktorju. Kljub temu, da se je v času intervjuja pravzaprav šele natančno seznanjal z delom našega podjetja, je v pogovoru orisal svoje poglede na razvoj Slovenskih železnic. V naslednjih revijah pa bomo besedo seveda dali tudi drugim članom posloводства.

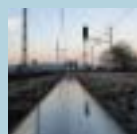
Na koncu pa naj vsem bralkam in bralcem zaželim, da čim lepše preživite dopustniške poletne mesece. Nekaj oddiha si bomo privoščili tudi v našem uredništvu. Naslednja Nova proga zato izide šele čez dva meseca. Na svidenje oziroma na branje torej v začetku septembra.



Nova smer

Novega generalnega direktorja, dr. Jožeta Jurkoviča, smo takoj po imenovanju zaprosili za krajši pogovor o njegovih pogledih na delo v našem podjetju.

2



Nova smer

Vzdrževanje infrastrukture bo letos prvič bremenil obračun davka na dodano vrednost. V tej luči rebalans državnega proračuna ne pomeni bistvenega povečanja sredstev.

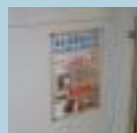
4



Potniški promet

Spet je poletje pred durmi in spet se bomo odpravljali na dopust, večina na morje. Za vse tiste torej, ki si želijo sonca in osvežitve ob eni od številnih obal, smo pripravili nekaj nasvetov, kako do tja.

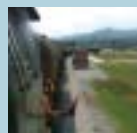
8



Potniški promet

Na vlakih so se pred kratkim začeli pojavljati okvirji z oglasi. Gre za precejšnjo novost na naših vlakih, saj ti do pred kratkim skorajda niso bili obravnavani kot oglaševalski prostor.

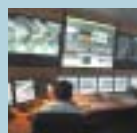
9



Tovorni promet

V Sekciji za tovorni promet Maribor so Petrolu iz Rač ponudili prevzem oskrbovanja industrijskega tira. Letos je bilo dostavljeno na razkladalna mesta Petrola že 115.000 ton tovora, za 14 odstotkov več kot lani.

12



Infrastruktura

Predstavniki različnih služb Holdinga Slovenske železnice so se 26. in 27. maja v Ljubljani udeležili že 13. simpozija o elektrifikaciji v prometu, ki ga prireja Elektrotehniška zveza Slovenije.

13

Intervju: dr. Jože Jurkovič, generalni direktor

Skrbno gospodarjenje je bistveno

Dr. Jože Jurkovič je bil za generalnega direktorja našega podjetja imenovan v petek, 3. junija. Krmilo podjetja je prevzel v času, ko se popolna liberalizacija mednarodnih prevozov nezadržno bliža, tesno zategnjeni državni mošnjiček pa otežuje posodobitev železniške infrastrukture in s tem tudi omejuje možnosti našega uspešnega konkuriranja drugim prevoznikom. V nasprotju s politiki, ki si radi privoščijo sto uvajalnih dni, med katerimi po navadi mediji in nasprotniki le tiho »brusijo kremplje«, si naše novo poslovodstvo takšnega obdobja ni moglo privoščiti. Zato smo novega generalnega direktorja tudi mi le nekaj dni po imenovanju, še med opravljanjem primopredaje, zaprosili za prve komentarje in poglede na delo v našem podjetju.

Bi se lahko najprej predstavili železničarjem in opisali pot, ki vas je pripeljala na delovno mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic?

Otroška leta sem preživel v Slavskem Lazu, v Kostelu ob Kolpi. Po osnovni šoli sem nadaljeval izobraževanje na Tehniški srednji šoli v Ljubljani. Tehnika me je namreč vlekla že od mladih nog, in vsa mehanika, ki je bila takrat v uporabi, me je pritegnila. V spominu iz otroških let pa so globoko zasidrana prva srečanja z mogočnimi parnimi lokomotivami z »neskončnim« številom vagonov. Po končani tehniški šoli sem moral v službo, saj ni bilo denarja za nadaljevanje šolanja. Na delu v Nemčiji sem prihranil nekaj denarja za začetek študija na Fakulteti za strojništvo v Ljubljani, kjer sem se nato tudi zaposlil. Delal sem na obdelovalni tehniki in obdelovalnih sistemih, tehnoloških meritvah, vodenju proizvodnje in na drugih področjih. Projekti so bili večinoma vezani na gospodarstvo. V zadnjih letih sem na fakulteti vodil organizacijo praktičnega usposabljanja študentov strojništva, ki je temeljila na neposrednem stiku s številnimi podjetji po vsej Sloveniji. Verjetno je treba posebej omeniti tudi dejstvo, da se poleg osnovnega dela že ducat let ukvarjam tudi s krajevnimi težavami, saj vsak človek občuti tiste krajevne dejavnike, ki mu grenijo ali izpopolnjujejo vsakdan. Tako sem bil med pobudniki za nastanek občine Škofljica, občani pa so mi doslej že trikrat prepričljivo zaupali mandat za vodenje občine. V občini Škofljica smo v zadnjem desetletju naredili dober korak naprej v

celostnem razvoju. Lahko rečem, da sem tako pridobil bogate in vsestranske izkušnje, čeprav so vsebinsko popolnoma drugačne, kot v mojem osnovnem poklicu. Pokazalo pa se je, da se s tehničnim pristopom da konkretizirati marsikateri projekt. Delo z ljudmi in za ljudi mi je in mi še vedno zelo veliko pomeni.

Zakaj ste se odločili za kandidiranje za mesto generalnega direktorja? Kakšne izzive pred vas postavlja vodenje Slovenskih železnic?

Na področjih, kjer je teklo moje delo, so se razmere večinoma umirile, in človek se začne spraševati, kaj bi lahko še naredil. V teh razmišljanjih je bilo možnih več odločitev. Gotovo je sedanja povezana tudi z novimi razmerami v našem državnem sistemu in z željo ter prepričanjem, da je mogoče tu še veliko narediti. Da gre pri železnicah za velik sistem, v katerem se prepletajo številni interesi, da gre za mogočno podjetje in še kaj, pomeni samo še dodatno spodbudo moji odločitvi. Moram reči, da nam vsem v poslovodstvu prevzem novih nalog pomeni velike izzive, obenem pa nam je bilo tudi izkazano zaupanje lastnika in predstavnikov zaposlenih.

Ste si v kratkem času, odkar ste prevzeli vodenje podjetja, že ustvarili sliko o stanju na Slovenskih železnicah? Kakšna je vaša ocena?

Prav te dni poteka dejanski prevzem dela, spoznavanje novih sodelavcev. Gotovo je še pre zgodaj govoriti o dejanskem

stanju na Slovenskih železnicah. Če govorim o prvih vtisih, pa moram povedati, da je najprej čutili veliko pripadnost zaposlenih podjetju. Iz tega izhajajoča skrb je prav gotovo tudi spodbudna za delo novega poslovodstva. Prvi občutki tudi kažejo, da bomo morali vpeljati več medsebojne komunikacije, ki bo vsem odgovornim zagotovila lažjo izbiro prednostnih ciljev in lažje odločanje. Želja poslovodstva in seveda tudi mene osebno je, da se predvsem izkažemo kot skrbni gospodarji. To pa ni vedno lahko. Kadar gre za družbeni denar, je treba stopati po pravi poti, in ravno tu vidim nekaj rezerv ter pot do večjega zaupanja vseh, ki bomo strnili svoja prizadevanja za razvoj in prihodnji status Slovenskih železnic. Seveda pričakujemo, da se bodo čim prej uredile pristojnosti vseh dejavnikov, ki se odločujoče pojavljajo v našem poslovanju – naj omenim le državo, železniško agencijo ter uporabnike naših storitev. Šele na tej novi podlagi bomo lahko bolj realno pogledali v prihodnost, v kateri vidim veliko vlogo naših železnic.

Prvega januarja 2007 se bo evropski trg železniških prevozov v tovrnem prometu odprl za mednarodno konkurenco. Kako se Slovenske železnice pripravljamo na to spremembo, kje vidite vlogo našega tovrnega prometa na liberaliziranem trgu?

Po dosedanji opredelitvi je končni cilj našega podjetja postati ključni železniški operater v regiji. Časi in zahteve pa se nenehno spreminjajo in stranke si želijo čedalje več. Razmere na trgu torej narekujejo dopol-



njevanje sprejetih strategij. Prihodnjo vlogo železniškega tovornega prometa vidim v prevzemanju vloge logističnega operaterja. To pa bo pomenilo, da bomo v prihodnosti, skupaj z izbranimi partnerji, uporabnikom ponudili celovite, kakovostne in seveda konkurenčne transportne storitve. Prilagodljivost potrebam uporabnikov je že dolgo časa pogoj za obstanek na trgu. Najprej bomo morali seveda pripraviti temeljito analizo trgov, torej proučitev sedanjih in morebitnih novih uporabnikov ter vrst in količin tovorov.

Kakšen je vaš pogled na razvoj potniškega prometa Slovenskih železnic, ki je v dobršni meri povezan s subvencijami?

Nedvomno je naša želja, da po železnici prepeljemo čim več

potnikov. Menim, da je realno pričakovati, da bi v nekaj letih povečali število prepeljanih potnikov s sedanjih 15 na 18 milijonov. Za doseganje tega cilja bo treba intenzivneje posodabljeti poslovanje, posodobiti prodajo vozovnic, hitreje informatizirati tako notranji kot mednarodni potniški promet ter poiskati nove, tržno zanimive ponudbe. Pomembno področje vidim v uvajanju celovitejših ponudb različnih dejavnosti in storitev na postajnih območjih, zlasti v večjih krajih in mestih, kjer je potnikov več. Seveda pri vseh teh ciljnih načrtujemo tudi vključevanje države z ustrezno politiko, ki bo morala spodbujati in podpirati javni potniški promet. Tako imenovana subvencija, ki jo za opravljanje gospodarske javne službe prevoza potnikov zagotavlja država z Javno agencijo za železniški promet, bi morala pokrivati raz-

liko med ekonomsko in tržno ceno potniškega prevoza.

Pomanjkanje sredstev za vzdrževanje javne infrastrukture povzroča zamude in omejuje konkurenčnost prevozniškega dela našega podjetja. Lahko s sprejemom rebalansa državnega proračuna pričakujemo izboljšanje stanja na tem področju?

Predvidena skupna vrednost sredstev v okviru rebalansa državnega proračuna za vzdrževanje javne železniške infrastrukture za letos je 15,75 milijarde tolarjev, vključno z davkom na dodano vrednost. S tem je praktično primerljiva s sredstvi, ki so bila za ta namen dodeljena oziroma porabljena v preteklih letih. Pri primerjavi s preteklim obdobjem pa je treba upoštevati tudi dejstvo, da do

letos na naše storitve nismo obračunavali DDV-ja, za letos pa ga bomo morali. To letošnji pogodbeni znesek avtomatsko podraži za 20 odstotkov. Če rebalans proračuna s popravkom zagotavljanja finančnih sredstev za vzdrževanje javne železniške infrastrukture ne bi bil potrjen, bi to dejansko pomenilo prekinitev vseh nadaljnjih dejavnosti pri investicijskem vzdrževanju. Omejeni bi bili le na najnujnejše tekoče vzdrževanje, ki še zagotavlja varnost železniškega prometa. To pa bi pomenilo nadaljevanje slabšanja prevoznosti železniškega omrežja. Z dodatnimi sredstvi iz rebalansa državnega proračuna bomo lahko zagotovili vsaj tak obseg tekočega vzdrževanja kot lani. Nekaj več pa bo v primerjavi s prejšnjimi leti investicijskega vzdrževanja, ki ga v prejšnjih letih praktično ni bilo.

Vzdrževanje infrastrukture

Sredstva na ravni lanskega leta

Na področju vzdrževanja javne železniške infrastrukture so vloge na prvi pogled jasno razdeljene – železniška agencija kot predstavnica države (našega lastnika) upravlja infrastrukturo in Slovenskim železnicam kot pooblaščenemu upravljalcu namenja sredstva za vzdrževalna dela. V praksi pa delo še zdaleč ne poteka optimalno, kar dokazuje tudi vedno znova začasno financiranje vzdrževanja infrastrukture.

Sprejetje rebalansa državnega proračuna, ki je več sredstev namenil prav železnici, je končno odprlo pot do oblikovanja jasne slike na infrastrukturnem področju do konca leta. V zadnjih dneh junija sta bili namreč podpisani pogodbi o vzdrževanju javne železniške infrastrukture ter o investicijskem vzdrževanju železniških postaj.

»Za tekoče in investicijsko vzdrževanje bomo letos prejeli 15,756 milijarde tolarjev, 816 milijonov tolarjev pa bo namenjenih za investicijsko vzdrževanje potniških postaj. Večina sredstev bo namenjenih za redno vzdrževanje, za investicijsko vzdrževanje bo porabljenih le okrog 1,13 milijarde tolarjev,« pove Marjan Zaletelj, pomočnik izvršnega direktorja za vzdrževanje infrastrukture. Ob tem opozarja, da rebalans državnega proračuna le odpravlja finančna nesorazmerja iz prve polovice leta. »Rebalans pomeni le rahlo povečanje investicijskega vzdrževanja – z lanskimi 220 milijoni na letošnje 1,13 milijarde tolarjev. Sicer pa bomo letos prvič obračunavali 20-odstotni davek na dodano vrednost, in prav to postavko pokriva rebalans. V bistvu torej ne gre za več sredstev za tekoče vzdrževanje, marveč le za postavljanje višine sredstev na raven lanskega leta.«

Pri veliki večini del, ki bodo potekala do konca leta, bo šlo za objekte, za katere so bile že izdane odločbe republiških inšpektorjev – se pravi za odpravljanje počasnih voženj, delno pa tudi za dela, ki bodo preprečevala uvajanje novih odsekov s počasnimi vožnjami. Med večjimi deli na spodnjem ustroju gre omeniti sanacijo plazov na progi Divača-Koper ter zidu na progi Jesenice-Sežana. Na postajah Štanjel ter Ilirska Bistrica bodo vgrajene elektrorelejne SV naprave, saj gre za mejni postaji poleg odseka, opremljenega z novimi elektronskimi SV napravami. Na področju telekomunikacij bodo nameščene telegrafске naprave. Na relaciji Pivka-Gornje Ležeče bo obnovljena vozna mreža. Na progi med Koprno in Divačo pa je načrtovana namestitev dodatnih vodnikov. S tem bo omogo-

čena električna vleka 1.750-tonskih vlakov iz Luke Koper. Zaradi obsežnosti projekta je predvideno, da se bodo dela začela šele v začetku naslednjega leta.

Tudi druga omenjena dela se še ne bodo začela v kratkem. »Šele s sklenitvijo pogodbe o vzdrževanju infrastrukture, ki velja od 1. julija do konca leta, smo dejansko dobili vire financiranja nujnih del. Sedaj moramo izpeljati še vse potrebne postopke – od sklepa o začetku del, preko priprave vse dokumentacije pa do nabave materiala, ki je še posebno problematična. Časa za sama dela pa ostane le malo,« opozarja Zaletelj. »Zlasti pri zgornjem ustroju smo omejeni na dela, za katera material že imamo, saj ne moremo tvegati, da bi pogodbeno prevzeli dela, ki jih zaradi pomanjkanja materiala ne bi mogli izpeljati.« Zato bo v pri-

hodnje po njegovem prepričanju nujno sklepanje dolgoročnih pogodb. »Za tekoče vzdrževanje v celoti lahko pripravimo natančno razdelitev stroškov za do tri leta, za investicijsko vzdrževanje pa vsaj ocene,« poudari Zaletelj. Sklepanje večletnih pogodb bi zelo olajšalo načrtovanje del in sklepanje pogodb z našimi partnerji. Vsekakor pa bi v začetku julija morali na mizi namesto letošnje pogodbe imeti že pogodbo za leto 2006.

Tudi pogodba o vzdrževanju železniških postaj večino sredstev namenja za tekoče vzdrževanje. Gre bolj ali manj za »krpanje« postaj po vsej Sloveniji – skupaj 17 objektov. Med večjimi deli lahko omenimo nadaljevanje sanacije peronskega nadstreška na Jesenicah ter obnovo bakrene strehe nad prostori PIC-a na ŽP Ljubljana.



Novo posloводство s polno paro

Novo posloводство je v ponedeljek, 6. junija, začelo delo. Novi generalni direktor, dr. Jože Jurkovič, se je pred prevzemom natančno seznanil s stanjem v podjetju. Fotografija je bila posneta v petek, 17. junija – na prvi dan primopredaje med Borisom Živcem in novim direktorjem, med poročanjem pomočnika izvršnega direktorja za vzdrževanje infrastrukture Marjana Zaletelja. Na fotografiji z leve pomočnik generalnega direktorja Igor Hauptman, namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu, dr. Jože Jurkovič, Marjan Zaletelj ter nekdanji generalni direktor Boris Živec.

Člani novega posloводства so se že v nekaj dneh po začetku dela sestali z izvršnimi direktorji. Medsebojna predstavitev in kratka predstavitev področij sta bila prva koraka za nadaljnje sodelovanje. Več operativnih srečanj s posamezniki po področjih pa so opravili v naslednjih dneh.

Trije člani posloводства so bili navzoči tudi na seji sveta delavcev. V zadnjem junijskem tednu so povabili na uvodni sestanek tudi predsednike sindikatov, ki so predstavili nekaj podatkov o svojem delu. Seveda so spregovorili tudi o tem, da združijo vsa prizadevanja za napredek podjetja, ki



mu pripadajo, saj je to eden od skupnih ciljev.

Med pomembnejše dejavnosti prvih dni in tednov dela novega vodstva podjetja lahko štejemo tudi izredno sejo nadzornega sveta, tri redne seje posloводства in nekaj dopisnih. Vsekakor pa kaže omeniti še postopke usklajevanja pogodb med našim podjetjem in agencijo za železniški promet. Po predhodnem usklajevanju med sodelavci pristojnih služb so bile na zadnji dan junija usklajene še preostale podrobno-

sti in podpisane ustrezne pogodbe. Sedaj jih čaka še sprejem na vladi, njihov končni podpis ter seveda njihovo uresničevanje

– kar pa bo eden od številnih korakov, potrebnih za normaliziranje likvidnosti Slovenskih železnic.

Sprememba v nadzornem svetu

Vlada je na svoji 30. seji 23. junija sprejela odločitev o spremembi v nadzornem svetu našega podjetja. Dosedanjega člana, sedaj generalnega direktorja SŽ, dr. Jožeta Jurkoviča, bo v nadzornem svetu Holdinga Slovenske železnice, d. o. o., zamenjala Jelka Šinkovec Funduk, v. d. generalne direktorice Direktorata za železnice. Nadzorni svet ima tako ponovno devet članov. Vlada je na isti seji imenovala tudi pooblaščenca revizijsko družbo Holdinga SŽ za poslovno leto 2004. Izbrana je bila družba Deloitte & Touche, Revizija, d. o. o., Ljubljana.

Označevanje tovornih vagonov po novem tudi na SŽ

Tudi Slovenske železnice se kot ena izmed članic UIC-ja pridružujemo novemu označevanju tovornih vagonov. V skladu z UIC pravilnikom številka 438-2 o označevanju tovornih vagonov smo v začetku junija na prve vagona, na katerih je bila opravljena revizija, poleg že obstoječih črkovnih in številčnih oznak dodali še črkovno oznako države – SLO. Za to novost so poskrbeli v proizvodnjah Centralnih delavnic v Dobovi in na Ptujju, kjer opravijo glavnino revizij in popravil tovornih vagonov. Tako je na naše tire zapeljalo že kar nekaj vagonov z novimi oznakami. Prehodno obdobje novega označevanja bo trajalo deset let. Poleg vagonov, ki so v lasti Slovenskih železnic, bo novo označevanje »doletelo« tudi zasebne vagona. Ti bodo poleg že omenjene oznake SLO dobili še črkovno oznako uporabnika. Izidor Gruden



Z vlaka pa hop na kolo za zdravo telo!



Letališče Moškanjci pri Ptuj, 3. september 2005

največji slovenski rekreativni kolesarski dogodek

www.polimaraton.si

Za zdravje se morata vrteti dve kolesi, obe hkrati – kolo zdravega prehranjevanja in kolo redne telesne dejavnosti. In kdo naj poganja ti dve kolesi? Vsak posameznik, katerega cilj je zdravo življenje.

Zadovoljni smo prav vsi, ki pritiskamo pedala, saj sodelovanje na največjem slovenskem rekreativnem kolesarskem maratonu prinaša zmago vsem, ki smo zraven. To vemo vsi, ki smo uživali neprecenljiva doživetja narave Ptujskega polja in Slovenskih goric na 1. Poli maratonu. To vemo tudi vsi, ki nas je navdušila moč dobre volje, optimizma in veselja ljudi, ki so vztrajno vrteli kolo na 2. Poli maratonu. Moč zmagovalnega doživetja pa bo prav gotovo prepričala tudi vse,

ki bodo 3. septembra z nami kolesarili na 3. Poli maratonu – kolesarskem dogodku pravih zmagovalcev v organizaciji Perutnine Ptuj, Dialog company, Radia Tednik Ptuj in Kolesarskega kluba Perutnina Ptuj.

Kolesarjenje je odlična aerobna vadba in trening vztrajnosti, kjer pospešeno kurimo kalorije in tako uravnavamo svojo telesno težo. In kar je še pomembnejše, se pri redni vadbi na kolesu krepi naše srce. Pritiskanje na pedala pospeši črpanje krvi iz spodnjih delov telesa navzgor proti srcu, nožne mišice pa na ta način dejavno sodelujejo pri obtoku kot črpalke, ki pospešujejo pretakanje venske krvi. Na kolesu premagujete veliko večje razdalje kakor pri hoji ali teku, pri tem

pa ne obremenjujete sklepov. Na Poli maraton lahko vas in vaše kolo pripelje tudi vlak. Vlak Citadella, ki se bo posebej za kolesarje 3. Poli maratona ustavil na postaji v Moškanjcih in imel dodaten vagon za kolesa, bo iz Ljubljane odpeljal ob 7.40 in vas na start Poli maratona pripeljal ob 10.15. Tako boste imeli dovolj časa za prijavo, za dobro kolesarsko turo in premagovanje kilometrov pa vas bomo na startu opremili tudi s kolesarsko kapo profesionalne ekipe Perutnina Ptuj in s spominsko majico.

Med vrtenjem kolesa in premagovanjem kilometrov na poti bomo poskrbeli za vašo žejo in vam pripravili osvežilne napitke. Pravijo, da je pravi kolesar vedno

lačen, in res je tako, saj je uspešno ugnal kilometre pred sabo. Vse zmagovalce, zmagovalci pa smo vsi udeleženci 3. Poli maratona, bomo pogostili z okusno toplo malico in nagradili s športno medaljo.

Po uspešnem vrtenju koles, po doseženem še enem zastavljenem cilju in po druženju med veselimi ljudmi vas bo ob 19.03, prav tako v Moškanjcih, čakal vlak in popeljal proti domu. Vlak bo v Ljubljano prispel ob 21.31.

Poli vozni red vlaka:

7.40 - odhod iz Ljubljane
10.15 - prihod v Moškanjce pri Ptuj
19.03 - odhod iz Moškanjcev v smeri Ljubljane
21.31 - prihod v Ljubljano



Slovenia Your Cooperation Partner je nov projekt Slovenskega gospodarskega in raziskovalnega združenja s sedežem v Bruslju in Ministrstva za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo. Gre za spletno stran, na kateri se bodo postopno združile najrazličnejše informacije o Sloveniji – o pomembnejših vladnih in nevladnih organizacijah, javnih institucijah ter večjih in pomembnejših slovenskih podjetjih, ki si z lastnim razvojem utirajo pot na evropske in svetovne trge.

Predstavitve projekta, v katerega se bomo s predstavitvijo podjetja vključile tudi Slovenske železnice, je bila 10. junija v prostorih Gospodarske zbornice Slovenije. Po besedah predstavnikov pobudnikov projekta v njem sodeluje kar 14 ministrstev, štiri vladne službe ter številni nevladni partnerji. Trenutno je na začasnih spletnih straneh predstavljenih okrog tristo subjektov, med katerimi je podjetij bolj malo. Predstavitve podjetij se bodo zato dopolnjevale še do konca leta. Spletna stran bo izšla tudi na DVD plošči – v nakladi 25.000 izvodov. Uradna predstavitve SYCP sistema bo 11. januarja 2006 v Evropskem parlamentu, v Sloveniji pa že v sredini letošnjega decembra.

Z vlakom v Pulj ...

RG 605/1605*			RG 604**	RG 1604***	
3.50	↓	MARIBOR	↑	0.59	1.09
4.50		CELJE		0.01	0.11
6.16	↓	LJUBLJANA	↑	22.25	22.40

* prevoz koles je mogoč od 18. 6. do 28. 8. 2005

** vozi do 17. 6. in od 29. 8. 2005

*** vozi od 18. 6. do 28. 8. 2005, mogoč prevoz koles

MV 1472*	V PULJ/IZ PULJA	MV 1473*		
7.10	↓	LJUBLJANA	↑	22.13
11.16	↓	PULJ	↑	17.55

* vozi od 25. 6. do 28. 8. 2005



izdajatelj Slovenske železnice, d.o.o. | fotografije: Ana Tolar | oblikovanje: Milica Gregorič

ali na Reko

605/1605/481*	151/483**	NA REKO/Z REKE	482/150**	480	480/1458***	
3.50	11.50	MARIBOR	↑	18.05	3.31	
4.50	12.45	CELJE		17.10	2.38	
6.20	14.55	LJUBLJANA	↑	15.45	23.22	1.20
8.50	17.28	REKA	↓	12.58	20.45	20.45

* zveza iz Maribora in Celja s prestopanjem v Ljubljani

** direktni vagoni Dunaj-Reka-Dunaj

*** direktni vagoni Reka-Dunaj, odhod ob sredah in sobotah, od 18./19. 6. do 27./28. 8. 2005

Gremo na morje

Spet je poletje pred durmi in spet se bomo odpravljali na dopust. Večina na morje, saj je odhod na morje pri nas kar nekako sinonim za poletni dopust. Za vse tiste torej, ki si želijo sonca in osvežitve ob eni od številnih obal, smo pripravili nekaj nasvetov, kako do tja. Pot z vlakom, morda celo v klimatiziranem vagonu, s spalnikom, z ležalnikom bo gotovo prijetnejša kot pa vožnja v polžje počasni koloni.

Z vlakom se bodo potniki letos lahko peljali do različnih, bližnjih in daljnih ciljev. Najbližje je seveda potovati na Reko, ki je s trajektnimi in ladijskimi povezavami do jadranskih otokov gotovo eden najpogostejših ciljev železniških potnikov tako iz Slovenije kot iz tujine. Na Reko lahko odpotujete zjutraj (odhod vlaka iz Ljubljane ob 6.20, prihod na Reko ob 8.50) ter popoldne

(odhod iz Ljubljane ob 14.55, prihod na Reko ob 17.28). Blizu je seveda tudi Pulj. Novost letošnje poletne sezone je vsakodnevna vožnja s klimatiziranim dizelmotornim vlakom, nekoč znanim kot zeleni vlak. Vlak vozi od 25. junija do 28. avgusta. Iz Ljubljane odpelje ob 7.10, v Pulj pa prispe ob 11.16.

Tisti, ki si želite v Dalmacijo, boste lahko potovali brez prestopanja le ob koncu tedna iz Maribora, Pragerskega, Celja, Sevnice, Krškega in Dobove. V vlaku IC Croatia, ki sicer vozi na relaciji Dunaj-Zagreb, bo namreč ob sobotah vozil direktni ležalnik v Split. Ležišča za potovanje v omenjenem ležalniku je mogoče rezervirati tudi v Sloveniji. Ostale dni v tednu je treba v Zagrebu prestopati. Ker so bili 15. junija med Zagrebom in Splitom v dnevnem času ponovno uvede-

ni vlaki z nagibno tehniko, bo potovanje do Splita sedaj znatno krajše. Vožnja med Zagrebom in Splitom traja po novem le 5 ur in 40 minut. V Split vozijo trije tovrstni vlaki na dan. Iz Zagreba odpeljejo ob 6.50, 11.05 in 15.10, iz Splita pa se vračajo

ob 7.45, 10.55 in ob 14.52. Če želite preizkusiti to ponudbo, ki je gotovo doživetje, bo najbolje iz Ljubljane odpotovati z vlakom ob 8.35 (prihod v Zagreb ob 10.48). Navedeni vlak ima namreč zelo ugodno zvezo z enim od novih vlakov v Split. Seveda pa lahko

Nekaj najugodnejših cen za povratno potovanje v 2. razredu

Relacija	Vrsta popusta	Cena
Ljubljana-Reka	Vozovnica za »kopalni vlak«	3.307
Ljubljana-Pulj	City Star international (če skupaj potuje 5 odraslih oseb, na osebo)	5.321
Ljubljana-Solun	City Star international (če skupaj potuje 5 odraslih oseb, na osebo)	19.932
Ljubljana-Sofija	Euro Domino 26+ za 3 dni potovanja po Bolgariji	23.374
Ljubljana-Hamburg	City Star (če skupaj potuje 5 odraslih oseb, na osebo)	21.796



iz Zagreba v Split oziroma nazaj potujete tudi ponoči, lahko tudi s spalnikom.

Naprej proti jugu vabi prelepa črnogorska obala, ki jo turisti ponovno odkrivajo. Najprej z vlakom do Beograda (vsak dan so vam na razpolago štiri odhodi iz Ljubljane), nato pa z vlakom do Črne gore. Če boste odpotovali z nočnim vlakom iz Ljubljane z odhodom ob 21.05 (prijod v Beograd ob 6.37), boste lahko iz Beograda pot nadaljevali ob 10.10.

Z vlakom Olympus z odhodom ob 21.05 se lahko odpravite tudi v Bolgarijo, če vas zamika Črno morje seveda. V vlakom namreč vozi direktno spalnik Ljubljana-Sofija, kar potovanje močno poenostavi. V Sofijo boste prispeli ob

17.40, nakar pa bo res treba prestopiti na vlak v Varno. Ampak saj bo tudi že čas, da si malce pretegnete noge. Vlak Olympus vas bo seveda pripeljal tudi v Grčijo, kamor potuje zadnja leta čedalje več Slovencev.

Kaj pa Severno morje? Verjamem sicer, da ob tem imenu ne pomislite na kopanje, vsekakor pa so tam okrog za popotnike zanimivi kraji. V poletni sezoni, konkretno ob sobotah od 4. junija do 24. septembra, vozi med Reko in Hamburgom redni vlak, na katerega lahko vstopite tudi v Ljubljani, v Lescah in na Jesenicah. Vlak iz Ljubljane odpelje ob 20.17. Potovanje v spalniku ali ležalniku bo torej nadvse primerno za »skrajšanje« potovanja. Spalnik oziroma

ležalnik je vsekakor priporočljivo rezervirati vnaprej.

In ker so stroški potovanja pogosto odločilni pri izbiri počitniškega cilja, je pomembno vedeti, koliko nas bo kaj stalo. Treba se je pač truditi in izbrskati tisto ponudbo, ki je glede na naše načrte, želje, najustreznejša. Za potovanja na Reko bo najceneje potovati s popustom za tako imenovane »kopalne vlake«, ki velja od 15. junija do vključno 15. septembra na vlakih 481/480 in 483/482. Za potovanja v skupinah – kot skupina se šteje, če skupaj potuje najmanj šest potnikov – so v veljavi popusti za vse cilje. Če vaša skupina šteje manjše število oseb (na primer do pet oseb), je za potovanje v Nemčijo, Črno goro ali do Soluna

pogosto najboljša rešitev nakup vozovnice City Star. Za potovanja v bolj oddaljene kraje (na primer na jug Italije, v Francijo, Španijo, Bolgarijo, in Turčijo) se splača nakup vozovnice EuroDomino. Ker je spalnik v Sofijo novost tega voznega reda, je treba navesti tudi cene te ponudbe. V kabini z dvema posteljama (double) boste plačali 5.862 tolarjev na osebo, v kabini s tremi posteljami (tourist) pa 3.908 tolarjev na osebo.

In morda še namig za kolesarje. Če želite ob morski obali kolesariti, lahko svoje kolo z vlakom peljete na Reko (od 5. junija do 28. avgusta), v Pulj (od 25. junija do 28. avgusta) ali v Benetke (do 4. oktobra). Možnosti je torej nešteto, le odločiti se je še treba ...

Vlak kot oglasni medij

Vsi, ki se redno vozimo z vlaki, smo v zadnjih mesecih lahko opazili, da so se na vlakih pojavili okvirji z oglasi. Gre za precejšnjo novost na naših vlakih, saj ti do pred kratkim skorajda niso bili obravnavani kot oglaševalski prostor.

»Presodili smo, da vlak lahko na dva načina izrabimo kot oglaševalski medij,« pove vodja službe za notranji potniški promet Gorazd Hartner. »Prva možnost je poslikava celotnega vlaka, druga pa umestitev oglasov v notranjost. Gre za nov način razmišljanja v našem podjetju, ki pa je nujen. Čakalnice, v katerih so največkrat nameščeni oglasi ter informacije o ponudbi potniškega prometa, so namreč le slabo obiskane in oglasi tako ne dosežejo ljudi, ki so jim namenjeni.«

V potniškem prometu so zato najprej natančno analizirali možnosti namestitve okvirjev na potniške garniture in vagone ter potovalne navade potnic in potnikov. »Ugotovili smo, da je vlak idealna možnost oglaševanja. Povprečni potnik v notranjem prometu z vlakom potuje

40 minut in v tem času lahko spremlja informacije iz oglasov,« pravi Hartner. V sodelovanju s Službo za organizacijsko komuniciranje, ki je odgovorna za celotno podobo vozil, so se odločili za okvirje velikosti A3 in A2. Te so najprej namestili na vlake ICS, sedaj pa se nadaljuje njihovo nameščanje na vlake Desiro ter na druge vrste garnitur ter potniške vagone. Trenutno je na potniških garniturah že okrog 750 okvirjev, skupaj pa jih bo nameščenih kar okrog 2.300.

Kolegi iz potniškega prometa so se pri umeščanju okvirjev povezali z zunanjo agencijo, ki trži te oglasne prostore. Hkrati pa je agencija financirala tudi nakup okvirjev, ki bodo po izteku petletne pogodbe o sodelovanju prešli v last Potniškega prometa. Na ta način oglaševanje na vlakih za naše podjetje ne pomeni nikakršnih dodatnih stroškov, temveč samo čisti dobiček. Obenem pa bodo okvirje, ki ne bodo zapolnjeni z oglasi, lahko izkoristili tudi za obveščanje potnic in potnikov o storitvah Slovenskih železnic in naših poslovnih partnerjev.



Primer namestitve oglasa na vlak vrste Desiro.

Bogata ponudba poletnih vlakov in popustov

V poslovni enoti potniški promet smo tudi letos pripravili posebne ponudbe za poletne dni, kot nalašč za vse, ki želijo potovati brez stresa, varno, udobno in seveda v prijetni družbi – z vlakom.

Za potovanje na slovensko obalo imajo potniki na izbiro redne vlake in poletni kopalni vlak do Kopra ter »uveljavljeno novost« – vlak InterCity Slovenija – ICS 1011 in 1024 –, ki vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih od 12. junija do 28. avgusta iz Maribora do Kopra. Druga možnost je oddih v zdraviliščih, kamor poleg rednih vlakov vozi ob sobotah zdravi-

liški vlak (RG 1606 in 1607) na relaciji Ljubljana–Laško–Atomske toplice. Potniki iz Ljubljane lahko pridejo v Zdravilišče Laško že v eni uri in 15 minutah ter v Terme Olimia v dveh urah.

Z vlakom je **ob sobotah, nedeljah in praznikih** možen tudi obisk privlačnega Vodnega parka Bohinj v Bohinjski Bistrici. Park je v neposredni bližini železniške postaje. Z železniško vozovnico imate **10 odstotkov popusta** pri vseh storitvah, ki jih ponuja vodni park.

Za potovanje s poletnima vlakoma ICS do nekaterih postaj ponujamo letos vsem potnikom

posebne promocijske popuste. Posebno ugodne so cene za povratna potovanja do Kopra. Pri enosmernem potovanju do oziroma s postaje Postojna, Pivka, Divača, Hrpelje-Kozina in Koper velja za vse potnike 20-odstotni popust, pri povratnem potovanju pa 30-odstotni splošni popust Turist vikend. Za povratno potovanje v Koper ponujamo pri nakupu vozovnice za otroke 75-odstotni popust, za druge potnike pa 50-odstotni popust.

Vožnja z vlakom ICS do Kopra je udobna in hitra. Iz Ljubljane do Kopra vozi 2 uri in 8 minut,

iz Maribora pa 4 ure. Prednosti potovanja z vlakom so poleg udobja tudi na stroškovni strani. Na primer: odrasli potnik bo za potovanje iz Ljubljane z vlakom ICS s popustom odštel 2.894 tolarjev, za vozovnico za kopalni vlak pa 2.394 tolarjev. Za isto pot z avtobusom bi moral odšteti 4.428 tolarjev, stroški potovanja z avtomobilom pa znašajo približno 6.402 tolarja. Tudi za dve osebi je vlak v primerjavi z avtomobilom še vedno boljše odločitev, saj je treba za dve vozovnici za ICS odšteti skupaj 5.788 tolarjev oziroma za kopalni vlak 4.788 tolarjev. Za potovanje iz Maribora pa je primerjava cen med avtomobilom, avtobusom in vlakom ICS še bolj v prid vlaku. Stroški potovanja z vlakom za enega potnika so v primerjavi z avtomobilom nižji za kar 63 odstotkov, avtobus pa je za 44 odstotkov dražji od vlaka. Družinsko potovanje – na primer dve odrasli osebi in en otrok – iz Ljubljane do Kopra je sicer z vlakom ICS za nekaj več kot 10 odstotkov dražje od potovanja z avtomobilom, če na cesti ni zastojev. Vsekakor pa nekoliko višjo ceno odtehtajo potovanje s klimatiziranim vlakom z nadstandardno storitvijo, kjer potnike prijazno osebje pogosti tudi s kavo oziroma s kakim drugim napitkom. Skupaj z Zdraviliščem Laško in s Termami Olimia organiziramo tudi ugoden obisk obeh zdravilišč. Obe zdravilišči sta v neposredni bližini železniške postaje. Pri nakupu povratne vozovnice imajo odrasli 30-odstotni popust, otroci do 12. leta starosti pa 50-odstotni popust. Potniki imajo na podlagi kuponov tudi posebne popuste v obeh zdraviliščih.



Pot do razvajanja v zdravilišču bo z vlakom še prijetnejša.

Železniški avtoprevoz se poslavlja

Težko bi našli železničarja, ki ne bi vedel, da kratica ŽAP pomeni železniški avtoprevoz. Pa vendar, bolj za mlajše generacije, le nekaj uvoda o tej storitvi. Železniški tovorni promet bi lahko zelo poenostavljeno razdelili na tri procese: prevoz pošilk po železnici, sestavo in vpeljavo vlakov v tovornem prometu ter opravljanje železniškega avtoprevoza – dostavo tovora na dom uporabnika in obratno. V integralnem logističnem procesu pomeni storitev ŽAP-a klasični kombinirani transport, ki vključuje delo z blagom - nakladanje in razkladanje na vagon ali cestno vozilo ter z njega - in dostavo blaga s cestnimi vozili na relaciji železniška postajadom uporabnika.

Pri sodobnih oblikah kombiniranega prometa, kot sta prevoz zamenljivih tovarišč ter prevoz kontejnerjev, gre za prehode med različnimi transportnimi sredstvi, ne da bi pri pretovoru prišli v stik z blagom. Takšne vrste transporta imajo v razvoju prednost pred klasičnim kombiniranim transportom. Vendar pa klasični kombinirani transport na železnici, poleg neposredne povezave uporabnikov z železnico z industrijskimi tiri, še vedno pomeni eno od konkurenčnih prednosti Slovenskih železnic v primerjavi s cestnimi prevozniki. S tem pa ponuja tudi možnost za povečanje deleža storitev na transportnem trgu.

Namen tega članka pa ni govoriti o klasičnem dostavnem prometu, marveč o posebni storitvi, ki jo ŽAP opravlja že od leta 1959, medtem ko je bila ta dejavnost ustanovljena leto prej. Govorimo o storitvah izrednih cestnih prevozov,



kamor sodijo dostava vagona na dom uporabnika s cestnim vozilom pa tudi prevozi drugega tovora izrednih dimenzij. Po domače govorimo o »dostavi s transporterjem«.

Tako kot uvajanje nove storitve na trg, zahteva pozornost tudi umikanje storitve iz trga. In žal bomo prav v Sekciji za tovorni promet Maribor, na postaji Slovenska Bistrica, v začetku leta 2006 opravili za uporabnika Tovarna olja Gea, d. d., zadnjo tovrstno dostavo po 47 letih ter končali to obliko prevoza vagonov po cesti. Ker gre za izredne cestne prevoze z bruto težo tovora 116 ton, nas v ukinjanje te oblike dejavnosti sili poostrena zakonodaja, ki pa hkrati sovпада tudi z izrablje-

nostjo transporterjev. Na ukinitev ŽAP prevozov se pripravljamo že od začetka letošnjega leta, v sodelovanju z omenjenim uporabnikom naših storitev. Zato ravno potekajo dogovori o gradnji prečrpavališča olj na postaji Slovenska Bistrica. Z njegovo gradnjo bo tovor vseeno ostal na tirih, pričakujemo celo povečanje prevozov. Ker v ŽAP Maribor teh prevozov več ne bo, smo že poiskali nove posle in se prilagodili novim izzivom. Pričakujemo tudi večji posluš posloводства pri obnovi voznega parka, kar nam bo omogočalo še večjo navzočnost na trgu. Nesporno dejstvo pa je, da na Slovenskih železnicah izrednih cestnih prevozov po letu 2005 ne bomo več mogli

izvajati. Preden transporterji neslavno končajo med starim železom, se vrnimo še malo v zgodovino. Pobudnik tega načina transporta Miha Zupanc, ki se ga starejše generacije v sekciji še spominjamo, je žal že pokojni. Skupaj s pomočjo upokojenega voznika Franca Berača in dolgoletnega ŽAP-ovca in sedanjega vodjo DE ŽAP Maribor Boža Kumerja pa smo se s ponosom spomnili nekaterih velikih projektov in izredno zahtevnih prevozov, pri katerih je sodeloval ŽAP.

Okrog leta 1960 so slovenske železnice prevzele izredno zahteven posel – selitev prodane rafinerije Nafta Lendava v luko Reka. V organizaciji mariborskega ŽAP-a je bilo oprav-

Tovorni promet Borislava Angelovski

ljenih okrog 145 izrednih cestnih prevozov, praktično brez napake. Tudi obsežni avtocestni projekti niso šli mimo nas. Leta 1970 smo prevažali betonske elemente za viadukte na odseku avtoceste Maribor-Celje. Točno dve desetletji pozneje – leta 1990 – smo sodelovali pri prevozih ob gradnji predora Karavanke. Betonski elementi so potovali iz deponije Maribor Pobrežje na železniško postajo Maribor, na relaciji Maribor-Jesenice po železnici in naprej s postaje Jesenice na gradbišče s transporterji. Leta 1989 je ŽAP sodeloval tudi pri gradnji mostu čez Krko v Novem mestu. Prav gotovo se s podobnimi podvigi iz preteklosti lahko pohvalijo tudi druge organizacijske enote ŽAP-a po Sloveniji. Vsem gre ista pohvala, da so



vsi delavci, ki so sodelovali pri tovrstnih izrednih prevozih, pokazali izjemno znanje, voljo in prizadevnost ter s tem pripomogli k lastni prepoznavnosti znotraj sistema Slovenskih železnic, kakor tudi ustvarjanju

pozitivne podobe vseh zaposlenih železničarjev navzven. Zato vsem tem delavcem velja velika zahvala. Res je, da gredo transporterji počasi med staro železo, ostaja pa tradicija in pridobljene reference dobrega in zanesljivega

prevoznika. To je prednost, ki jo bomo v sekciji skupaj s zaposlenimi v ŽAP-u še naprej s pridom unovčevali in z veseljem leta 2008 z vsemi železničarji proslavili 50-letnico od uvedbe železniških avoprevozov.

Door to Door v praksi

Številna podjetja po vsej Sloveniji imajo organiziran lasten notranji tirni transport, z lastno premikalno lokomotivo in premikalno skupino. V sklopu

strateškega projekta Tržna ofenziva v tovrstnem prometu je lani pod vodstvom Srečka Žerjava potekala tudi raziskava z imenom Door to door, torej Od vrat

do vrat. Z njo so želeli ugotoviti možnosti našega podjetja, da bi v več kakor dvajsetih podjetjih po Sloveniji postopno prevzeli opravljanje notranjega tirnega transporta. Kot izhodišče za trženje tovrstnih storitev je bilo treba ponuditi visoko kakovostno raven, znižati stroške uporabnika in hkrati ne povečevati stroškov Slovenskih železnic.

V Sekciji za tovorni promet Maribor smo tržno priložnost takoj zaznali v sodelovanju s Petrolom v Račah. Skupaj s šefom Sekcije za tovorni promet Koper, Marjanom Masičem, in seveda z delom strokovnega kadra naše sekcije smo začeli podrobneje delati na izvedbi teh prevozov.

Tovorni promet je s Petrolom Ljubljana sklenil pogodbo in letos delavci delovne enote Maribor Tezno in Pragersko brezhibno oskrbujejo industrijski tir Petrola v Račah. Letos je bilo dostavljeno na razkladalna mesta Petrola že 115.000 ton

tovora, kar je za 14 odstotkov več kot v istem lanskem obdobju. Po odzivu uporabnika kaže, da so v Petrolu zadovoljni z našo storitvijo, kar kaže, da bomo letos izpolnili njihova pričakovanja. To pa pomeni, da bo uporabnik prihodnje leto z našim podjetjem sklenil dolgoročno pogodbo o delu na industrijskih tirih v Račah.

Ker je končni uspeh storitve neposredno odvisen prav od tistih delavcev, ki jo vsak dan opravljajo na terenu, smo članek namenili prav njim. V sekciji se zavedamo, da gre za racionalizacijo procesov dela in večjo produktivnost pri delu, ki od ljudi terjata več pozornosti in usklajevanja, več je stresnih situacij, ki jih pri delu, ki ga opravljajo, tudi sicer ne manjka. Pozitivni učinki projekta Door to door so vidni, kar pomeni, da je bo treba po vzorcu Sekcije za tovorni promet Maribor optimistično nadaljevati tovrstno ponudbo.



Slovenske železnice na mednarodnem simpoziju ISEP 2005

Predstavniki različnih služb Holdinga Slovenske železnice smo se 26. in 27. maja v Ljubljani udeležili simpozija o elektroniki v prometu. Gre za že 13. mednarodno srečanje strokovnjakov s področja prometa, ki ga prireja Elektrotehniška zveza Slovenije in je potekalo v sklopu Hevreke.

dele: cestni, letalski, pomorski in železniški promet. V vsakem od njih je potekala predstavitev aktualne tematike in dejavnosti, ki so stroko zaznamovale v zadnjem letu. Na simpoziju je bilo predstavljenih deset prispevkov s področja železniškega prometa, od tega kar sedem iz našega podjetja. V uvodnem

o informacijskih tehnologijah in njihovem vplivu na razvoj evropskih železnic, o načinih vzdrževanja z upoštevanjem razmerja razpoložljivost/stroški/varnost ter o izmenjavi vlakovnih podatkov med upravljalci železniške infrastrukture. Iz obravnavanih del je bilo mogoče razbrati, da zaposleni

spremljale vsako predavanje, smo si bili tako predavatelji kot slušatelji edini, da bi bilo treba takšen dogodek podpreti z vključevanjem tistih, ki so odgovorni za razvoj in se tudi drugače ukvarjajo z železniškim področjem. Pri tem imamo v mislih izobraževalne ustanove, industrijo, inštitute ter ne naza-



Na simpoziju je bilo predstavljenih kar sedem prispevkov iz našega podjetja.

Da je železniško prometna tematika v Sloveniji čedalje zanimivejša, smo razbrali iz pozdrava državnega sekretarja Ministrstva za promet in dejstva, da je bilo med udeleženci mogoče opaziti poslanca državnega zbora, ki se ukvarja s prometno politiko. Simpozij je bil razdeljen na štiri

delu smo spremljali zanimiva predavanja o satelitskem sistemu Galileo in njegovi uporabi v železniškem sektorju. Sledili so prispevki o interoperabilnosti železniških vozil, vplivu diagnostičnih sistemov na kakovost železniških storitev, o modernizaciji signalnovarnostnih naprav v železniškem prometu,



Utrinek s strokovne ekskurzije: Nadzorni center vodenja prometa v Kozini.

na Holdingu Slovenske železnice še vedno sledimo vsem novostim, ki se na področju inteligentnih sistemov v prometu dogajajo okrog nas, a smo pri prenašanju tako tehničnih kot tehnoloških izzivov malo manj uspešni. Navkljub živahnim, zanimivim in koristnim razpravam, ki so

dnje tudi predstavnike lastnika železniške infrastrukture, Javne agencije za železniški promet. Le skupno delo in sodelovanje na različnih ravneh lahko pozitivno vpliva na stanje in razvoj železniškega področja v Sloveniji ter tako pripomore k njegovi večji vlogi v transportni panogi.

Avstrijci prevzeli prvega Taurusa 3

V zadnjih 150 letih so evropske države razvile številne železniške tehnične sisteme, ki danes povzročajo ovire v čezmejnem prometu. Eno od najtežavnejših področij so različni napajalni sistemi oziroma napetosti vozne mreže. V zadnjih letih je evropska železniška industrija v tesnem sodelovanju s prevozniki pospešila razvoj rešitev za premostitev te težave.

Avstrijske železnice so odgovor na vprašanja, ki jih postavljajo različni električni sistemi, našle z lokomotivami vrste Taurus 3. V sredo, 22. junija, so Avstrijci na Dunaju prevzeli prvo od 50 večsistemskih »superlokomotiv«, ki jim bodo omogočale vleko po vsej Evropi. Nove lokomotive z oznako 1216 so izdelali v Siemensu in so nadaljevanje razvoja serij 1016 (15 kV/16,7 Hz) ter 116 (15 kV/16,7 Hz in 25 kV/50 Hz). Omogočajo vleko vlakov teže z več kot 2.000 tonami in z motorjem z močjo 6.400 kW dosejajo največjo hitrost kar



S Siemensovo lokomotivo Taurus 3 bo ÖBB lahko vozil tudi v Sloveniji.

230 kilometrov na uro. Nove avstrijske lokomotive lahko vozijo pod vsemi tremi naj-

pogostejšimi vrstami vozne mreže, ki se uporabljajo na stari celini. Vozijo lahko po progah, ki so opremljene z izmeničnim tokom 16,7 Hz (na primer v Nemčiji in v Avstriji), pa tudi na Madžarskem in v delu Češke ter Slovaške, kjer uporabljajo 50 Hz izmenični tok. Taurus 3 pa lahko vozi tudi na progah, kjer je uporabljano napajanje z enosmernim tokom, torej v Italiji, Sloveniji, na vzhodu Slovaške in na severu Češke.

»S to lokomotivo bomo lahko v vseh naših sosednjih državah ponujali še bolj učinkovite in kupcem prilagojene storitve, tako v tovornem kot v potniškem prometu,« je ob prevzetju prve lokomotive povedal član uprave avstrijskih železnic, Martin Huber. »S petdesetimi lokomotivami bomo pomembno prispevali, da interoperabil-

nost na evropskih tirih ne bo le tehnična, temveč popolnoma praktična.«

Prvega Taurusa je na pot spremil še blagoslov kardinala Christopa Schönborna. V svojem nagovoru je izrazil prepričanje, da je nova lokomotiva simbol vloge Avstrije v novi Evropi, saj povezuje vso Evropo.

Prve izmed 50 hitrih večsistemskih lokomotiv se bodo na mednarodne tire podale že leta 2006, postopno pa bodo vse lokomotive v promet vključene do leta 2007. Montaža novih vlečnih konjev poteka v delavnicah avstrijskih železnic. Prve lokomotive vrste Taurus (to je latinski izraz za bika) so na ÖBB-ju z mednarodnim javnim razpisom kupili že leta 1997. Šlo je za 75 lokomotiv; prva je bila dobavljena junija 1999.



Kardinal Christoph Schönborn in član uprave ÖBB Martin Huber v strojvodski kabini nove lokomotive.

SBB povečujejo število potnikov

Švicarske državne železnice (SBB) so v prvi polovici leta občutno povečale število potnikov. Zasluge za to gre pripisati vozni red, ki so ga Švicarji vpeljali 12. decembra lani pod imenom Bahn 2000 (Železnica 2000).

Švicarske železnice so z omejenim voznim redom bistveno izboljšale svojo ponudbo – število vlakov so povečale za 12 odstotkov, število vlakovnih kilometrov pa se je povečalo za 14 odstotkov. Hkrati so se pri več kakor polovici povezav v daljinskem prometu potovalni časi skrajšali za najmanj pet minut. Slabih trideset odstotkov daljinskih vlakov pa je zaradi nove proge med Mattstetnom in Rothristom hitrejših kar za najmanj petnajst minut. Novi vozni red je prinesel tudi širjenje polurnega taktnega prometa ter več prilagojenih povezav tudi v regionalnem prometu.

V prvih šestih mesecih po uvedbi voznega reda kaže, da potniki

cenijo novo ponudbo in so jo pripravljene tudi izrabiti. Število potnikov se je v tem obdobju povečalo za 7,5 odstotka. Še bolj opazno je izboljšanje rezultatov na progi med Zürichom in Bernom – število potnikov se je povečalo kar za 11 odstotkov. Po rezultatih raziskave potnikov se je povečalo tudi njihovo zadovoljstvo. Švicarji pa priznavajo, da nekatere pritožbe ostajajo. Predvsem so povezane s posameznimi prenapolnjenimi vlaki. To je težava, s katero smo se ob uvajanju Desirojevih garnitur srečevali tudi v Sloveniji. Na SBB-ju trdijo, da so v daljinskem prometu z dodatnimi garniturami rešili 24 od 36 takšnih primerov, v regionalnem prometu pa 20 od 35 primerov. Za preostale primere rešitve ni bilo moč najti. Kljub uvajanju dodatnih vlakov pa se je novi vozni red pokazal za stabilnega, kar dokazuje visoka točnost švicarskih vlakov. Cilj SBB je, da bi najmanj 95 odstot-

kov potniških vlakov imelo manj kot pet minut zamude. To jim je v prvih petih mesecih leta tudi uspelo doseči, aprila pa so dosegli celo rekordno točnost 96,99 odstotka. Drug kriterij, ki kaže na zanesljivost potniških vlakov, pa je število njihovih izpadov. Januarja je v Švici izpadlo 800 vlakov. Na prvi pogled visoka številka statistično pomeni le 0,3 odstotka vseh vlakov. Od tedaj se je stanje izboljšalo, saj je bilo maja izpadov vlakov le še okrog 400.

Zadnja poteza, s katero Švicarske državne železnice izboljšujejo svoje storitve, pa je tako imenovani RailCheck Sorry. Gre za vrednostne bone, ki jih potniki dobijo, če ima vlak v daljinskem prometu več kot uro zamude. Za vozovnico prvega razreda potnik ali potnica dobi bon za 15 frankov (dobrih 2.300 tolarjev), za vozovnico drugega razreda pa bon za 10 frankov (okrog 1.550 tolarjev).

Aktualno

Eurailspeed bo novembra

Vse od prvih začetkov v šestdesetih letih na Japonskem so hitri vlaki zgodba o uspehu. Od uvajanja prvih evropskih hitrih vlakov na začetku osemdesetih so ti postali prva izbira za potovanja do tisoč kilometrov. Danes hitri vlaki ali pa nove generacije hitrih nagibnikov vozijo v 15 evropskih državah, število njihovih potnikov pa narašča za okrog 10 odstotkov na leto.

O stanju in načrtih na področju hitrih vlakov bo tekla beseda na že petem kongresu Eurailspeed. Ta bo potekal med 7. in 9. novembrom v nam bližnjem Milanu. Prejšnji kongresi so bili organizirani v Bruslju, v Lillu, Berlinu in Madridu; zadnjega, ki je bil leta 2002, se je udeležilo 1.700 kongresnikov, več kot 300 novinarjev in okrog 5.000 drugih udeležencev iz 40 držav. Razstavo najnovejših hitrih vlakov pa si je ogledalo 130.000 ljudi. Za letos organizatorji pričakujejo obisk 1.500 delegatov z vseh petih celin. Program bo z različnimi sestanki in okroglimi mizami potekal tri dni. Organizirana bo tudi razstava dosežkov železniške industrije ter železniških prevoznikov, ki se ji bo tudi letos pridružila zunanja razstava hitrih vlakov, na milanski postaji Garibaldi. Več podatkov o programu kongresa je na spletni strani <http://www.eurailspeed.com>.

Španija in Portugalska se povežeta

Španska ministrica za razvoj Magdalena Álvarez in portugalski minister za javna dela, transport in komunikacije Mario Lino sta potrdila terminski načrt za gradnjo hitre povezave med državama. Nova proga bo leta 2009 povezala mesti Vigo in Porto. Leto pozneje jima bo sledila povezava Lizbone in Madrida. Ciljni čas potovanja med obema prestolnicama je 2 uri in 45 minut. Načrtovana proga bo elektrificirana in dvotirna, zgrajena pa bo s standardno tirno širino 1.435 milimetrov. Na njej bodo vozili potniški in tovorni vlaki.



Lojze Jug

Na svet rad gledam skozi pozitivna očala



Je železnica posledica vaše družinske tradicije?

Tako nekako. Oče je bil železničar, kot skladiščnik je delal na tovorni postaji Moste. Po njegovi smrti, takrat mi je bilo dvanajst let, me je poklical njegov nekdanji šef in me vprašal, kaj bi v življenju pravzaprav rad počel, oziroma kaj me zanima. Odvrnil sem, da bi bil rad mehanik. »Kaj pa strojevodja?« je vprašal. Nič nisem odgovoril. Nekaj let pozneje pa sem se tega spomnil, in ko je prišel čas, sem se zares prijavil v šolo. Žal pa so pri sistematskem zdravniškem pregledu ugotovili, da na eno uho nekoliko slabše slišim, in ker so merila zelo stroga, z mojo strojevodsko kariero tako ni bilo nič. Te hibe v normalnem življenju sicer sploh ne občutim, toda natančne medicinske naprave so bile tedaj neizprosne. Kljub temu pa sem ostal pri svojem »projektu železnica«, in se na Aljaževi usposobil za elektromehanika železniških vozil. Po končani šoli sem se kot vzdrževalec železniških vozil zaposlil v Centralnih delavnicah v Mostah. Ob delu sem opravil tudi strojno srednjo tehnično šolo. Še pred koncem so me v službi nekako spoznali kot perspektivnega in me imenovali za vodjo skupine za vzdrževanje železniških vozil serije 362 in 342; to sta italijanski lokomotivi, ki sta pogovorno dobili simpatična vzdevka meh in moped. To sem počel skoraj štirinajst let, potem pa sem bil izbran za vodjo delovne enote, in to delo opravljal dve leti. Hkrati sem študiral na Višji strokovni šoli – smer strojništvo – v Celju, in v zadnjem letniku so me

imenovali za vodjo obrata za vzdrževanje elektro lokomotiv, kar sem zdaj že štiri leta.

Lojze Jug – strog šef?

Mislím, da ne, vsaj upam, sicer pa bi morali o tem povprašati neposredno kar fante. Vedno pa se skušam držati zlatega pravila, da je treba biti dosleden in imeti enaka merila prav za vsakogar. Kadar ga nekdo polomi, mu to skušam prvič, in tudi drugič, dopovedati na lep način. Če pa pravega učinka ni, je treba pač ukrepati. Toda takšnih primerov je malo, zares malo. Sicer pa so odnosi v kolektivu zelo dobri. Vsi skupaj se zavedamo, da tretjino dneva, kar pomeni tudi skorajda tretjino življenja, preživimo v službi, in da se stvari najlaže rešujejo s strpnostjo, z medsebojnim zaupanjem in hkrati s spoštovanjem.

Koliko zaposlenih je v obratu za vzdrževanje elektro lokomotiv?

Trenutno nas je 46. Naše delo poteka v eni izmeni, dopoldanski. Seveda pa za potrebe Slovenskih železnic delo tudi podaljšamo, ali pa potegnemo, kot pravimo, čez soboto in nedeljo. Sâm kakšnih 70 odstotkov delovnega časa prebijem v delavnici, v pisarni se zadržim zgolj zaradi najnujnejših zadev. Ne vem, občutek imam, da je delovni učinek večji, kadar sem »zraven« – pa ne, da bi bil ravno policaj ... preprosto, rad sem zraven. Ker sem opravil tudi izpit za strojevodjo za delavniški premik, velikokrat vskočim tudi

tam, kadar ni dovolj ljudi na razpolago. Zadnje čase so me tega dela sicer malce razbremenili, saj je nekaj fantov med tem opravilo strojevodski izpit. Trenutno imamo v obdelavi 14 elektro lokomotiv, toda ta številka se menja iz dneva v dan, največ jih pride ob ponedeljkih. Pri nas opravljamo kontrolne preglede in izredna popravila, sicer pa Centralne delavnice, širše, generalno obnavljajo lokomotive tudi za tuje naročnike. V našem obratu vsako vozilo pride na vrsto za kontrolni pregled enkrat na mesec, kar je odvisno tudi od števila prevoženih kilometrov, ki se giblje med 13 in 18 tisoč. V zadnjem času vzdržujemo tudi tri Siemensove lokomotive, ki jih imajo Slovenske železnice v najemu; »naše« pa pridejo junija prihodnje leto. Te lokomotive terjajo pregled na vsakih deset tisoč kilometrov, kar pomeni približno na dvajset dni, pregled pa traja tri do štiri ure. Kadar gre za izredni pregled, to opravijo strokovnjaki iz podjetja Siemens. Med našimi fanti sem izbral tiste najbolj zanesljive, in skupaj smo se v Beljaku udeležili dvodnevnega usposabljanja za vzdrževanje novih Siemensovih lokomotiv, ki je potekalo pod vodstvom nemških inštruktorjev. Prvi dan smo spoznavali posamezne sklope lokomotive in njeno delovanje, drugi dan pa je bil namenjen opravljanju rednega pregleda vozila, po opisu, ki ga je predlagala Siemensova hčerinska družba Dispolok. Mimogrede, tudi nova lokomotiva že ima, tako kot brižitka, prav lepo žensko ime: Helga. Odziv na dodatno izobraževanje je bil med fanti zelo dober, vsekakor pa sem prepričan, da bo treba takšnih potez napraviti še več, še posebej prihodnje leto, ko prispejo naše nove Helge. Takrat bodo namreč morali biti ustrezno usposobljeni prav vsi zaposleni. Menda v tej smeri že potekajo določeni koraki, vendar so stvari za zdaj še bolj »v pogovorih«.

Ali ob globalni sprostitvi evropskega trga tudi na vašem področju, tako kot povsod drugje, pričakujete vdor konkurence?

Trgu se bo seveda treba sprosti in takoj prilagajati. Formula za to je kajpak videti preprosta in jo poznamo prav vsi: biti visokokakovosten in nikakor ne biti predrag. Kunžno, ne? Sicer pa je naša cena za vzdrževanje lokomotiv danes pomembno nižja od povprečne evropske, in če jo tudi za spoznanje dvignemo, menim, da bomo »prišli skozi«. Trenutno se vpliv konkurence pri nas še ne pozna, čeprav bi o tem naši ekonomisti nemara vedeli povedati kaj več. V bližnji prihodnosti pa vpliv vsekakor bo, o tem ni dvoma. Treba bo kar pošteno zavihati rokave, če hočemo postati in predvsem ostati vodilni vzdrževalci železniških vozil na V. in X. vseevropskem prometnem koridorju.

Ste kadrovsko dovolj »zasedeni«?

Pravzaprav v tem trenutku smo, in tudi osip zaposlenih ni več tolikšen, kakršnega smo čutili pred leti, seveda razen ljudi, ki odhajajo v pokoj. Vendar pa je veliko naših delavcev že kar precej v letih, in bi bilo treba »populacijo«, če smem tako reči, okrepiti z nekaj mlajšimi vzdrževalci. Resda obstajajo in tudi potekajo izmenjave znotraj podjetja, toda to število je, kakor koli že gledamo, matematično vedno končno, in če neke vzameš, drugje pač zmanjka – kroga tako nikakor ni mogoče skleniti. Ob prihodu novih Siemensovih lokomotiv – in prav gotovo še kakšnega nadaljnjega projekta – pa bo treba, kot sem že omenil, dvigniti tudi izobrazbeno oziroma strokovno raven in strukturo zaposlenih.

Delovne razmere?

Pravijo, da nič ni tako dobro, da se ne bi dalo še izboljšati.

Naše delovne razmere sicer niso slabe, vendar bo treba delavnico vsekakor prenoviti. Delovni projekt v zvezi s prihodom novih lokomotiv junija prihodnjega leta to tudi pričakuje in predvideva. Predvsem bomo izboljšali ogrevanje in razsvetljava. Veliko pa smo postorili že sami; vemo, da starejši tipi lokomotiv vsebujejo azbestne, torej zdravju škodljive materiale, zato smo pri večini lokomotiv te materiale že zamenjali z neazbestnimi, prostore pa temeljito oprali in posesali. Brizgani azbest na lokomotivah pa odstranjujejo v Centralnih delavnicah v Šiški, kjer imajo za to na razpolago posebno komoro. Nekaj delavcev toži nad težavami s hrbtenico, kar je razumljivo – prepričan, delo v kanalu v nenaravnem položaju telesa, obrat pa je zelo izpostavljen tudi mrazu. Naj pojasnim: vsako roletno, ki zapira vhod posamezne lokomotive, je treba dvigniti tudi po dvajsetkrat na dan, pri čemer se izmenjajo, prepričajo, ogromne količine mrzlega in toplega zraka. Pri temperaturah pod ničlo je to vse prej kot prijetno. Rešitev bi bila v tako imenovanih »hitrih roletah« – eno takšnih že imamo –, druga, še boljša rešitev pa bi bila pokrita in zaprta prenosnica, kakor imenujemo gibljiva vodila oziroma tirnice, po katerih lokomotivo pripeljemo v delovno halo.

Omenili ste, da kar sedemdeset odstotkov delovnega časa prebijete v delavnici. Kaj pa drugih trideset odstotkov, tistih »pisarniških«? Pomenijo papirnato vojno?

Oh, res je! No, računalnik mi je seveda v prijazno in krepko pomoč, vendar je papirja kljub temu še vedno na tone. V veliko veselje pa mi je, da je v »dobrem zagonu« sistem IS 21, z uporabo katerega bo vse mučne in neprijetne delovne naloge obvladoval računalnik, v zadnji fazi pa bo – bum! –

izstopil račun. Strokovnjaki pravijo, da je do sedaj opravljenega že okrog osemdeset odstotkov projektne dela – no, morda je prav danes teh odstotkov že več, upam! Na to stvar gledam skozi zelo pozitivna očala, saj nam bosta s tem prihranjeni marsikatera nepotrebna pot in marsikatera manjkajoča ura.

Prosti čas?

Hm, bolj malo ga je, ampak prav vedno se ga nekaj najde. Rad urejam stvari okoli hiše – napaka, velika napaka v izjavi, žena bo tole brala in bom imel v zvezi s tem doma daljši pogovor –, drugače pa je precej športa: družinsko smučamo, vsako zimo dopust v Kranjski Gori, poskusil sem tudi deskanje na snegu, in če mi ne bi šlo tako slabo, bi se nemara celo navdušil. Smučam sicer dobro, tole bordanje pa ... nekako mi ne gre. Zraven je še mali nogomet v občinski ligi, in še kaj bi našli. Poleti pa s prikolicami kamor koli na morje. Če ti neke ni všeč, greš pač drugam. Ker pa se je žena pred nekaj leti navdušila nad otokom Pagom, tisti »kamor koli drugam« v tem trenutku ne pride v poštev. Ženini tehtni besedi nasploh zaupam: pred kakimi petimi, šestimi leti sta sinova, danes oba že srednješolca, zahtevala pisane pramene v laseh, kakršne imajo bojda vsi, in sta jih tudi dobila. »Zakaj pa ne še ti?« so me vprašali. Tudi žena je vprašala, in rekla, da imajo pri njih v službi tudi zelo stari dedci rumene, vijolične in še drugačne lase. Prav, sem rekel. Kamor koli sem pozneje prišel, v službo ali med prijatelje, je prevladovalo mnenje, da gre prav gotovo za nekakšno izgubljeno stavo. Pa ni šlo. Šlo je za štos. Štos, zakaj pa ne!

Napiševa ime v naslovu Alojz Jug ali Lojze Jug?

Vsekakor Lojze. Tako imam napisano tudi v rojstnem listu in na osebni izkaznici. Se pravi, sem uradni Lojze! Tako gre to!

Zdraviliški vlak V Terme Olimia



Potovati z vlakom je varno, udobno in poceni.

Prepričajte se!

Vse dodatne informacije:
INFO-CENTER 01/29 13 332

 Slovenske železnice

Potujte z nami v barvito oazo miru in se razkošno razvajajte ...

Atlantis



Z železniško vozovnico v Vodno mesto Atlantis v BTC

*V Svetu doživetij, Termalnem templju in v Deželi savn boste z železniško vozovnico deležni še posebnih ugodnosti!
Vodno mesto Atlantis ponuja veliko adrenalinske zabave, pa tudi trenutne popolne sprostitve.*

Vse dodatne informacije:
INFO-CENTER 01/29 13 332

 Slovenske železnice

Visok pogled z roba pod malim Trebelnikom na Borovnico in Ljubljansko barje.

Na izlet z vlakom

Iz Borovnice skozi Pekl in čez Pokojišče v Verd

Menda težko naredimo bolj raznolik izlet kot ta, ko z dolgo hojo povežemo železniški postaji Borovnica in Verd. Zanalašč stopimo skozi Pekl, ki je kljub imenu zelo osvežilne narave, se nato sprehodimo po visoki planoti v okolici Pokojišča ter se spustimo nazaj proti nižinam. Prav na njihovem robu, nedaleč od glavne smeri našega izleta, je pri izvirih Bistre nekdanja kartuzija, v kateri menda lahko postanemo vsaj pol dneva, saj so zbirke Tehniškega muzeja Slovenije več kakor zanimive za ogled. Za nameček malodane ves čas hodimo naravnost skozi Evropo. No, po evropski pešpoti E7, ki skozi Slovenijo drži od Soče do Mure, od Robiča do Hodoša, in nas morda navdihne za daljše pohodniške podvige na njej.

Z ž. p. Borovnica gremo po cesti čez Borovnišnico in naravnost, mimo edinega preostalega stebra borovniškega viadukta, kjer zavijemo po cesti levo, smerokaz *Pekel 4,7*. Zatem na razcepu pri kapeli desno v smeri Brezovice pri Borovnici in Pekl.

Mimo pekarnice v Dražico, za podvozom pod železniško progo desno, po cesti skozi Ohonico proti Peksu. Pri gostišču Pekl (odprto je vsak dan, razen ponedeljka in torka, od 12.00 do 22.00, v nedeljo in praznik do 18.00) se začena pot skozi slikovito sotesko. Nad 3. slapom, ko se vzhajamo po strmih lesenih stopnicah in kovinskih lestvah, se krajša različica poti odcepi

desno gor, napis *Pokojišče* na skali, vendar gremo še naprej po poti skozi sotesko, saj sicer ne vidimo 4. in 5. slapa Peka. Pod 5. slapom stopimo čez potok in gremo po poti, smerokaz *Pokojišče 1h*, prečno nad strugo in pridemo na pot, ki se je odcepila nad 3. slapom. Po njej levo na gozdno cesto, kjer zavijemo desno. Pri odcepu za Kožljek naravnost do srečanja s cesto s Pokojišča, kjer zavijemo desno in gremo po cesti v Padež (na razcepu na začetku vasi naravnost) in naprej na Pokojišče. Iz Borovnice skozi Pekl hodimo do Pokojišča **okrog 3 ure**.

V vasi na križišču za okrepečevalnico, ki je odprta ob koncu tedna, po cesti levo, prometni smerokaz *Vrhnik*. Na odcepu pri znaku za začetek vasi Zavrh desno in skozi Zavrh. Pri hiši št. 6 desno, pri hiši št. 4 pa levo, mimo hleva, po poti med pašniki na razgledni rob. Z njega čez travnike v gozd, po poti in nato po gozdni cesti navzdol. Po približno **eni uri** hoje s Pokojišča pridemo do križišča z drugo gozdno cesto. Če bi bila potreba, da se vrnemo nazaj v Borovnico, gremo po tej cesti desno v Laze pri Borovnici, kjer pri hiši št. 23 zavijemo desno na gozdno cesto in po njej pridemo v Borovnico; od križišča okoli trideset ur hoje. Drugače pa gremo čez cesto, ki drži proti Borovnici, in se po nasvetu smerokaza *Bistra* napotimo navzdol do razcepa. Če ne gremo v Bisto,

se držimo ceste naravnost, in pri smerokazu za Bisto, ki kaže desno dol, zavijemo levo gor na vlako, na kateri kmalu srečamo markacije. Če gremo v Bisto, gremo po cesti desno dol. Ko se uravna, z nje zavijemo desno na stezo, po kateri se spustimo do železniške proge, jo prečkamo in kmalu pridemo do stolpa nekdanjega obzidja. Tik za njim desno, skozi prehod v zidu navzdol v grad Bistra. Od križišča gozdnih cest **30 minut** hoje.

V gradu z več zbirkami domuje Tehniški muzej Slovenije, ki je odprt vsak dan, razen ponedeljka, od 8.00 do 16.00, v soboto od 8.00 do 17.00, v nedeljo in praznik od 10.00 do 18.00. V gradu je dnevni bar, ki je odprt vsak dan, razen ponedeljka, nasproti vhoda v muzej pa gostilna, odprta vse dni v tednu.

Iz Bistre se vrnemo po isti poti do gozdne ceste, s katere smo prej zavili na stezo navzdol. Po cesti kakih 10 metrov levo in desno gor, skozi nekoliko zaraščen prehod ob robu gozda za zgornjo gozdno cesto. Tu smerna puščica kaže levo, vendar je namenjena vsem, ki hodijo v obratni smeri z Verda in ne gredo v Bisto. Zato gremo čez cesto in po vlaki navzgor, sprva neoznačeno, pa vseeno prav. Kmalu zatem, ko spet zagledamo markacije, gremo na razcepu levo, to je še kar naravnost in vztrajno navzgor. Višje smo pozorni na kar vidno označen odcep desno, po katerem po vse bolj uravnanem gozdu brez

večjih orientacijskih zapletov pridemo na gozdno cesto. Po njej naprej, sprva po ravnem in nato čedalje bolj navzdol. Ko pridemo mimo zapornice na drugo gozdno cesto, gremo po njej levo in pridemo na širšo cesto, ki drži z Verda na Pokojišče. Po njej v več ovinkih sestopimo do podvoza pod železniško progo, pri katerem gremo naravnost na ž. p. Verd. Iz Bistre **1 uro in 30 minut** hoje. **Skupaj okrog 6 ur hoje**, brez obiska Bistre pa pol ure hoje manj.

Izletniška karta Notranjski kras (1 : 50.000).



V Peksu srečamo pet slapov, pri katerih si privoščimo osvežilne postanke.

Slikovna križanka



STANE DOLANC			PISATEJICA IN IGRALKA MUCK	RIMSKI BOG LJUBEZNI	ROMULOV BRAT DVOJČEK	IZRAELSKA LJUDSKA SKUPŠČINA	OSREDNJI PROSTOR RIM. HIŠE, ATRIUM	avtor VINKO KORENT	KOZJE PARJENJE	RAJKO LOŽAR ZEVSOVA MATI			RUMENA KITAJSKA VRTNICA	GR. MUZA LJUBEZEN. PESNIŠTVA
ŽENSKA, KI SKRBI ZA RED IN DISCIPLINO								ZAČETNIK RODU						
PRVINA								ORODJE, KI SE VSTAVI V REZKALNIK						
KRONOMETER								ZGOD. PO-KRAJINA V FRANCIJI						
OBER					SL. SLIKAR (ALBERT) MAJHNO SIDRO					ZIDNA OBLOGA IZ MALTE				
NADIA COMANECCI			ZAPRTJE PROSTORA Z ZIDANJEM	DELOVNI SESTANEK					POBUDNIK	JOVAN (KRAJŠE) TRGOVEC NA DROBNO				
VODNA PREGRAĐA				IGOR TORKAR INDUSTRI. RASTLINA			KOŽAC ML. KOZLIČEV KANADSKI JELEN				TINA KRIŽAN ŠČINKAVEC			
PISATELJ FLISAR						BENETKE (IT.) KOMIK CAREY								
risba KIH	TEKOČA SESTAVINA TELESNIH TEKOČIN	PORJAVITEV TRAVNIŠKA SOLATA											CIRKUŠKO TELOVADNO ORODJE	JAKA ? ANARHISTA (burka)
OSNOVNO VODILNO NAČELO								FR. UTOP. SOCIALIST ALEK-SANDRA						
ZMRZNEJNA VODA				RTV ODDAJA IT. SLIKAR (GUIDO)								RUDI ŠELIGO SLIKAR SOVRE		
ŽELATINA IZ ALG					ZA POLTON ZVIŠAN TON "c"	FILIPINSKO JEZERO (ANAGRAM LATA)						TVORBA V PANJU		
OTAJANA ZRNATA ZG. PLAST SNEGA						INKOVSKI SONČNI BOG KATJA TRATNIK						FILIPINSKI OGNJENIK ERBU		
MAJ (ZASTAR.)							DOPOLNILNI POSEVEK							
BREZBOŽEC							DEGENERATIVNA BOLEZEN SKLEPOV							

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

kž, rp, borovka, ervina, obelisk, moabit, kibicer, ogrica, lek, norne, som, aca, opat, la, zr, nanos, sršen, anton, lineal, javsk, asistent, elita, tla, par, zid, rov, čveka, ip, šakal, drim, tisk, sladko, tč, ecarte, dravlje, valter, ostanek.

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**

