

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Novi Info center
V Mariboru prvi korak k
posodobitvi postaje

Potniški promet
Železnica in turizem

Tovorni promet
Na vlakih Slovenskih železnic
več tovora tudi marca

Iz tujine
HSL Zuid
Proga kot konkurenca letalom

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, Dario Cortese, Marko Tancar, Karl Kumše, Izidor Gruden, Viljem Škrabolje, arhiv SŽ. • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 11. maja. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. aprila.



Uvodnik

dr. Jože Jurkovič,
generalni direktor

1



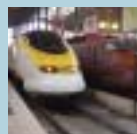
Aktualno

Na mariborski železniški postaji so 24. marca minister za promet mag. Janez Božič, državni sekretar dr. Peter Verlič in generalni direktor Slovenskih železnic dr. Jože Jurkovič slovesno odprli novi potniški informacijski center.



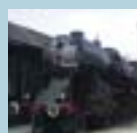
Aktualno

Konec marca so najvišji predstavniki prometnega ministrstva, železniške agencije, Luke Koper in Slovenskih železnic novinarjem predstavili stanje in načrte slovenskega železniškega sistema.



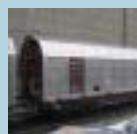
Aktualno

Železniški potniški promet v Evropi se je lani povečal za 1,6 odstotka, tovorni promet pa je padel za 1,3 odstotka, so pokazali prvi rezultati o lanskem delu evropskih železnic.



Potniški promet

V svetu je turizem ena najpomembnejših, hitro rastočih panog. Vendar je delež železnice v turističnih aranžmajih v tujini nizek, v Sloveniji pa zanemarljiv.



Tovorni promet

Prvi novi tovorni vagoni, ki jih v PE Tovorni promet že težko pričakujejo, bodo predvidoma začeli voziti že v drugi polovici aprila.



Infrastruktura

V Stekleni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic v Ljubljani je 16. marca potekala enodnevna delavnica z naslovom Varnost v predorih, ki sta jo organizirala Društvo za podzemne in geotehnične konstrukcije ter DARS.

2

3

6

7

10

12

Za nami so že prvi trije meseci leta in s tem se nam ponuja možnost, da že opravimo prvo inventuro letošnjega poslovanja. Hiter pregled dosežkov v tovornem in potniškem prometu nam pokaže, da peljemo v pravi smeri, kljub neredkim težavam, s katerimi se spopadamo. Skupni imenovalac, ki je bistveno določal naše delo, je bila tudi v omenjenem obdobju javna železniška infrastruktura. Ni skrivnost, da je stanje naše železniške infrastrukture vse prej kot optimalno. Razloge za to gre iskati v dolgoletnem zanemarjanju investicijskega vzdrževanja, brez katerega ni mogoče niti ohranjati lastnosti prog, še manj pa izboljševati. Deset let stari nacionalni program razvoja železniške infrastrukture je večinoma ostal le mrtva črka na papirju, posledice tega dejstva pa se danes kažejo v več kot 90 kilometrih preveč obrabljenih tirnic, v preveliki obrabi vozne mreže v dolžini dobrih 43 kilometrov, v 39 kilometrih počasnih voženj, v potrebi po zamenjavi kar 26.000 pragov, v 18 plaziščih in v povečanju nerešenih odločb prometnega inšpektorata.

Javna železniška infrastruktura je grajeno javno dobro v lasti države. Slovenske železnice smo v skladu z zakonodajo pooblaščenim upravljalec s sredstvi, ki jih za to zagotavlja Javna agencija za železniški promet. Vsakoletni načrt vzdrževanja železniške infrastrukture je plod usklajevanja med našim podjetjem in železniško agencijo. Letošnji obseg vzdrževanja smo z agencijo vsebinsko in finančno že uskladili, pogodbo pa mora potrditi še vlada. Zato Slovenske železnice še nismo prejele finančnih sredstev za opravljene storitve vzdrževanja javne železniške infrastrukture v letošnjem letu. Kljub temu seveda tudi v prvih mesecih leta vzdrževanja infrastrukture nismo mogli preprosto opustiti v čakalnju na formalno potrditev pogodbe in nakazilo sredstev za opravljene storitve. Funkcionalna usposobljenost infrastrukture je nujna za varen in nemoten prevoz ljudi in blaga. V prvih dveh mesecih letošnjega leta smo zato kljub vsemu opravili dogovorjeni obseg del v vrednosti 2,2 milijarde tolarjev z davkom na dodano vrednost. S tem smo zagotovili nadaljevanje nemotenega odvijanja železniškega prometa, sredstva za ta namen pa smo pridobili z najemanjem kreditov.

V prihodnje bomo morali doseči bolj evropsko raven dogovorov o vzdrževanju, kar pomeni večletno osnovno pogodbo, ki se nato spreminja le v nekaj odstotkih. Sedanji način usklajevanja pogodb »za nazaj« je težko razumeti, a še težje nositi njegove posledice. Vsekakor bi bilo samoumevno, da bi bila pogodba o vzdrževanju infrastrukture že podpisana. Tako bi lahko pravočasno in zakonito opravili vse faze naročanja materialov, pravočasno začeli dela in hitreje opravljali prenovne.

Dela nam v teh mesecih nikakor ne primanjkuje. To dokazujejo tudi podatki o prepeljanem tovoru in finančnih učinkih. V prvih dveh letošnjih mesecih so se transportni prihodki v tovornem prometu v primerjavi z istim lanskim obdobjem povečali kar za 800 milijonov tolarjev, kar je za 21 odstotkov več kot lani. Hkrati smo prepeljali za 14 odstotkov oziroma 345.000 ton več blaga kot lani. Tudi prvi dosegljivi podatki za marec kažejo, da se navzgor obrnjena krivulja, ki govori o rasti prihodkov in količini tovara in potnikov, nadaljuje. Do konca marca smo namreč lanske rezultate v tovornem prometu v primerljivem obdobju presegli za šest odstotkov pri opravljenem delu in za sedem odstotkov pri količini prepeljanega tovara. Spodbudne rezultate dosegamo tudi v potniškem prometu, kjer so naši vlaki januarja in februarja samo v Italijo in iz nje prepeljali za dobrih 35 odstotkov več potnikov kot v istem obdobju lanskega leta, našo ponudbo pa smo izboljšali tudi z odprtjem informacijskega centra v Mariboru.

Z zapisanimi dosežki železničarji dokazujemo, da kljub čedalje ostrejši mednarodni konkurenci znamo poiskati in izrabiti priložnosti. Z novimi vagoni, ki bodo v kratkem zapeljali na naše proge, in z večsistemskimi lokomotivami, ki bodo v naslednjih mesecih prenovile naš vlečni park, bo teh priložnosti še več. S prizadevnostjo vsakogar izmed nas ter številnimi ukrepi, ki jih lahko prispevamo sami, bomo Slovenske železnice vsekakor naredile vse za še boljše poslovanje. Kot kažejo pogovori o načrtovanih investicijah v javno železniško infrastrukturo, je že dozorelo spoznanje o njenem bistvenem pomenu za poslovanje železnic pri nas. Naš cilj je torej sodobna infrastruktura ter nadaljnje zagotavljanje konkurenčnosti Slovenskih železnic, nikakor pa ne kratkoročni ukrepi, ki bodo za edino posledico imeli lepo javno podobo, hkrati pa izgubljene priložnosti. Tega je bilo v preteklosti že dovolj.

Novi Info center

V Mariboru prvi korak k posodobitvi postaje



Dr. Jože Jurkovič, prometni minister mag. Janez Božič ter državni sekretar dr. Peter Verlič (z leve) so slovesno odprli novi potniški informacijski center v Mariboru.

Na mariborski železniški postaji so 24. marca minister za promet mag. Janez Božič, državni sekretar dr. Peter Verlič in generalni direktor Slovenskih železnic dr. Jože Jurkovič slovesno odprli novi potniški informacijski center.

Po zgledu ljubljanskega, ki uspešno deluje že leto in pol, so tudi na mariborski železniški postaji v prostorih, ki so bili tudi pred prenovo namenjeni podobni dejavnosti, uredili sodoben, s celostno podobo Slovenskih železnic usklajen potniški informacijski center. V njem lahko potniki od pol sedmih zjutraj do osmih zvečer kupujejo vozovnice za mednarodni in notranji promet, se posvetujejo o najustrenejših povezavah za načrtovano potovanje, o vseh popustih, ki jih lahko uveljavljajo, in še o marsičem. Hkrati pa jih seznanjajo

tudi z novimi storitvami, ki jih Slovenske železnice pripravljamo za svoje uporabnike. Zaposleni v centru jim lahko posvetijo več časa kot blagajniki na potniških blagajnah, ki jih pogosteje preganja vrsta čakajočih. Pogovor sedé v prijetnem in prijaznem okolju pa je veliko bolj prijeten tudi za potnike.

Novi informacijski center bo v svoji končni podobi poleg prodaje storitev železniškega potniškega prometa ponujal tudi železniške storitve turistične vrste oziroma posebne ponudbe, oblikovane po željah uporabnikov – za šolske skupine, skupinske prevoze, različne izlete, posebni in muzejski vlake, pa tudi druge turistične storitve, ki bodo vsebinsko bogatilo ponudbo Slovenskih železnic. Železniška postaja pomeni najpogosteje tisti prvi vtis, ki ga

dobi človek o mestu ali celo o deželi, v katero je pripotoval, in zato je ta vtis še toliko bolj pomemben. Po besedah vodje novega centra Metke Rutar so odzivi potnikov v prvih tednih delovanja zelo spodbudni. Odprtje centra razumejo kot zanesljiv znak, da se mariborski železniški postaji z uresničitvijo načrtovane obnove končno obetajo boljši časi.

Temeljna stvar, ki jo potnik ob prihodu na katero koli železniško postajo potrebuje, je informacija. Danes takšna informacija ne pomeni več zgolj posredovanja podatkov o voznih redih, številkah tirov in podobnem. Z mariborskim informacijskim centrom po eni strani nadaljujemo tradicijo posredovanja celovitih storitev v železniškem potniškem prometu, ki je na istem kraju v manjšem obsegu obstajalo že prej, na drugi strani pa gradi-

mo celovit sistem ponudbe na kakovostno višji ravni, saj name-ravamo podobne informacijske centre postaviti v vseh večjih regionalnih središčih, že to leto na železniških postajah v Celju in Kopru.

Železnica kot povezovalna nit med najpomembnejšimi slovenskimi mesti in znanimi turističnimi točkami v Sloveniji in zunaj nje je bila v zadnjih desetletjih precej zapostavljena. Zato se že nekaj let uspešno povezujemo s turističnimi organizacijami in s podjetji na republiški in mestni ravni. Ob čedalje večjem obisku tujih turistov pomeni vključevanje železnice v naše skupne ponudbe nujnost, je pa tudi zelo velik in pomemben kos slovenske turistične pogače. Takšno pove-zovanje pomeni tudi na železniški postaji Maribor nedvomen izziv tako za železniške kot za turistične delavce.



Mariborski info center je odprt od pol sedmih zjutraj do osmih zvečer.

Novinarska konkurenca o železniškem sektorju

Načrtov za posodobitve
ne manjka

»V javno železniško infrastrukturo bomo do leta 2020 vložili okrog 11 milijard evrov,« je na novinarski konferenci v Mariboru 24. marca poudaril prometni minister, mag. Janez Božič. Novinarska konferenca je zbranim novinarjem predstavila stanje slovenskega železniškega sistema, kot ga vidijo najvišji predstavniki prometnega ministrstva, železniške agencije, Luke Koper in Slovenskih železnic.

Božič je ponovno poudaril, da so lani približno v istem času ob pregledu stanja v resorju ugotovili, da za programe leta 2005 na področju prometa manjka 29 milijard tolarjev, od tega kar okrog 25 na področju železnic. Največji primanjkljaj je bil na področju javnih gospodarskih služb. »Še posebej boleče je bilo, da ni bilo predvidenih niti sredstev za zagotovitev lastne udeležbe pri projektih, ki jih sofinancira Evropska unija,« je še povedal. Ministrstvo je naknadno z rebalansom proračuna zagotovilo dodatnih 11,5 milijarde tolarjev za gospodarske javne službe na železnici, kar je po ministrovih besedah tudi pokazalo prave rezultate.

Investicijski infrastrukturni projekti bodo natančno določeni v resoluciji o nacionalnem programu razvoja železniške infrastrukture, predlog je že pripravljen. V nasprotju s prvim programom iz leta 1996 bo resolucija termižno določena, v njej pa bodo opredeljeni tudi finančni viri za izvedbo del. Infrastrukturni program bo usklajen tudi s prednostnimi nalogami resolucije o razvojnih programih države. Minister največji poudarek napoveduje na evropsko pomembnih projektih



Stanje na področju železnic so opisali dr. Jože Jurkovič, Rajko Satler, Jelka Šinkovec Funduk, mag. Janez Božič in dr. Peter Verlič (z leve).

na petem in desetem čezevropskem koridorju. Najpomembnejši ostaja drugi tir med Divačo in Koprom. Dokumentacija zanj je že v pripravi, na njeni podlagi pa se bo Slovenija potegovala za pridobitev nepovratnih evropskih sredstev finančnega obdobja 2007 do 2013. Po sedanjih ocenah bo gradnja stala okrog 168 milijard tolarjev, letos in prihodnje leto naj bi potrebovali po tri milijarde za pripravo dokumentacije. Nova povezava naj bi bila po načrtih zgrajena do leta 2015.

Zaradi nenehnega povečevanja železniških tovornih prevozov Luke Koper pa bo prvi korak

posodobitev obstoječe proge Koper-Divača. S posodobitvijo signalnovarnostnih naprav bosta postaji Divača in Koper pripravljene na lažjo priključitev drugega tira. Končanje projekta je predvideno do konca leta 2008. Letos bodo za pripravo projekta namenjene tri milijarde tolarjev, predvideno je sofinanciranje s sredstvi Evropske unije.

Kot zadnji večji infrastrukturni projekt je prometni minister omenil elektrifikacijo in rekonstrukcijo proge Pragersko-Hodoš, ki bo vredna 56 milijard tolarjev. Dela bodo predvidoma končana do leta 2013, letos pa bo vanje treba vložiti 6,5 milijarde tolarjev.

Tudi ta projekt bo sofinancirala Evropska unija. Mag. Božič je še povedal, da za zagotovitev potrebnih sredstev pričakuje sprejem zakona o poroštvu države za dobrih 131 milijard tolarjev. Predlog zakona je že v medresorskem usklajevanju.

Dr. Peter Verlič, državni sekretar na Ministrstvu za promet, je povedal, da ni bojazni, da Slovenija ne bi bila umeščena v evropski prometni prostor. Po njegovem prepričanju se, kljub prihodu tuje konkurence, za prihodnost našega prometnega sistema ni treba bati. Dela na V. koridorju, ki poteka v smeri jugozahod-severovzhod,

bo Slovenija lahko vsaj v 30 odstotkih financirala z evropskimi sredstvi, pri čezmejnih projektih pa tudi v višini do 50 odstotkov. To bo verjetno veljalo tudi za novo povezavo Kopra in Divače, ki je bila s podpisom pisma o nameri med prometnima ministroma Slovenije in Italije uvrščena med čezmejne projekte. »Smer Koper-Hodoš postaja osrednja slovenska logistična os, ki bo vpeta v peti koridor med Lyonom in Budimpešto, in je velika priložnost za Slovenijo,« je še povedal Verlič. Izrazil je tudi prepričanje, da se bo postopno odprl tudi deseti koridor, ki poteka po državah nekdanje Jugoslavije. Rajko Satler, direktor Javne agencije za železniški promet, je poudaril pomen posodobitve proge med Divačo in Koprom. Povedal je, da se bo kmalu začela posodobitev SVTK naprav, za katero je zagotovljeno sofinanciranje Evropske unije. Drugi projekt na isti progi je razširitev zmogljivosti postaj Koper tovarna, Divača in Kozina, z gradnjo napajalnih postaj. Intenzivno se pripravlja projektna dokumentacija, tudi tu pa bodo uporabljena sredstva EU. V skladu s terminskim načrtom bodo gradnjo začeli v začetku naslednjega leta, oba projekta pa naj bi bila končana do 2008.

Naslednja proga, ki jo je treba posodobiti, je po Satlerjevih besedah proga Pragersko-Hodoš. Prvi večji projekt bo posodobitev SV naprav na progi Pragersko-Ormož. Sočasno bo potekala gradbena posodobitev proge s posodobitvijo postaj in zgraditvijo dveh novih postajališč ter sanacijo spodnjega ustroja. Za oba projekta poteka javni razpis za oddajo del, sofinancirala pa ju bo Evropska unija. Ob uspešnem podpisu pogodbe bi lahko dela začeli do letošnjega poletja in končali leta 2008. Zelo pomemben na tej progi bo tudi projekt elektrifikacije, saj gre za zadnji del petega koridorja, ki še ni elektrificiran. Z omejenimi deli bo kategorija tega dela petega koridorja višja, saj bo dosežena osna obremenitev

22,5 tone. Elektrifikacija naj bi bila končana leta 2009, celotna rekonstrukcija pa predvidoma leto pozneje.

Po Satlerjevih besedah je zadnji večji infrastrukturni projekt, ki se bo začel jeseni letos, daljinsko upravljanje stabilnih naprav električne vleke na celotnem omrežju. Od ocenjene vrednosti 36 milijonov evrov bo kar 23 milijonov (80 odstotkov) prispevala Evropska unija. Dela naj bi bila končana leta 2009. Hkrati

letos bodo namreč na naše tire zapeljale prve od kar 20 večsistemskih lokomotiv, ki bodo veliko pomenile predvsem na strmi koprski progi. Dr. Jurkovič je povedal tudi, da imamo Slovenske železnice skoraj 3.000 tovornih vagonov, toda njihova struktura ne ustreza zahtevam uporabnikov. Prav te dni zato poteka prevzem prvih novih tovornih vagonov, ki bodo omogočili nadaljnje povečanje prevoza. Glede na slabo strukturo

garnitur višjega kakovostnega razreda.

Dr. Jurkovič je povedal še, da bodo Slovenske železnice svoj delež prispevale tudi z reorganizacijo, s krčenjem števila organizacijskih nivojev s šestih na štiri, z optimiranjem delovnih postopkov ter z boljšim gospodarjenjem, ki se povezuje z zmanjševanjem prevelikih stroškov.

Predsednik Luke Koper Robert Časar je napovedal, da bo že posodobitev proge med Koprom



Dr. Jurkovič je spregovoril o prizadevanjih našega podjetja, ki pa jih ovirata slaba infrastruktura in delno pomanjkljiv vozni park.

s temi evropskimi projekti bo potekalo še več manjših projektov za odpravo šibkih točk. Za letos sta načrtovani sanacija proge Zidani Most-Rimske Toplice ter sanacija mostu čez Dravo v Mariboru.

Nujnost infrastrukturnih del je poudaril tudi dr. Jože Jurkovič. Povedal je, da so omejitve na naših progah nastajale z desetletnim zanemarjanjem, Slovenske železnice pa si kljub takšnemu stanju prizadevamo narediti čim več, in rezultati se že kažejo v povečanem številu potnikov in prepeljanih ton tovara. Edina ovira za naše delo pa po Jurkovičevih besedah ni le infrastruktura. »Naše lokomotive so stare tudi do 40 let, in zato smo se že lotili prenove našega vlečnega parka,« je povedal. Že

parka tovornih vagonov pa bo te v prihodnje še treba kupovati. Rezultat boljše organizacije dela v podjetju in boljšega sodelovanja z Luko Koper, posodobitve voznega parka ter pričakovanih del na infrastrukturi pa bo tudi v prihodnjih letih doseganje zastavljenih načrtov, je še povedal generalni direktor.

Tudi v potniškem prometu načrtov ni malo. Število potnikov se povečuje, kljub omejitvam pri številu potniških garnitur ter vagonov. Sproti Slovenske železnice težave rešujemo z boljšo organizacijo razporejanja kompozicij in reorganizacijo njihovega vzdrževanja. Do leta 2012 pa je v načrtih še nakup 20 elektromotornih garnitur, 31 sodobnih potniških vagonov ter štirih nagibnih elektromotornih

in Divačo za vsaj 30 odstotkov povečala njene zmogljivosti, česar se v Luki zelo veselijo. Načrtujejo namreč podaljšanje pomola 1 in 2 ter gradnjo kontejnerskega terminala oziroma tretjega pomola. S tem se bo operativna luška površina povečala za 46 hektarjev. »S temi deli in gradnjo nove proge med Koprom in Divačo nam nobeno pristanišče v Jadranu ne bo moglo biti konkurenčno,« je prepričan Časar. Povedal je, da so lani pretovorili 13 milijon ton tovara, do leta 2015 pa bodo letni pretovor povečali na najmanj 18 milijon ton. Povedal je tudi, da si v Luki prizadevajo za povečevanje odzovov z vlaki ter pohvalil sodelovanje s Slovenskimi železnicami, v katerem ni več napetosti iz preteklosti.

Licenca jeseniškim prometnikom podaljšana

Po dolgotrajnih pogajanjih in iskanju optimalne rešitve za delo vlakovnih odpravnikov na postaji Jesenice sta generalni direktor Slovenskih železnic, dr. Jože Jurkovič, in predstavnik avstrijskih železnic (ÖBB), Peter Klugar, podpisala aneks k Sporazumu o mejnem železniškem prometu, ki je bil med tedanjimi JŽ in ÖBB sklenjen leta 1986.

V skladu s spremenjenim dogovorom izobraževanja vla-

kovnih odpravnikov ne vodijo več delavci avstrijskih železnic, temveč delavci Slovenskih železnic, ki po predhodnem izobraževanju na ÖBB dobijo licenco ÖBB za nadaljnje poučevanje in preverjanje znanja vlakovnih odpravnikov na postaji Jesenice. Takšna ureditev je tudi v skladu z avstrijsko zakonodajo in zadevno Smernico o rednem prometnem izobraževanju delavcev ÖBB Infrastrukturbetrieb AG.

Predstavnik Slovenskih železnic sta se tako 8. in 9. marca udeležila izobraževanja in prejela licenco za izobraževanje vlakovnih odpravnikov na postaji Jesenice o poznavanju predpisov avstrijskih železnic. Izobraževanje slovenskih vlakovnih odpravnikov o predpisih ÖBB je potekalo v okviru rednega mesečnega izobraževanja, ki je bilo med 13. in 16. marcem. Izobraževanja in preverjanja znanja o predpisih

sosednje železnice se je med 13. in 15. marcem udeležilo 19 jeseniških vlakovnih odpravnikov. Po koncu preverjanja so Slovenske železnice avstrijskim železnicam poslale potrdilo, da so vlakovni odpravniki opravili preverjanje. Avstrijske železnice so nato obvestile Slovenske železnice, da je začasna licenca od 16. marca, ko bi sicer nehala veljati, podaljšana. Promet na mejni postaji Jesenice tako poteka normalno.

Sanacija posledic iztirnjenja pri Lescah

Na odseku med postajama Podnart in Lesce Bled na gorenjski progi vlaki že skoraj dve leti vozijo z zmanjšano hitrostjo, zaradi izrednega dogodka, ki se je pripetil 27. maja 2004 v km 614+356. V začetku aprila pa so le stekla pripravljala dela na sanacijo posledic izrednega dogodka, ki se bo začela v drugi polovici aprila.

Skupna vrednost del, ki jih bo opravilo Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, je okrog 450 milijonov tolarjev. Sanacija se bo začela na začetku krivine, v kateri se je pred dvema letoma primerilo iztirnjenje. Sanacija bo obsegala zamenjavo poškodovanih pragov od mesta iztirnjenja do uvozne kretnice številka 1 na postaji Lesce Bled, zamenjavo poškodovanih kretnic (kretnice 1, kretnice 2

in menjala kretnice 3) ter pripadajočih tirnih zvez v novi gramozni gredi in na novem tamponskem sloju, vključno z odvodnjavanjem. Zamenjana bo tudi dotrajana gramozna greda ter saniran prepust v km 614+817, kjer bo vgrajen nov montažni AB prepust. Na različnih odsekih od Kranja do Jesenic pa bodo med zaporami potekala še različna druga manjša vzdrževalna dela.

Čprav so omenjena dela posledica iztirnjenja, pa lahko zapišemo, da bi bila tudi brez izrednega dogodka več kot potrebna. Tirnice sistema S49 so namreč na različne načine pritrjene na pragove, ki so povprečno stari okrog 15 let. Zadnji remont proge je bil na tem območju opravljen že daljnega leta 1963 in 1964. Sledili so le

delni posegi – leta 1995 sejanje gramozne grede od okrog km 614+800 proti postaji Podnart in zamenjava tirnic od približno km 614+750 do kretnice

1 na postaji Lesce Bled, leta 2001 je bil obnovljen peron v Radovljici, leta 2003 pa zamenjane tirnice od km 614+830 do km 615+430.



V prvih dneh marca so delavci ŽGP Ljubljana opravljali pripravljala dela.

Evropske železnice leta 2005

Več potnikov, manj tovora

Železniški potniški promet v Evropi se je lani povečal za 1,6 odstotka, tovorni promet pa je padel za 1,3 odstotka, so pokazali prvi rezultati o lanskem delu evropskih železnic, ki jih je objavila mednarodna železniška zveza UIC.

Potniški promet

Kot kažejo statistike, je potniški promet lani naraščal. Evropske železnice so opravile 441,7 milijarde potniških kilometrov, kar je za 1,6 odstotka več kakor leta 2004. Šestindvajset evropskih železniških podjetij je doseglo boljše rezultate kakor leto prej. Med njimi smo bile Slovenske železnice. V dva-

najstih pa se je število potniških kilometrov zmanjšalo.

Največji napredek so dosegle železnice v Estoniji (EVR) z 29-odstotnim povečanjem PKM, v Bosni (ŽBH) z 18 odstotki, na Irskem (CIE) s 13 odstotki ter latvijske LDZ z 10-odstotnim povečanjem potniških kilometrov. Treba pa je omeniti, da so v teh državah v primerjavi z drugimi evropskimi železnicami absolutne številke relativno majhne. Spodbudne rezultate so dosegle še švicarske železnice CFF/SBB in grške železnice OSE z 9-odstotnim povečanjem PKM, pa tudi belgijske železnice SNCB, ki so dosegle 6-odstotno povečanje.

Francoske železnice so potrdile svoj položaj vodilnega evropskega železniškega prevoznika s 76,5 milijarde potniških kilometrov; tesno jim sledijo Nemške železnice (71,8 milijarde PKM), Italijanske železnice s 46,1 milijarde PKM ter britanske železnice ATOC z 42,7 milijarde potniških kilometrov. Na drugi strani pa je potniški promet v nekaterih državah tudi občutno upadel – na

Poljskem za deset odstotkov, v Srbiji, Bolgariji in Romuniji pa za več kakor sedem odstotkov.

Tovorni promet

Evropski železniški tovorni promet je lani dosegel skupaj 653,6 milijarde tonskih kilometrov, za 1,3 odstotka manj kakor leta 2004. Podobno kot pri potniškem prometu so tudi pri tovornih prevoznih rezultati posameznih železnic zelo različni. V 18 železniških prevoznikih, tudi na SŽ, je tovor naraščal, v 16 pa padal. Nekaj spektakularnih dosežkov lahko najdemo v državah Jugovzhodne Evrope, kjer odpiranje meja spodbuja razvoj mednarodnega prometa. Železnice Republike Srbske so kar za 146 odstotkov povečale število tonskih kilometrov, Železnice Bosne in Hercegovine za 71 odstotkov, makedonske železnice za 22 odstotkov, hrvaške za 14 in srbske železnice za 10 odstotkov. Švicarske zvezne železnice so dosegle prav tako hvale vredno 13-odstotno povečanje prometa,

med 6 in 10 odstotkov več kakor predlani pa je bilo tonskih kilometrov v Belgiji, Estoniji, Grčiji, Litvi, Latviji, na Portugalskem in v Belorusiji.

Omenjenim povečevanjem prevozov nasproti pa stojijo slabi rezultati številnih evropskih prevoznikov – 30-odstotno zmanjšanje prevozov luksemburških železnic CFL, 24-odstotno CIE (Irska), 10-odstotno SNCF (Francija) in 9-odstotno RENFE (Španija), PKP (Poljska) in CFR (Romunija). Kljub 4-odstotnemu padcu prometa ukrajinske železnice ostajajo največji evropski železniški prevoznik tovora z 224 milijardami tonskih kilometrov. Na drugem mestu so s 83 milijardami tonskih kilometrov nemške železnice DB, tretje s 44 milijardami poljske PKP in četrte francoske SNCF. Brez upoštevanja Ukrajine se je evropski tovorni promet rahlo povečal, za 0,3 odstotka.

Zanimiv je pogled na lansko statistiko mednarodnega tovornega prometa, ki je v Evropski uniji padel za 3,8 odstotka, v vsej Evropi pa za 2,4 odstotka. Tudi pri tej vrsti prometa so rezultati posameznih železnic zelo različni. Švicarske železnice so dosegle kar 36-odstotno rast, grške OSE pa 30-odstotno. Tudi v mednarodnem tovornem prometu so vodilne ukrajinske železnice, druge so nemške in tretje latvijske železnice. Najslabši pa so bili lani rezultati portugalskih železnic (17-odstotni padec), Italijanskih državnih železnic (-13 odstotkov) ter francoskih SNCF (-12 odstotkov). Zanimivo je tudi, da je delež mednarodnega prometa v EU padel na le 50 odstotkov celotnega železniškega tovornega prometa. Delež, ki je v našem podjetju kar okrog 90 odstotkov, je v vsej Evropi leta 2004 dosegal 55,8 odstotka, lani pa 55,2 odstotka.



Francoske železnice so potrdile svoj položaj vodilnega evropskega železniškega prevoznika v potniškem prometu.

Železnica in turizem

V svetu je turizem ena najpomembnejših, hitro rastočih panog. Turizem in transport sta medsebojno tesno povezana in soodvisna, saj le z dobrimi možnostmi za prevoz potnikov lahko uspešno razvijamo turizem na širšem trgu. Vendar je delež železnice v turističnih aranžmajih v tujini nizek, v Sloveniji pa zanemarljiv.

Kadar koli v časopisih prebiramo rubrike, v katerih sodelujejo turistične agencije s svojimi programi, lahko ugotovimo, da agencije tako rekoč pozabljajo na železnico. Aranžmaji, ki jih ponujajo slovenskim izletnikom, so organizirani z avtobusi ali letali, o vlaku ni ne duha ne sluha. In to kljub temu, da jim posredujemo tako novice o železniških povezavah kot tudi o cenovno ugodnih ponudbah, ki jih je v zadnjem času kar precej. Slovenske turistične

agencije, razen izjemno redkih svetlih izjem, vlaka ne uporabljajo. Pri potovanjih posameznikov je drugače – zlasti v poletni sezoni se tudi z našimi vlaki prevažajo potniki z vseh vetrov.

V tujini je agencij, ki svoje izlete organizirajo z vlaki, precej več, nekatere železniške uprave pa imajo tudi lastne agencije, katerih delo je usmerjeno predvsem v organiziranje izletov z vlaki. Turistična potovanja predstavljajo namreč eno od pomembnih možnosti za povečanje obsega prevoza v železniškem potniškem prometu, tako v notranjem kot tudi mednarodnem. Obenem pa lahko turistična potovanja zapolnijo sicer neizrabljene proste zmogljivosti, saj običajno ne sovpadajo s prometnimi konicami rednih potnikov, se pravi s prevozi dnevnih in tedenskih migrantov.

Za izletniški oziroma popotniški turizem je primernih kar nekaj železniških ponudb, še posebej pa je v turizmu znana tarifa **Rail Inclusive Tours (RIT)**. Ta je namenjena za turistična potovanja v mednarodnem prometu. Namenjena je tako za posameznike kot za skupine

oseb, ki potujejo skupaj in je njihovo potovanje organizirano po progah vsaj dveh železniških podjetij. Cena aranžmaja praviloma vsebuje prevozno ceno v 1. ali 2. razredu vlaka ter vsaj eno prenočitev. Dodatne storitve, kot so ogledi, izleti, so lahko fakultativni (plačljivi posebej), lahko pa so že del cene aranžmaja. Avstrijske železnice kot poslovodna uprava za tarifo RIT so februarja v Gradcu organizirale sestanek ožje delovne skupine, na kateri smo sodelovali kot opazovalci. V tarifi RIT je sicer včlanjena večina evropskih železniških uprav, vendar gre v večini primerov le za pasivno članstvo, kar pomeni, da na svojih progah dopuščajo prevoz po pogojih tarife RIT (oziroma za tovrstne prevoze dajejo določene popuste), vendar pa sami ne organizirajo tovrstnih turističnih aranžmajev.

Na sestanku so bile zanimive predvsem predstavitve konkretnih primerov razvijanja sodelovanja med železnico kot prevoznikom in turističnimi agencijami. Gost sestanka je bil Beni Imhof, predstavnik agencije Railtour iz Švice. Railtour je agencija, v kateri imajo svoj

manjšinski delež tudi švicarske železnice. Namen agencije je pospeševanje turizma z vlakom, čeprav v zadnjem času organizirajo turistične aranžmaje tudi z drugimi prevoznimi sredstvi. Resnici na ljubo, delež vlaka v turizmu tudi pri Švicarjih, tradicionalno usmerjenih na železniški prevoz, pada. Višina finančnih sredstev, ki jih agencija namenja za promocijo vlaka, je za naše razmere naravnost osupljiva. Letni proračun za tovrstno promocijo znaša namreč skoraj 2,8 milijona evrov oziroma 670 milijonov tolarjev. Na leto izdajo 1,5 milijona katalogov, tako da njihov katalog prebere vsak drugi Švicar – kar torej hkrati pomeni, da so Švicarji s ponudbo zelo dobro seznanjeni.

Sodelovanje transporta in turizma uspešno razvijajo tudi avstrijske železnice, ki imajo prav tako svojo agencijo, in sicer RailTours Avstria. Pri oblikovanju aranžmajev agencija izhaja predvsem iz nizkocenovnih železniških ponudb, kot je na primer ponudba SparSchieni za 29 evrov, in tarifnih pogojev RIT. Čeprav gre najpogosteje za omejene kontingente železniških in hotelskih zmogljivo-

SŽ 33-037 na revizijo v Srbijo

V začetku aprila je bila muzejska parna lokomotiva SŽ 33-037 prepeljana iz Ljubljane v Srbijo, kjer bodo v podjetju Šinvoz, v Zrenjaninu, na njej opravili revizijo in jo ponovno usposobili za vleko muzejskih vlakov. Predvideno je, da bo revizija narejena v nekaj več kakor treh mesecih, in lokomotiva bo tako nared za slavnostno vožnjo ob 100. obletnici zgraditve bohinske proge.

Trenutno je v omenjeni delavnici še ena naša muzejska lokomotiva, SŽ 25-026, katere revizija je končana, in bo že v kratkem spet doma v Sloveniji. Tako bomo lahko ob začetku turistične sezone ponudili turistom in ljubiteljem železnic spet dve vozni parni lokomotivi in zaokrožili ponudbo muzejskih vlakov, ki so že več kakor desetletje in pol sestavni del naše ponudbe v potniškem prometu in obenem tudi promocija našega podjetja.

Lzidor Gruden



SŽ 33-037 pred odhodom na revizijo v šiški.

sti po ugodnih cenah, ne gre zanemariti promocijskega učinka teh ponudb. V očeh potnikov pogosto velja mednarodni železniški prevoz za dragega in s tovrstnimi akcijami se ta podoba vsekakor spreminja. Z aranžmaji BahnCity-HIT avstrijske železnice dokazujejo, da je po zelo nizkih cenah mogoče potovati tudi z vlakom. Za pomladno sezono 2006 so pripravili ponudbe za Nemčijo, Italijo in Madžarsko, ki jih že intenzivno oglašujejo z najraz-

ličnejšimi letaki in oglasi. Slovenije kot turističnega cilja ne pokrivata niti Railtours iz Švice niti RailTours Avstria. A ker je naša domovina s svojimi mesti in naravnimi lepotami prav tako zanimiva, smo se z avstrijskimi železnicami dogovorili za vključitev Ljubljane v njihovo BahnCity HIT ponudbo. Hotel Domina Grand Media Hotel & Casino Ljubljana je zato pripravil posebej ugodno ponudbo. Dodatno smo skupaj z avstrijskimi železnicami na vlaku 150/151 EC Emona

določili kontingent sedežev po nizkih cenah in tako smo vsi skupaj agenciji RailTours Avstria omogočili pripravo cenovno zanimivih aranžmajev. Načrtujemo tudi pripravo skupnih aranžmajev s Postojnsko jamo. Začetni koraki so torej storjeni, seveda pa bo treba še nadaljevati z umeščanjem ponudbe na trgu in pridobivanjem potnikov.

Avstrija je le eden od številnih, za nas zanimivih trgov, jih je pa še cela vrsta, kjer bi lahko uspešno povezali železnico in turi-

zem. Naloga ni lahka, kajti konkurenčni boj na turističnem trgu je neusmiljen. Prepričati tujca, naj z vlakom obiše Slovenijo, ki resnici na ljubo ni ravno poceni, namreč ni lahko. Konkurenčne cene prevoza in turističnih storitev ter seveda kakovost bodo najboljši argumenti za uspešen razvoj na dolgi rok. In tudi če nam bo v tujini uspelo, je pred nami še vedno naloga, da tudi slovenske agencije prepričamo o naših skupnih možnostih. Nam bo to uspelo?

Občutno več potnikov na vlakih med Slovenijo in Italijo

Naši vlaki so v prvih dveh mesecih letošnjega leta v Italijo in iz nje prepeljali za dobrih 35 odstotkov več potnikov kakor v istem obdobju lani. Zanimivo je, da je rast potnikov nekoliko večja v smeri iz Slovenije v Italijo. Pomemben je delež tranzitnih potnikov iz smeri Hrvaške, Madžarske in Romunije

ter Srbije. Rast števila potnikov je med drugim posledica izboljšav voznege reda v smeri Ljubljana-Trst-Benetke ter uvedbe tako imenovanih globalnih cen med Slovenijo in Italijo. Potniki lahko od decembra izbirajo med široko paleto različnih cenovnih

ponudb, ki so odvisne od strukture potnikov in dneva potovanja. Tako je enosmerna vozovnica za potovanje iz Ljubljane do Benetk po ponudbi Smart naprodaj že za 15 evrov. Vse globalne cene vozovnic vključujejo tudi obvezno rezervacijo sedeža ali ležišča, sistem globalnih cen

pa velja tudi na večini daljinskih vlakov v Italiji.

Iz Slovenije v Italijo in nazaj na dan vozijo trije mednarodni vlaki - dva dnevna vlaka Euro City in en nočni vlak Euro Night. Vsi trije pari vlakov vozijo do Benetk ali iz njih, od koder so številne neposredne povezave proti Rimu, Milanu in Torinu pa tudi v smeri Nice, Geneve in Pariza.

Na zadnjem sestanku delovne skupine slovenskih, italijanskih, hrvaških, madžarskih ter romunskih železnic, 16. marca, so sodelujoča podjetja sprejela izhodišča za oblikovanje mednarodnega voznege reda potniških vlakov za leto 2007. Sprejeli so odločitev o uvedbi neposredne nočne povezave Beograda in Benetk čez Ljubljano ter nekatere novosti pri ponudbah cen. Med slednjimi je zlasti aktualna ponudba za izlete šolskih skupin, s katero želijo železnice bolj konkurirati avtobusnim in letalskim prevozom. Slovenske železnice pa si zelo prizadevajo tudi za izboljšanje povezav s Trstom ter vzpostavitve povezav z Benetkami kot izhodiščem za ladijska potovanja v Grčijo.

Benetke so eden od privlačnih turističnih ciljev v Italiji, kamor lahko potujemo tudi z vlakom.





Gremo na lepše ...

Zima je letos pokazala svojo hudo stran. Če seštejemo vse mrzle dni, bomo prav veseli, če je ne bomo več občutili do konca leta. April s prvimi prazniki in prostimi dnevi nekako oznanja začetek lepšega (vremena ali življenja?). Če se odločite, da si proste dneve aprila in maja popestrite s kakšnim potovanjem, vas vabimo, da se odpravite na morje. Po lanski izjemno uspešni sezoni voženj vlaka v Pulj, ko smo od junija do avgusta v Istro - Kanfanar, Pazin in Pulj - odpeljali kar za 50 odstotkov več potnikov kakor leto prej, smo v dogovoru s hrvaškimi kolegi vlak v Pulj vpeljali še v času prvomajskih praznikov, od 26. aprila do 2. maja. Seveda bo vlak vozil še v poletni sezoni, in sicer vsak dan od 24. junija do 27. avgusta. V tem času bo mogoč tudi prevoz koles.

Večina nas potuje v Pulj, ki je največje mesto v Istri z več kakor 80.000 prebivalci. Staro mesto - njegova zgodovina sega v čas pred tri tisoč leti - je umeščeno na južnem koncu polotoka Istra. Kulturni in zgodovinski spomeniki so kar posejani po mestu. Vsem znan je zagotovo rimski amfiteater – Arena – zgrajen med vladanjem cesarja Avgusta, razširjen na današnje mere pa v času vladavine cesarja Vespasiana. Arena danes sprejme okrog 23.000 ljudi in je tradicionalen prostor za Puljski filmski festival, seveda pa je odlično prizorišče za številne koncerte in gledališke predstave. Vendar tudi prazna Arena ne izgubi niti trohice svoje veličastnosti. Tu so še mogočna katedrala, zgrajena na temeljih templja Jupitra, slavolok Port Aurea, postavljen v čast družine Sergius, in Herkulesova vrata za obrambo mesta v času Rimljanov.

Ko ste v Pulju, pa nikar ne zamudite obiska Brionov. Z ladjo se lahko čez Fažanski kanal odpeljete proti Brionskim otokom. Gre za skupino 14 otokov, med katerimi je največji Veliki Brion. Otok je porasel s prekrasno mediteransko vegetacijo več kakor 600 vrst rastlin. Na njem živi okrog 250 vrst živali, poleg tega pa je »posejan« s številnimi arheološkimi ostanki, ki pričajo, da je sredozemska klima omogočila zelo zgodnjo poselitev otoka z navadnimi ljudmi, čeprav je v spominu ljudi zapisan kot letovišče za politike, še posebej enega. Še dandanes je otok kraj številnih diplomatskih srečanj. Po njem se lahko zapeljete s turističnim vlakom, se vmes sprehodite in ogledujete naravne lepote, safari park ali pa zgodovinske točke, kot so rimska vila v zalivu Verige, bizantinski kastrum, cerkva sv. Germana iz 15. stol., zbirke v tamkajšnjih muzejih in drugo.

Vozni red vlaka Ljubljana–Pulj ...

ODHOD	Vlak 1472	VRNITEV	Vlak 1473
Ljubljana	7.10	Pulj	18.03
Pulj	11.16	Ljubljana	22.19

V Pulj boste najceneje potovali v skupini s ponudbo CityStar International (če potuje do največ pet odraslih oseb in en otrok) ali s popustom za skupine, če potuje šest in več oseb. 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. Ponudba City Star je še posebej primerna za potovanje družin. Otroci v starosti od 6 let do 15 let v spremstvu staršev ali starih staršev namreč potujejo brezplačno. Seveda pa potujejo brezplačno tudi otroci, mlajši od 6 let.

Vozovnica po ponudbi City Star SŽ-HŽ velja en mesec, pri čemer velja, da v odhodu ni omejitev, vračate pa se lahko najprej prvo nedeljo (od 00. ure) po dnevu, ko je začela vozovnica veljati.

... in seveda cena

Vrsta ponudbe	v tolarjih	v evrih
Navadna povratna vozovnica	6.902	28,80
Povratna vozovnica za mlade (z izkaznico SŽ Euro < 26)	6.087	25,40
Skupina (če potuje 6 ali več oseb), na osebo	5.224	21,80
City Star International (če potuje 5 oseb), na osebo	5.636	21,50

Podrobnejše informacije dobite na svoji železniški postaji, pri pooblaščenih prodajalcih, na telefonski številki 01 29 13 391 in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si.

Prvi novi tovorni vagoni pred prevzemom

Kot smo v Novi progi že pisali, so Slovenske železnice na javnem razpisu izbrale podjetje Siemens, d. o. o., Ljubljana kot glavnega partnerja v konzorciju za dobavo novih tovornih vagonov. Pogodba je bila podpisana 27. julija lani, vključuje pa dobavo sto tovornih vagonov serije Habbii(II)nss, od tega 85 brez pregradnih sten (Habbiinss) in 15 s pregradnimi stenami (Habbiillnss). Siemens je sklenil konzorcijsko pogodbo z mariborskim podjetjem TVT Nova, tako da vagoni po licenci Siemens Avstrija izdelujejo v delavnicah TVT Nove v Mariboru. Verjetno bo zanimiva razlaga črkovne oznake Habbii(II)nss-z, ki jo nosijo novi vagoni:

- H** – specialni pokriti vagon
- a** – 4-osni vagon
- bb**– uporabna dolžina večja od 22 metrov
- ii** – z ojačanimi bočnimi stranicami
- ll** – s pomičnimi pregradnimi stenami, ki se lahko zapahnejo
- n** – nakladalna masa večja od 60 ton
- ss** – največja hitrost vožnje 120 kilometrov na uro
- z** – s pritrdilno zavoro

Številčna oznaka prvega vagona Habbiiinss-z je 31 79 274 1 001-7. Kot povedo že oznake vagonov, bodo ti namenjeni za prevoze kosovnih tovorov velikih prostornin in tovorov na paletah. Vagoni omogočajo lahko in enostavno nakladanje z viličarjem s tal ali z nakladalne klančine z obeh strani vagona, saj se vsaka bočna pomična stranica lahko odpre tako, da je naenkrat odprta polovica dolžine vagona. Pomične stranice so lahke, na vsakem vagonu so štiri. Izdelane so z varjenjem iz namensko izdelanih aluminijevih profilov in posebno oblikovane aluminijevske pločevine. Pomična stranica se z lahko premika z vrtljivimi kolesčki po vodilnem profilu. Odpahnjena pomična stranica se v zaprtem in odprtem položaju zaskoči, da pri nepredvidnem sunku v smeri vožnje vagona ne more priti do poškodbe pri njeni uporabi. Po naložitvi vagona se pomična stranica s posebnim mehanizmom zapahne. Ko so pomične stranice zaprte, dobro tesnijo, saj so opremljene s sistemom tako imenovanega labirintnega tesnjenja. Izdelava vagonov poteka tako, da v TVT Nova nekatere sestavne dele izdelujejo sami, delno pa jih naročajo pri poddobaviteljih. Glavni poddobavitelji so za zvarjenice tovarna Romvag iz Romunije, za zavorno opremo tovarna Knorr iz Nemčije, za pomične stranice tovarna WBN

Nove vagoni izdelujejo v Mariborski TVT Nova.



Niesky iz Nemčije, za podstavne vozičke tovarna ELH iz Nemčije, za kolesne dvojice pa tovarna Rafil iz Nemčije. Končno sestavljanje vagona z varjenjem, barvanje ter montažo zavorne in druge opreme pa opravijo v TVT Novi. Že med izdelavo vagona in seveda po njenem koncu se skladno z načrtom nadziranja kakovosti opravljajo meritve in tehnični prevzemi vagonov. Javna agencija za železniški promet bo za novi tip vagona izdala odločbo o uvrstitvi novih vagonov v promet za vožnjo po slovenskih tirih. Po prejemu te odločbe bomo morali še opraviti končni prevzem in preizkusno vožnjo vseh vagonov. Tako bodo prvi novi vagoni, ki jih v PE Tovorni promet že težko pričakujemo, predvidoma začeli voziti že v drugi polovici aprila.

Najpomembnejši tehnični podatki vagonov Habbi(II)nss-z:

- masa polno naloženega vagona.....90 t
- osna obremenitev vagona.....22,5 t
- lastna masa Habbiinss/ Habbiillnss.....26/27,3 t
- masa tovora pri osni obremenitvi 22,5 tone.....64/62,5 t
- višina poda nad gornjim robom tirnice.....1,2 m
- dolžina čez odbojnike.....23,27 m
- uporabna dolžina poda Habbiinss/Habbiillnss.....22,006/21,550 m
- uporabna širina poda.....2,84 m
- prosta višina notranjosti.....2,80 m
- razmik vrtljivih čepov.....17,73 m
- število naloženih euro Habbiinss/Habbiillnss.....63/61
- število naloženih industrijskih palet Habbiinss/ Habbiillnss.....42/42
- uporabna prostornina Habbiinss/Habbiillnss.....166/161,6 m³
- uporabna površina Habbiinss/Habbiillnss.....62,5/61,2 m²
- največja hitrost vožnje.....120 km/h



Vsaka bočna pomična stranica se lahko odpre tako, da je naenkrat odprta polovica dolžine vagona.



Številčna oznaka prvega vagona Habbiinss-z.

Na vlakih Slovenskih železnic več tovora tudi marca

Tovorni vlaki Slovenskih železnic so januarja in februarja skupaj prepeljali 2,82 milijona ton tovora in opravili 565 milijonov netotonskih kilometrov. S tem so bili primerljivi lanski rezultati pri količini tovora preseženi za 13,9 odstotka, pri netotonskih kilometrih pa za 12,7 odstotka. V prvih dveh mesecih leta smo tako Slovenske železnice prepeljale 344.155 ton tovora več kot v istem lanskem obdobju.

Dobre rezultate gre pripisati predvsem povečanim prevozom naftnih derivatov, premoga in železove rude ter kombiniranim prevozom. Gledano po vrstah prometa smo Slovenske železnice najboljše rezultate dosegle v luškem tranzitu (+ 18,1 %) in v uvozu (+19,6 %).

Pozitivna gibanja v našem tovornem prometu se nadaljujejo tudi marca. V prvih dveh tednih marca je bilo tovora za 5 odstotkov več kot lani, tovorni vlaki pa so opravili za 4 odstotke več netotonskih kilometrov kot v istem lanskem obdobju.

Od začetka januarja do 14. marca smo Slovenske železnice v tovornem prometu lanske dosegle pri količini tovora presegle za obseg prevozov 6 dni. Zadnji podatki pa kažejo, da smo lanske rezultate do konca marca pri opravljenem delu presegli za 6 odstotkov, pri količini tovora pa za 7 odstotkov.



Varnost v cestnih predorih

Odmevna delavnica na SŽ

V Stekleni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic v Ljubljani je 16. marca potekala enodnevna delavnica z naslovom Varnost v predorih, ki sta jo organizirala Društvo za podzemne in geotehnične konstrukcije ter DARS. Več kakor 80 udeležencev, med katerimi so bili tudi predstavniki našega podjetja, je uvodoma pozdravil predsednik uprave DARS-a Rajko Siročič.

Predstavitve sodelujočih strokovnjakov so se osredotočile na posamezne aktualne teme, povezane z gradnjo in uporabo cestnih predorov. Dobršen del je bil namenjen varnosti v cestnih predorih. Leta 2004 je začela veljati evropska direktiva o najmanjših varnostnih zahtevah za predore na čezevropski cestni mreži. Slovenija svojih novih predpisov za projektiranje, gradnjo in zagotavljanje prometne varnosti nima, zato jih je prevzela od sosednjih držav. Ker so slovenski avtocestni predori večinoma novejši, pa večjih težav, povezanih s posodobitvijo starih predorov, v primerjavi z drugimi državami pravzaprav ni.

V razpravi je bilo ugotovljeno, da so naši predori varni, po oceni Adacovega programa Euro TAP pa so celo med boljšimi v Evropi. Večina jih je sodobno opremljenih, nekateri pa se ravno posodablja. Oprema kratkih predorov pa presega zahtevane direktive EU. Vseeno pa bi lahko varnost še izboljšali, čeprav se nesrečam v predorih, tudi v tistih z vgrajeno naj sodobnejšo opremo, ne bo mogoče povsem izogniti. Na povečanje varnosti bi lahko odločilno vplivalo boljše seznanjanje voznikov z varno vožnjo skozi predore, boljše prezračevanje, posodobljena oprema in rekonstrukcija starejših predorov. Ena od težav



je tudi vpliv močnega vetra na razmere v predoru, kar ni samo posledica vremenskih razmer, temveč tudi manj primerne lege portalov. Razpravljalci so se tudi strinjali, da je video nadzor v predorih sodoben, treba pa bo slediti novostim in opremo sproti posodabljati in prilagajati. Težave pa ob morebitnih nesrečah povzročata tudi dolg odzivni čas gasilcev.

Glede na velik odmev delavnice v strokovni javnosti so se v Društvu za podzemne in geotehnične konstrukcije odločili, da bodo posebno delavnico organizirali tudi o varnosti prometa v železniških predorih.



Čeprav je zunaj že pomladansko toplo, pa se bomo še enkrat spomnili na težave, ki jih je prinesla letošnja rekordna zima. V prejšnji številki smo že pisali o tem, kako je huda zima ovirala promet tudi na koprski progi. Tokrat pa k že zapisanemu dodajamo, da so svoj delež na primorskem koncu prispevali tudi delavci nadzorništev voznega omrežja Pivka in Logatec. Med 12. decembrom in 15. marcem so za pregledovanje in odstranjevanje ledu porabili kar 52 dni, odstranjevanje ledu v predorih pa je potekalo pri izredno nizkih temperaturah daleč pod lediščem in pogosto ob močni burji. Kljub dolgi zimi pa so delavci omenjenih nadzorništev zamenjali 407 nosilcev vozne mreže na odseku Pivka-Gornje Ležeče. Prva faza del je s tem končana, urediti pa bo treba še kompenzacijo vozne mreže, zatezanja in preklope ter obešalke.

Viljem Škrabolje

Do rezultatov z boljšim sodelovanjem



Jože Orel
šef Sekcije za tovorni promet Koper

Luški tranzit je nekakšen paradni konj našega tovarnega prometa, saj pomeni kar četrtno vsega tovora, ki ga prepeljejo naši vlaki, kar nekako razvadili pa so nas iz meseca v mesec rekordni rezultati te vrste prevozov. Jože Orel, ki je novembra lani prevzel vodenje Sekcije za tovorni promet Koper, delo na tovorni postaji Koper pozna do obisti.

Nam lahko najprej na kratko predstavite sekcijo, ki jo vodite?

Naša sekcija pokriva zelo veliko področje – od Ilirske Bistrice na eni strani pa vse do Borovnice in Jesenic na drugi. Sestavljajo jo delovne enote Koper, Nova Gorica, Sežana in Postojna. V njej nas je zaposlenih 464 delavcev. Pri svojem delu pokrivamo različne vrste tovarnega prometa, tu v Kopru pa se osredotočamo zlasti na luški promet, kjer nam je glavna naloga zagotavljanje čim večje pretočnosti. Ladje v Koper iz leta v leto namreč pripeljejo več tovora, organizacija njegovega odvoza pa je zaradi zastarele infrastrukture in pomanjkanja vozniških sredstev pogosto precej zapletena naloga.

Verjetno je sodelovanje z Luko Koper za vas na prvem mestu. Kako ste zadovoljni z njim?

Skupno delo z Luko Koper je za nas res bistvenega pomena. V preteklosti so ga ovirali neusklajeni interesi, toda v zadnjih mesecih smo na dobri, če ne celo odlični skupni poti. Za odlično sodelovanje se zato moram zahvaliti kolegom v Luki Koper, posebej še vodji logistike Bojanu Babiču in vodji NŽT Alanu Radinu, pa tudi vsem vodjem profitnih centrov. Od decembra do danes nam je uspelo odgovorne v Luki prepričati, da so tudi nedelje pomembni delovni dnevi. Z veseljem lahko povem, da se v Luki ob nedeljah še nikoli ni razložilo toliko tovora kot v zadnjih štirih mesecih – od začetka razumevanja prednosti pretočnosti blagovnih tokov. Prej so v Luki ob nedeljah opravili samo za 20 odstotkov današnjega nedeljskega dela. To je za nas bistvenega pomena, saj železniški sistem deluje 24 ur na dan, 365 dni v letu, ne le od ponedeljka do sobote. Z izboljšanim načinom dela smo dosegli, da se ob ponedeljkih naša postaja ne duši več v tovorih, ki čakajo na odvoz iz Kopra. Tako smo dosegli naš temeljni cilj, se pravi pretočnost blagovnih tokov. S tem smo omogočili hitrejša manipulacije, povečan obseg dela in seveda večji prihodek. Tovor namreč priteka vse dni v letu, tudi ob nedeljah. Z novo organizacijo dela smo pridobili novih 55 delovnih dni na leto. To pa pomeni ustvarjanje nove vrednosti, ki se je prej porazgubila. Verjamem, da takšna organizacija za Luko pomeni tudi nekaj večje stroške, a na drugi strani se precej povečujejo tudi prihodki obeh

podjetij. Tovora je več kakor dovolj, samo prepeljati ga je treba.

Kako pa bi presodili sodelovanje znotraj Slovenskih železnic?

Naše delo je tesno povezano z drugimi organizacijskimi enotami – s trženjem tovarnega prometa, z vleko, TVD-jem, organizacijo prometa in še bi lahko našteval. Svoje delo natančno načrtujemo z dnevnimi in mesečnimi načrti, ki jih usklajujemo z vsemi naštetimi področji. Seveda se pri našem delu pojavljajo tudi težave, ki pa jih sproti rešujemo. Pri tem ne želimo na nikogar »kazati s prstom«, vseeno pa jasno postavljamo naša pričakovanja in zahteve, brez katerih bi odvoz tovora zastal. Vsekakor lahko zatrdim, da sodelovanje poteka odlično in da je dozorelo spoznanje o velikem pomenu luškega transporta za celotno podjetje.

Pa se ta pozitivna klima in nova organizacija dela kaže tudi v konkretnih rezultatih?

Rezultati, ki jih letos dosegamo, vsekakor potrjujejo pravilnost našega razmišljanja. Med 1. januarjem in današnjim dnem – 26. marcem – smo iz Kopra odpravili kar 1.837 vlakov, lani v istem obdobju samo 1.634. Trenutno v primerjavi z lanskim letom dosegamo kar 14-odstotno rast tovora, ravno danes pa smo že dosegli lanske rezultate. To pomeni, da smo lanske dosežke presegle kar za obseg dela štirih dni. Takšno povečanje smo dosegli kljub praktično stodontnemu izpadu prevozov premoga v Linz, saj so se povečali prevozi kontejnerjev, pločevine, lesa in tudi avtomobilov. Pričakujemo, da se bodo aprila prevozi premoga spet začeli in bodo potekali skorajda vse dni v mesecu. Vsekakor pa smo lahko ponosni, da smo marca razložili in naložili kar 1.403 vagone več kakor lani in premog nadomestili s prevozi prihodkovno še zanimivejšega blaga. Pomembno je tudi dejstvo, da so se marca občutno zmanjšale povprečne zamude vlakov, drugačna pa je njihova struktura. Če je še lani kar 71 odstotkov zamud nastalo zaradi sestave vlakov v delovni enoti Koper, je letos takšnih zamud samo še 29 odstotkov. To je še en jasen odraz dejstva, da naša skupna prizadevanja prinašajo prave rezultate.

Za doseganje boljših rezultatov so poleg organizacije dela pogosto nujne tudi investicije. S katerimi se lahko pohvalite v Kopru?

Zadnja večja investicija na tovorni postaji Koper, ki je bila končana pred dobrim mesecem, je bila vgradnja stabilne naprave za opravljanje zavornih preskusov. Naprava omogoča opravljanje popolnega zavornega preskusa vlakov že pred prihodom lokomotive. Vrednost investicije je bila 135 milijonov tolarjev, ta sredstva pa se bodo hitro povrnila. Z njeno uporabo prihranimo okrog uro časa pri vsakem vlak, saj nam ni treba čakati na lokomotivo. Prihranek časa pa spet pomeni več odvoza tovora in s tem velike finančne prihranke. Naslednja investicija, ki jo že z veseljem pričakujemo, je vgradnja pnevmatske pošte. Okrog 25 milijonov tolarjev vredna investicija bo pomenila kilometer in pol dolgo povezavo med našo tovorno postajo in Luko. Omogočala bo takojšen prenos dokumentacije, brez katere ne moremo opraviti vseh potrebnih postopkov in odpraviti vlakov. Danes čas izgubljam o s kurirskimi prenosi med Luko in našo postajo, predvidoma od druge polovice maja pa bo naše delo z uporabo pnevmatske pošte hitrejše in bolj racionalno. Kljub uvajanju elektronskega tovarnega lista je namreč veliko prilog še vedno treba pošiljati klasično, pa tudi številne železnice po Evropi so od elektronskega poslovanja še precej oddaljene, in je uvedba

pnevmatske pošte zelo smiselna. Vsekakor pa se moram pri naštetvanju investicij zahvaliti našemu poslovodstvu, ki je za naše potrebe pokazalo veliko razumevanje.

Koliko vaše delo omejuje stanje železniške infrastrukture, zlasti prog Koper-Divača?

Enotirna proga med Divačo in Koprom je res velik omejevalni dejavnik pri našem delu. Toda zavedati se moramo, da se z njo infrastrukturne težave ne začnejo in ne nehajo. Posodobiti bi bilo treba tudi druge glavne proge našega omrežja, saj tovor iz Kopra potuje čez vso državo. Trenutno poteka sanacija odseka Prešnica-Koper, pričakujem pa tudi dela na postajah Divača in Kozina. Pri omenjanju investicij pa nikakor ne morem mimo povečanja zmogljivosti naše postaje, na kateri bi bilo treba dodati še pet tirov in opraviti številne druge posege. Načrtujem, da bi že z opravljenimi deli na tirih in vozni mreži med Prešnico in Koprom lahko občutno povečali število vlakov. Iz Kopra bi jih lahko odpeljali do 37, vanj pa do 25 vlakov. Žal so zaradi dolgoletnega zanemarjanja povezave med Divačo in Koprom nujna obsežnejša dela. To pa pomeni zapore enotirne proge in za nas izpad tovora, ki ga je težko nadoknaditi.

Že čez nekaj mesecev bodo na naše proge prišle prve nove večsistemske lokomotive, trenutno pa pri nas že vozi šest tovrstnih najetih lokomotiv. Kaj vam bodo prinesle?

Novo lokomotive so prav gotovo zelo pozitiven prispevek k boljšemu delu in povečanju luškega prometa. Ena lokomotiva vrste 363 lahko iz Kopra potegne 725-tonski vlak, nove lokomotive pa kar 850-tonskega. To pomeni, da lahko z eno »Helgo« prepeljemo mešan vlak, v katerega smo prej morali uvrstiti dve lokomotivi. Iz Kopra tako lahko vozimo težje vlake z več vagoni. S starimi lokomotivami lahko iz Kopra prepeljemo 16 vagonov premoga ali železove rude, z novimi pa kar 22 vagonov. Z novimi lokomotivami bi lahko prepeljali tudi več naftnih derivatov. Za Petrol trenutno vozimo vlake s 16 cisternami in 1.150 tonami, po novem pa bi v te vlake lahko uvrščali najmanj 20 cistern, a bi bilo za to treba še podaljšati razkladalna mesta za cisterne. Vsekakor nam možnosti za učinkovitejšo prevoze z novimi lokomotivami ne manjka. Z močnejšimi vlečnimi vozili namreč z manj vlaki prepeljemo več tovora, kar spet povečuje pretočnost tovora.

Ob omenjanju različnih investicij pa ostaja dejstvo, da je vsak dosežek odvisen predvsem od ljudi.

Naša sekcija kadrovske, zlasti z izvršilnim osebjem ni popolnoma zasedena, saj nam trenutno samo v delovni enoti Koper primanjkuje osem premikačev. Kljub temu pa naši delavci s požrtvovalnostjo, ki pogosto presega okvire »normalnega«, dosegajo vse zastavljene cilje. Čisto vsaka tona tovora, ki jo prepeljemo, je rezultat prizadevanj vsakogar od zaposlenih v naši sekciji in različnih področij na Slovenskih železnicah. V naši sekciji zato delavcem na terenu skušamo njihovo dobro delo vrniti z zagotovitvijo čim boljših delovnih razmer, saj plačni sistem za zdaj nagrajevanja po delu še ne omogoča. Hkrati pa tudi sam s svojim zgledom zaposlenim skušam pokazati, da je njihovo delo pomembno. Moj delovni čas nikakor ne traja od sedmih do dveh, temveč sem osebno prisoten na delu ali pa vsaj po telefonu dosegljiv vsak dan 24 ur. Delovni rezultati so torej posledica izjemno požrtvovalnih zaposlenih v naši sekciji. Le z nenehnim angažiranjem in prizadevanjem bomo namreč lahko tudi v prihodnje dosegali čedalje boljše rezultate, saj konkurenca ne počiva.

HSL Zuid

Proga kot konkurenca letalom



Predserijska lokomotiva SŽ 541 101 je na testiranju 14. marca na HSL Zuid dosegla nov uradni rekord Slovenskih železnic, 253 kilometrov na uro.



Sistem pritrdjevanja tirnic po metodi Rheda 2000 na novozgrajenem odseku HSL Zuid bo dovoljeval vožnje do hitrosti 300 kilometrov na uro.

Medtem ko se pri nas še vedno ubadamo s tem, kje in kako, predvsem pa, kdaj se bo začela gradnja hitre proge med Italijo in Ljubljano ter naprej proti Zagrebu in Budimpešti, v drugih članicah Evropske unije pospešeno gradijo mrežo hitrih prog. Tudi v deželi tulipanov in mlinov na veter, na Nizozemskem, pospešeno gradijo svoj krak hitrega evropskega železniškega omrežja.

HSL Zuid (v nizozemščini kratica pomeni Hoge Snelheidslijn-Zuid ali po naše Južna hitra proga) naj bi tako že prihodnje leto povežala Nizozemsko in njena večja mesta s preostalo Evropo. Tako bo že od aprila 2007 mogoče potovati na tej pomembni prometni žili med Amsterdamom, Schipholom in Rotterdamom do Antwerpna, Bruslja in Pariza kar s hitrostmi do 300 kilometrov na uro. Proga bo namenjena samo za potniški promet. Nizozemska, dežela z veliko gostoto poselje-

nosti prebivalstva, katere promet je odvisen tudi od njenega gospodarstva in migracij prebivalstva, skrbno načrtuje vsako poseganje v prostor, tudi pri gradnji prometnic v posameznih delih dežel.

Prve zamisli o gradnji hitre proge segajo v leto 1991, ko so začeli izdelavo prvih študij o upravičenosti gradnje te nove povezave. Tri leta zatem so objavili tako imenovani krovni dokument, nekakšen nacionalni program zgraditve prometnic, ki je vseboval tudi omenjeni projekt zgraditve hitre proge. Po potrditvi projekta leta 1997 v parlamentu so se začele javne razprave o upravičenosti gradnje, poteku trase, vplivih na okolje in ljudi, ki živijo v neposredni okolici prihodnje proge. V začetku leta 2000 je vlada potrdila končno traso nove proge in gradnja se je lahko začela.

Nad projektom zgraditve nove prometnice bdi Ministrstvo za

transport in javna dela, ki je kot zastopnik vlade lastnik HSL-ja. Leta 2000 je vlada objavila razpis za izvajalca gradbenih del. Zmagovalec natečaja naj bi v petih letih zgradil celotno železniško omrežje s pripadajočimi objekti in ga naslednjih 25 let tudi upravljal.

Vsa gradbena dela nadzoruje podjetje ProRail, hčerinsko podjetje Nizozemskih železnic (NS), pristojno za infrastrukturo. Na razpis so se prijavili trije konzorciji podjetij Infrasppeed, Zuid Rail Groep in Fastrail, katerih ustanovitelji in lastniki so različne banke, združenja, železniška projektivna podjetja in dobavitelji električne opreme. Poleg njih so v projekt vključeni še Deutsche Bank, Siemens, HBG, Alstom in NMB Amstelland. Natečaj je bil končan poleti 2001, na njem je zmagal konzorcij Infrasppeed BV, ki združuje podjetja Koninklijke BAM Groep, Siemens Nederland, Fluor

Infrastructure and Charterhouse Project Equity Investment Ltd. Dogovor med državo in konzorcijem – graditeljem proge ter hkrati njenim upravljalcem – temelji na 99,46-odstotni razpoložljivosti uporabe nove proge, ki jo mora upravljalec zagotavljati v času od 5. ure zjutraj do polnoči, sicer bo država investitorju zmanjšala predvidena plačila. Po 25 letih naj bi bil konzorcij z upravljanjem in optimalnim zagotavljanjem nemotenega prometa poplačan, lastništvo Južne hitre proge HSL Zuid pa bo prešlo na državo. Ta projekt je eno največjih vlaganj zasebnega kapitala v javno infrastrukturo v Evropi, še posebej pa je bil to do zdaj največji projekt, v katerem je sodelovala nizozemska država.

Država je pravico opravljanja prometa na novi progi podelila najboljšemu ponudniku, konzorciju HSA (High Speed Alliance), ki ga sestavljajo Nizozemske železni-

ce (NS) z 90-odstotnim deležem in Kraljeva nizozemska letalska družba (KLM) z 10-odstotnim deležem, in sicer za petnajst let. Tudi določila v tej pogodbi so zelo natančna. Družba mora na relaciji Amsterdam-Bruselj na dan zagotoviti 32 parov vlakov, potnikom mora zagotoviti kar 98-odstotno možnost, da bodo v 2. razredu dobili sedež. Vlaki morajo biti 95-odstotno točni, odpovedi vlakov pa lahko dosežejo le 0,5 odstotka od njihovega skupnega števila. Omenjeni konzorcij mora v zameno za pridobljeno koncesijo pri opravljanju storitev v domačem prometu seveda državi plačevati provizijo. Tudi zato je predvideno, da bodo vozovnice na relaciji Amsterdam-Antwerpen za okrog 25 odstotkov dražje kakor vozovnice na navadnih progah Nizozemskih železnic, če ne bo vmes poseglo ministrstvo za transport.

Zgraditev proge je bila razdeljena na šest odsekov, vsak od njih pa je vreden 400 milijonov evrov. Na 125 kilometrov dolgi progji med postajo Amsterdam Centraal in nizozemsko-belgijsko mejo je kar 85 kilometrov proge zgrajene povsem na novo. Na njej so dovoljene hitrosti do



Da bi se izognili uničenju lepega kosa podeželja, so na HSL-Zuid med drugim zgradili kar šest kilometrov dolgi viadukt Bleiswijk, ki se uvršča med najdaljše premostitvene objekte, po katerih poteka železnica v Evropi.

300 kilometrov na uro. Stari del proge pa je obnovljen in omogoča hitrosti do 160 kilometrov na uro. Napajanje z električnim tokom na novi trasi je sistema 25 kV 50 Hz, stari del pa se napaja s sistemom 1500 V.

Zanimivost nove povezave je, da samo 25 odstotkov trase leži na površju, drugi deli pa so pod morjem, na mostovih ali v predorih. Na vsej trasi je tako okrog 170 najrazličnejših premostitvenih objektov in predorov. Pri zgraditvi nove hitre proge za hitrost do 300 kilometrov na uro je najmanjši polmer zavojev 4.250 metrov in največji vzpon 25 promilov. Najzanimivejši gradbeni objekt na tej progji je vsekakor predor Groene Hart, ki s svojim vkopom dolžine 1.510 metrov preide v predor, dolg 7.160 metrov, ki leži med 15 in 35 metrov pod morsko gladino! Predorsko cev so vrtali z do zdaj največjim strojem za tovrstna dela na svetu, ki je svoje mesto našel tudi v Guinnessovi knjigi rekordov. Premer vrtnega svedra je kar 14,87 metra. V šestnajstih mesecih v Franciji izdelana, 3.100 ton težka in 120 metrov dolga »pošast« Aurora je na dan izkopala od 12 do 20 metrov predorske cevi, s hitrostjo dva metra na uro in štiriurnim dnevnim postankom za vzdrževanje. Pri tem so izkopali kar dva milijona ton odpadnega materiala. Omembe vrednih pa je še nekaj mostov, med njimi kar šest kilometrov dolgi viadukt Bleiswijk, ki se uvršča med najdaljše premostitvene objekte, po katerih poteka železnica v Evropi. Zanimiv je tudi dva kilometra dolgi viadukt Holandsch Diep, katerega sredina je 24 metrov nad morjem.

Na trasi nove proge je vgrajenih 2.160 ton tračnic, 290.000 pragov in 180.000 kubičnih metrov gramozne grede, 32,5 kilometra nove proge pa leži na betonskih nosilcih, pritrjenih v betonirani planum brez gramozne grede, po metodi Rheda 2000. Sistem napajanja je vgradil Siemens TS, ki je odgovoren tudi za vzdrževanje napajanja z električnim tokom. Celotna trasa je opremljena s sistemom signalizacije ERTMS, ki temelji na tehnologiji ETCS druge generacije in povežavi s sistemom GSM-R.

Prvi testi so na novi povezavi potekali sredi januarja 2006, in sicer najprej s testno predserijsko lokomotivo OeBB 1216 050, ki je 21. januarja dosegla 258 kilometrov na uro. Štirinajstega marca pa je svojevrsten rekord dosegla tudi naša predserijska lokomotiva SŽ 541 101. Preizkušena je bila pri njeni največji hitrosti 230 kilometrov, ki je bila presežena za 10 odstot-

kov, pri tej hitrosti pa so bile opravljene tudi meritve zaviranja. Po neuradnih podatkih je nova večsistemska lokomotiva vozila kar z 265 kilometri na uro. Šestindvajsetega februarja pa je hitri vlak Thalys dosegel 331 kilometrov na uro, kar ga uvršča med nizozemske rekorde.

V začetku aprila 2007 se bo vrsti hitrih prog po Nemčiji, Španiji in Franciji pridružila še nova linija v spletu evropskih hitrih prog. Vožni čas in udobni vlaki Thalys bodo potovanje med Parizom in Amsterdamom skrajšali na slabe tri ure in s tem postali resna konkurenca letalom na kratkih progah. Napovedi kažejo, da naj bi se število potnikov na omenjeni relaciji z začetnih 14 milijonov povzpelo na 23 do 24 milijonov leta 2010, od tega kar naj bi bilo kar sedem milijonov tujcev. Upajmo, da se bo med njimi našel tudi kak slovenski.

Vabilo na spominski dan

V spomin na železničarsko stavko, ki je potekala 15. aprila 1920, se bomo tudi letos zbrali pred spomenikom na Zaloški cesti v Ljubljani. Zbrali se bomo v soboto, 22. aprila, ob 10. uri. Poklonili se bomo žrtvam, položili cvetje in prižgali svečke ob spremljavi Godbe Slovenskih železnic in Pevskega zbora Tine Rožanc. Prirčno vabljeni železničarji, borci, svojci, prijatelji in znanci!

Železničarji – udeleženci
NOB Slovenije



Orjaški vrtni sveder Aurora s premerom vrtnice 14,87 metra gloda mehko sredico novega predora Groene Hart tunnel, ki s svojim vkopom dolžine 1.510 metrov preide v predor, dolg 7.160 metrov, ki leži med 15 in 35 metrov pod morsko gladino!

Rudi Glavač

Glavni prometni dispečer mora gledati celoto



Družinska tradicija pogosto igra veliko vlogo pri izbiri službene poti. Tudi v vašem primeru?

Pravzaprav ta trditev res velja tudi zame. Tudi moj oče je bil železničar, kar okrog 40 let je delal v tehnično-vozovni službi. Kot nadzornik je služboval na območju od Save do Dobove. Jaz stopam po njegovi poti in bom očitno na železnici prav tako preživel vso svojo delovno pot. No, zaradi sprememb pokojninske zakonodaje bo to verjetno še več kakor 40 let. Po končani ljubljanski šoli za prometnike, bili smo generacija 1973/74, sem začel delati kot prometnik. Začel sem v Brežicah in nato zamenjal še nekaj postaj, dokler nisem pristal v Zidanem Mostu, kjer sem delal tudi kot referent za promet in nazadnje, do pred desetimi leti, šef postaje. V času mojega šefovanja smo tudi obnovili postajo ob obletnici proge. V zidanomski sekciji sem tako oddelal kar celih 22 let. Zaradi reorganizacije sem se bil prisiljen razgledati po drugem delovnem mestu. Ker sem iz Radeč, pa mi ni dišala misel na vsakodnevno vožnjo v Ljubljano in nazaj. Zato sem bil vesel, ko se je ponudila priložnost dela na telekomandi jeseniške proge. To mi je bil velik izziv, hkrati pa sem dobil priložnost, da sem se dodobra spoznal s progami po vsej Sloveniji. Kot zanimivost lahko povem, da sem bil nekoč v enem samem mesecu kar na petih delovnih mestih! No, zadnjih šest let delam kot glavni prometni dispečer v turnusu. To mi je všeč, saj ne izgubljam časa z vožnjo vsak dan, kot bi ga, če bi delal z osemurnim delavnikom.

Kako pravzaprav poteka organizacija dela od glavnega dispečerja navzdol?

Glavni prometni dispečer je tisti, ki je v prvi vrsti odgovoren za potek voženj vlakov po celotnem slovenskem omrežju. V ljubljanski, mariborski in postojnski sekciji za vodenje prometa pa so starejši dispečerji in vlakovni ter TK dispečerji, ki so odgovorni za posamezne proge. Za vse med njimi velja, da je njihovo delo izredno odgovorno in obenem samostojno. Vlakovni dispečerji samostojno skrbijo za svoj del proge. Če imajo težave, se z njimi obrnejo na sta-

znaš še promet na drugih progah po državi. Praksa pa ogromno prinese tudi pri spopadanju z različnimi problematičnimi situacijami. Če imaš dobro ekipo, si skoraj zmagal in se ni treba veliko truditi. Predvsem pa je pomembno, da vedno dobiš pravo informacijo, saj šele nato lahko pravilno reagiraš. Z vsem moraš biti seznanjen v času tvojega dežurstva. Pravijo, da mora glavni prometni dispečer vedeti za popolnoma vse – tudi če čez tire steče miška. Poleg tega pa mora biti dispečer vreden, komunikativen in sposoben povleči pravo odločitev ob pravem času.

treba prišteti še potniške vlake in seveda vlake v obratni smeri. To je res velik pritisk na naše delo, sploh, kadar na progi potekajo še vzdrževalna dela, ki so seveda prav tako nujna. Na progi je namreč veliko počasnih voženj. Natančno določanje prednosti za bolj pomembne vlake in odstavljanje manj pomembnih, da se lahko lokomotive vrnejo v Koper, je zato tu res bistveno. Največ težav pa imamo poleti, ko je prometa še več. Rednim potniškim vlakom se tedaj namreč pridružijo še kopalni in agencijski vlaki.

Kakšni pa so odnosi v kolektivu?

Na mojem delovnem mestu nas je zaposlenih pet, kar je premalo za neproblematično izrabo dopusta in usklajevanje ob morebitnih bolniških odsotnostih. Kljub temu pa si pomagamo, če kdo potrebujem kakšen prost dan. Brez pretiravanja lahko povem, da so odnosi v kolektivu res dobri. Pa to ne velja le za moje delovno mesto, odlično se razumemo tudi z drugimi kolegi, s katerimi delamo. Pred približno štirimi leti smo se iz ločenih pisarn s Kolodvorske preselili sem na postajo, v skupno prometno dvorano. Priznati moram, da nas je bilo na začetku kar nekoliko strah, kako bomo lahko delali v enem samem prostoru. Pa se je rešitev pokazala kot dobra, saj je naša komunikacija precej lažja in hitrejša. Odkar smo skupaj v dvorani, smo se še bolj spoznali, informacije pa še hitreje krožijo med nami. Tako se usklajujemo brez pretiranega govorjenja in delo poteka brez težav. Na to, da preslišiš telefon, pa se hitro navedi. Če se dela, se pač dela ...

Pri svojem delu se gotovo srečujete tudi s težavami?

Brez težav ne gre nikjer. Poseben izziv so seveda izredni dogodki, ko je treba reagirati takoj. Kadar je zaradi izrednega dogodka oviran potniški promet, pa je pomembno tudi, da natančne informacije posredujemo v info center, ki obvešča potnike. Žal se zgodi, da niti nimam prave informacije. Gre pač za verigo, ki poteka s terena vse do glavnega dispečerja in

je zelo odvisna od prizadevnosti ljudi na terenu. Na drugi strani pa moje delo ovirajo različne omejitve. Časi, ko smo lahko vagone razporejali skorajda kot v igri, so že minili. Premikalnega osebja je na progi premalo za takšen način dela. Vse več pa je mednarodnih tovornih vlakov na zaupanje, ki so tako rekoč nedotakljivi. Nekaj težav nam je prinesla tudi delitev podjetja na transport in infrastrukturo. Toda ljudi poznamo in po navadi ni težav, da dobimo premik, ko ga potrebujemo. Res pa je, da je delovno mesto glavnega prometnega dispečerja zelo na udaru. Po sekcijah gledajo vsak svoj del omrežja, jaz pa moram gledati celotno sliko, zaradi česar lahko pride tudi do nasprotovanj. Pri svojem delu, zlasti v popoldanskem ali nočnem času, ko druge službe ne delajo, sem pač odgovoren za celotni potek našega potniškega prometa in pogosto moram iskati kompromise. Žal imam zaradi različnih omejitev, ki jih postavljajo predpisi, pomanjkanje osebja in podobno, včasih dobesedno zvezane roke.

Po naporni službi pa si prav gotovo nekaj časa vzamete tudi zase.

Moja prva ljubezen je že vrsto let glasba. Že več kot 40 let igram tolkala v nekdanji železničarski godbi, sedaj Godbi Slovenskih železnic iz Zidanega Mostu. Tudi na tem področju tako rekoč nadaljujem družinsko tradicijo in jo posredujem naslednji generaciji. Tudi moj oče je že skoraj 70 let godbenik v isti godbi. Že od malega sta članici godbe tudi moji hčerki – ena igra flavto in druga klarinet. Vaj se udeležujem dvakrat na teden po dve uri, v zadnjih tednih pa je vaj še več, saj se pripravljamo na državno tekmovanje. Naj se pohvalim – naša godba ima okrog 60 članov, nastopamo pa tako rekoč v prvi ligi, v slovenski umetniški skupini. Slovenskim železnicam smo zelo hvaležni za podporo, je pa res, da se racionalizacija v podjetju pozna tudi v naši godbi. Poleg udeleževanja v godbi z ženo rada zahajava v hribe, za dodatno razgibavanje skrbi še delo na tastovi kmetiji, pomagam pa tudi staršem.



Prometna dvorana v Ljubljani.

rejšega dispečerja, on pa lahko pomoč poišče pri glavnem dispečerju. Vsekakor pa je na prvem mestu samostojnost; če so ekipe dobre, stvari tečejo brez večjega posredovanja glavnega prometnega dispečerja. Pri svojem delu sodelujem še z glavnim transportnim dispečerjem, ki načrtuje sprejem in odpravo tovora, in glavnim strojnim dispečerjem, ki je odgovoren za razporejanje lokomotiv. Naše sodelovanje je dobro, saj se med sabo dogovarjamo in skupaj načrtujemo vlake.

Kaj pa je po vašem mnenju tisto, kar naredi dobrega glavnega prometnega dispečerja?

Na prvem mestu je gotovo dobro poznavanje prog. Natančno je treba poznati dejanske terenske razmere, kar pa lahko prinese le dolgoletna praksa. Pri svojem delu pač najprej spoznaš le »svojo« progo, potem pa si širiš obzorja in na različnih delovnih mestih spo-

Odločitve morajo biti hitre in pogosto se šele potem, ko je izredne situacije konec, pokaže, da bi lahko kaj naredil še boljše. Toda na napakah se pač učimo in res je tudi, da je najlažje biti general po končani bitki.

Hitre odločitve so torej na prvem mestu. Kako pa pravzaprav določate prednostni vrstni red voženj vlakov?

Potniški vlaki imajo seveda prednost, saj vozijo po naprej določenih vozniških redih. Pri tovornem prometu pa so razlike v rangih vlakov in tudi tu določamo prioritete. Zlasti različne špedicije, ki delajo za znane stranke, imajo zakupljene določene trase in pričakujejo, da njihovi vlaki prispejo na cilj čim prej. Kar zadeva razlike po progah, pa je največji pritisk tovornih vlakov iz Kopra. Na dan jih odpelje tudi po 28. Koprška proga je najbolj obremenjena, saj iz Kopra tovorni vlak odpelje kar na 40 do 45 minut. K temu je



Z vlakom v Zdravilišče Laško!

Obiščite naše termalne bazene, savna center s privlačno ponudbo na več kot 500 m² površine, fitness center ter center zdravja in lepote, kjer vam ponujamo blagodejne masaže, različne storitve za nego telesa in obraza ter romantične kopeli.

Na voljo vam je tudi dodatno ponudba kosil s kopianjem ali savnanjem v prijetno urejenih prostorih Zdravilišča Laško.

Vroča ponudba: www.zdravilisce-lasko.si

Junija, julija, avgusta in septembra vam ponujamo ugodne 5- in 7-dnevne programe. Ugodni popusti tudi za otroke!

Zagotavljamo vam vsakodnevne vlakovne povezave iz različnih krajev Slovenije.



Več informacij na spletnih straneh: www.slo-zeleznice.si in potnik.info@slo-zeleznice.si

Z roba visoko nad Belo krajino letijo vsaj pogledi, drugače pa tudi padalci, ki imajo zaletišče nedaleč od lovškega doma Smuk.

Na izlet z vlakom

Evropski sprehod iz Rožnega dola čez Smuk v Semič

Odkar je evropska pešpot E7, ki v dolžini 6.000 kilometrov drži od Atlantika do Črnega morja, nad robom Bele krajine dobila novo različico, se lahko čisto »po evropsko« sprehodimo med železniškima postajama Rožni dol in Semič. Na rumeno-rdeče oznake E7 naletimo v Pribišju in se od njih ločimo na planotistem pomolu tik nad Semičem. Na nadmorski višini 546 metrov tam zraven lovškega doma stoji cerkev sv. Lovrenca, nekdanja kapela bližnjega gradu Smuk, ki je že dobro stoletje v ruševinah.

Grad je bil last posestnikov gradu Semenič, ki je stal na istoimenskem vrhu južno od Smuka. Z roba planote je veličasten razgled na Belo krajino, tako da od tu ne moremo prav hitro.

V nadaljevanju se spustimo proti vinorodni Anslavi gori ter mimo grede stopimo, ne da bi vedeli kdaj, čez predor globoko pod nami, skozi katerega železniška proga smukne do Semiča. Skoraj dva kilometra dolg predor je znan tudi kot najdaljši enotirni predor pri nas. Za konec tega kratkega, a zelo razgledne-

ga izleta jo uberemo še po nekaj cestah ter končno »pristanemo« na železniški postaji v Semiču. Če je časa še dovolj, ni razloga, da se po Kolodvorski cesti ne bi spustili do bližnje okrepčevalnice in proslavili široke pomladne dišave.

S postajališča Rožni dol gremo desno gor po cesti, na glavni cesti nekaj korakov levo in desno po cesti, na katero kaže prometni smerokaz *Pribišje*. Po cesti se sprehodimo v Pribišje, kjer srečamo markacije E7. Po cesti nadaljujemo skozi vas in naprej skozi gozd. Nedolgo zatem, ko se pridruži cesta z leve, zavijemo na razcepu desno in zatem levo proti Smuku. Ko pridemo do grajskih ruševin, gremo levo in k lovskemu domu Smuk, ki je odprt ob koncu tedna in kjer ponujajo hrano in splošna tekoča okrepčila. Z izhodišča hodimo približno **1 uro in 15 minut**.

Od lovškega doma se vrnemo do grajskih ruševin, kjer zavijemo levo in se po označeni (Trdinovi) poti spustimo na Smuško cesto, na katero pridemo pod Semeničem. Čeprav je železniška postaja Semič skoraj tik pod nami, do nje najenostavneje pri-

demo tako, da po omenjeni cesti nadaljujemo do glavne ceste Dolenjske Toplice–Črnomelj. Po njej gremo levo približno 100 metrov, nato zavijemo levo na Gaber in pri drugem odcepu, po približno 300 metrih, desno navzdol do železniške postaje. S Smuka hodimo **dobro uro**, tako da vsega skupaj hodimo le okrog **2 uri in 30 minut**.

Pri orientaciji prideta prav planinska karta Dolenjska ali izletniška karta Bela krajina, obe v merilu 1 : 50.000, največ informacij o Semiču pa najdemo na turistični karti občine Semič (1 : 30.000).

Za izlet ob koncu tedna je iz smeri Metlika primeren vlak ob 12.20, ker je jutranji ob 5.25 morda prezgoden. Na ž. p. Rožni dol izstopimo ob 12.58, iz jutranjega pa ob 6.05. Iz Semiča proti Metliki se lahko zapeljemo že ob 11.32, ob nedeljah pa še z vlakom ob 17.07.

Iz smeri Ljubljana je primeren vlak, ki z ljubljanske železniške postaje odpelje ob 9.28. Na ž. p. Rožni dol izstopimo ob 11.25. Vlak iz Semiča proti Ljubljani odpelje ob 17.35 (ne vozi ob sobotah).



Cerkev sv. Lovrenca je nekdanja kapela gradu Smuk, ki je danes v ruševinah.

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**



Plasti razoranega obličja table nad okencem za prodajo vozovnic s postaje Bohinjska Bela razodevajo celo stoletje zgodovine: prvotni, avstro-ogrski napis je bil v nemščini in slovenščini, nato za časa stare Jugoslavije v latinici in cirilici, med drugo svetovno vojno v nemščini in nazadnje, do ukinitve postaje, kot Izdaja voznih listkov v slovenščini.