

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Prvi sestanek z novim vodstvom Luke Koper
Za tesnejše sodelovanje

Aktualno
Potniški center Ljubljana
Odprta vrata za TriGranit

Aktualno
Vozni red 2005/06
Novosti in spremembe v potniškem prometu

Potniški promet
Živahen začetek jeseni
Nov vlak med Ljubljano in Prago

Tovorni promet
Priloga D (CUV) h novi konvenciji Cotif in vsebina
Splošne pogodbe o uporabi vagonov (AVV)
Nov način uporabe tovornih vagonov

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, Marko Tancar, Marko Gašperšič, Dario Cortese, Mirjam Kastelič, Andraž Briški-Javor, arhiv SZ. • 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 številka Nove proge izide 21. decembra. Prispevke zanj lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 5. decembra.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

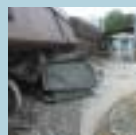
Mesec stavk

Drugo polovico oktobra in prve dni novembra sta zaznamovali predvsem dve stavkovni napovedi. Osemnajstega oktobra je stavko napovedal Sindikat železniškega prometa Slovenije. Svoje stavkovne zahteve je združil v enajst točk, ki so jim dodali še dvanajst ugotovitev o slabem stanju v podjetju. Tik pred koncem redakcije tokratne Nove proge, tretjega novembra, pa so opozorilno stavko, za 15. novembra, napovedali še Samostojni sindikat progovzdrževalne dejavnosti Slovenije, Sindikat delavcev SVTK Celje in Sindikat delavcev SVTK Pivka. Na poslovodstvo so naslovili prav tako enajst stavkovnih zahtev.

Do začetka tiska Nove proge se dolgotrajna pogajanja poslovodstva s Sindikatom železniškega prometa Slovenije še niso končala, pogajanja z drugimi tremi sindikati pa se niso niti začela. Zato bomo več o reševanju omenjenih stavkovnih zahtev lahko napisali šele v naslednji številki. Že zdaj pa lahko zapišem, da je dogajanje okrog obeh stavkovnih napovedi znotraj in zunaj podjetja dvignilo veliko prahu, nenazadnje zato, ker so ostali železniški sindikati jasno pokazali, da se s stavko SŽPS ne strinjajo.

Kar nekako v senci (pred)stavkovnih dogajanj pa so ostali poslovni dogodki, ki jih oktobra vseeno ni bilo malo. Naj omenim le začetek reševanja odprtih vprašanj z našim najpomembnejšim partnerjem – Luko Koper, podaljšanje veljavnosti okoljevarstvenega certifikata ISO 14001, sprejem letošnjega poslovnega načrta ter odločitev o nadaljevanju pogajanj o postavitvi Potniškega centra Ljubljana z enim podjetjem. Pomembne stvari pa se dogajajo tudi zunaj našega podjetja. Na sprejem v državnem zboru čaka rebalans proračuna za naslednji dve leti, ki predvideva več denarja za železnico in državne ceste. V državnoborskem odboru za promet pa se je nadaljevala tudi obravnava resolucije o prometni politiki, ki za zdaj še ni dala dokončnih rezultatov.

Oktober se torej nikakor ni vrtil samo okrog nasprotij znotraj podjetja, ki pa so v senci predvidenega sprejema nove železniške zakonodaje prišla na površje. Prav gotovo se bo diskusija o predlogu spremenjenega Zakona o železnici tudi v prihodnjih mesecih odražala na različnih ravneh znotraj in zunaj podjetja.



Aktualno

Po avgustovskem iztirjenju tovornega vlaka v Laškem zaradi počene osi bodo pregledi osi potekali bolj natančno kot doslej.

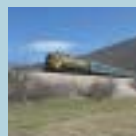
2



Aktualno

Projektni svet Potniškega centra Ljubljana je 14. oktobra odločil, da se bodo pogajanja o gradnji prve faze potniškega centra nadaljevala z madžarskim podjetjem TriGranit.

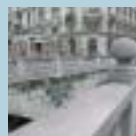
4



Aktualno

Izdelava novega voznega reda, ki bo začel veljati 11. decembra, je že končana. Prinesel bo nekaj sprememb ali novosti, ki so nastale na podlagi pripomb in predlogov uporabnikov ali v dogovorih s tujimi železniškimi upravami.

6



Potniški promet

Decembra bo po naših progah zapeljal prvi EuroCity vlak, ki bo neposredno povezoval Prago z Ljubljano. Poimenovan bo po velikem arhitektu Jožetu Plečniku.

12



Tovorni promet

Že nekaj časa pričakujemo uveljavitev nove Konvencije o mednarodnem železniškem prometu COTIF, kar se bo očitno zgodilo v začetku prihodnjega leta.

14



Reportaža

Le kdo ne pozna priljubljenih »gomulk«, ki že štiri desetletja povezujejo Slovenijo. Na Poljskem še vedno vozi prva gomulka.

19

Osi vagonov na nove preglede

Mesec dni po izrednem dogodku med Rimskimi Toplicami in Laškim je komisija, ustanovljena za preiskavo dogodka, objavila rezultate preiskave. Naj spomnimo – v ponedeljek, 29. avgusta, se je med Rimskimi Toplicami in Laškim ob 18.49 iztiril tovorni vlak. Sestavljalo ga je 22 vagonov, naloženih z železovo rudo, ki so bili namenjeni na avstrijsko postajo Leoben Donawitz. Vlak je vlekla lokomotiva 363-002.

Kot je bilo neuradno jasno že kmalu po izrednem dogodku, se je vlak iztiril zaradi zloma osi na prvem podstavnem vozičku enega od vagonov. Komisija ni mogla ugotoviti, zakaj se je os zlomila, na podlagi pisnega poročila Javne agencije za železniški promet in fotografij pa je ugotovila, da je bila os že prej delno počena. Preiskava je tudi potrdila, da je bilo sedem od dvaindvajsetih vagonov, ki so prišli iz Luke Koper, preveč naloženih. Za druge vagonne pa tega ni bilo moč potrditi ali ovreči, saj se je tovor razsul.

V iztirjenju je bilo povzročene za okrog 330 milijonov tolarjev neposredne škode, brez upoštevanja poslovne škode. Zaradi zagotavljanja varnosti železni-



škega prometa je poslovodstvo Slovenskih železnic odredilo takojšnji natančni ultrazvočni pregled vseh osi tovornih vagonov te vrste, ki bodo po potrebi zamenjane. Pregledani bodo tudi sredinski deli osi, ki se prej niso pregledovali, čeprav tako natančni pregledi niso predpisani. Poleg tega pa je

bila imenovana delovna skupina za prenovu pogodbenih odnosov z Luko Koper. V sklopu njenega delovanja je mogoč tudi prenos tehtanja blaga nazaj na Slovenske železnice. Tehtanje vagonov sicer od začetka leta 1998 opravljajo delavci Luke Koper, ki so usposobljeni v skladu z železniškimi pred-

pisi. V Luki so zato tudi odgovorni za pravilnost tehtanja in s potrjenim tovrnim listom s priloženim potrjenim tehtalnim listom jamčijo, da je uradno tehtanje opravljeno skladno s predpisi. Slovenske železnice preverjamo pravilnost tehtanja, očitno pa je, da doslej ta nadzor doslej ni bil ustrezen.

Slovenske železnice, Luka Koper in Voest Alpine o novih tovorih

V začetku oktobra so v Ljubljani ter v Kopru potekali pogovori med predstavniki Slovenskih železnic, Luke Koper in jeklarskega koncerna Voest Alpine iz avstrijskega Linza. Goste je na sedežu Slovenskih železnic v Ljubljani pozdravil tudi generalni direktor dr. Jože Jurkovič. Tema dogovorov so bile možnosti za povečanje prevozov rude in premoga za to avstrijsko podjetje.

Predstavniki našega podjetja so zagotovili dnevni odvoz šestih vlakov železove rude in dveh vlakov premoga iz Luke Koper za Voest Alpine. Predstavniki tega jeklarskega podjetja pa so izrazili željo po še večjem sodelovanju in uvedbi dodatnih dveh vlakov. Zato sta se sestali tudi vodstvi Slovenskih železnic in Luke Koper in skušali poiskati rešitev, ki bo omogočila

takšno povečanje zmogljivosti. Voest Alpine je eden od najpomembnejših poslovnih partnerjev Slovenskih železnic v tovrnem prometu. Samo med lanskim in letošnjim septembrom smo Slovenske železnice za Voest Alpine v luškem tranzitu prepeljale 2,4 milijona ton tovara, od tega 2,1 milijona železove rude. Novembra so se začeli še prevozi premoga, do konca

avgusta smo ga prepeljali že za 0,3 milijona ton. V istem obdobju je luški tranzit Slovenskih železnic dosegel okrog 4,7 milijona ton. Prevozi za Voest Alpine sestavljajo kar 51 odstotkov te številke. Hkrati pa so v zadnjih dvanajstih mesecih prevozi za Voest Alpine pomenili kar 13 odstotkov od celotnega tovara, ki so ga prepeljali naši vlaki.

Prvi sestanek z novim vodstvom Luke Koper

Za tesnejše sodelovanje

Nadzorni svet Luke Koper je 24. oktobra za novega predsednika uprave za naslednjih pet let soglasno imenoval dosedanjega direktorja Ferspeda, Roberta Časarja. Za njegovega namestnika je bil imenovan mag. Marjan Babič, dosedanji v.d. glavnega direktorja Luke Koper.

Prvi članek posloводства našega podjetja z novim vodstvom Luke Koper je potekal 3. novembra v Kopru. Pogovarjali so se predvsem o tehničnem in operativnem usklajevanju dela ter tržnih dejavnostih obeh podjetij. Sogovorniki so ugotovili, da bo že začetno uvajanje operativnih izboljšav vodilo k učinkovitejšemu delovanju in boljšemu poslovanju obeh partnerjev. Pogovori so tekli tudi o povezovanju pri trženju transportno – logističnih storitev. Dejavnost obeh podjetij je namreč tesno prepletena, zato sta se vodstvi dogovorili, da bosta obe podjetji pripravili izhodišča in načrte za tesnejše sodelovanje na področju trženja. Predstavniki obeh družb so poudarili nujnost vzpostavitve ustreznih infrastrukturnih pogojev tako v sami Luki z izgradnjo tretjega pomola, pa



Robert Časar, novi predsednik uprave Luke Koper.

tudi pri njenih povezavah z zaledjem z izgradnjo drugega tira do Divače ter s posodobitvijo železniške infrastrukture na V. in X. koridorju. Generalni direktor SŽ, dr. Jože Jurkovič, je povedal da Slovenske železnice v luko in iz nje prepeljemo več kot 70 odstotkov tovora. Po njegovih besedah se posloводство zaveda težav, ki jih imamo na tej trasi, sodelovanje operativnih in tržnih projektnih skupin obeh podjetij pa

že nakazuje možnosti za reševanje težav in izboljšano skupno ponudbo našim partnerjem. »Naša tesna soodvisnost je dejstvo in z smelim uresničevanjem zastavljenega sodelovanja bomo lahko pospešili uresničevanje nacionalnih programov in prometne strategije države,« je še poudaril.

Predsednik uprave Luke Koper Robert Časar pa je po sestanku povedal, da si je ureditev odnosov s Slovenskimi želez-

nicami zastavil kot prednostno nalogo v svojem programu vodenja Luke. »Dejstvo je, da sodelovanje doslej ni potekalo tako, kot bi moralo,« je povedal. »Z ustreznim partnerskim odnosom bomo marsikaj hitro izboljšali. Z dobro usklajenim delom lahko dosežemo bistveno boljši izkoristek obstoječih zmogljivosti – tako luških, kot železniških.«

Dve napovedi stavk

Sindikat železniškega prometa Slovenije je za sredo, 9. novembra, napovedal štiriurno opozorilno stavko. Dolgotrajna pogajanja o razrešitvi enajstih stavkovnih zahtev se do konca redakcije še niso končala. V primeru, da pogajalski skupini ne dosežeta dogovora, naj bi se stavka nadaljevala vsako sredo od 8. do 12. ure.

V začetku novembra pa so opozorilno stavko napovedali še Samostojni sindikat progovzdrževalne dejavnosti Slovenije, Sindikat delavcev SVTK Celje in Sindikat delavcev SVTK Pivka. Na posloводство so naslovili prav tako enajst stavkovnih zahtev. Do konca redakcije Nove proge se pogajanja še niso začela. Stavka je napovedana za torek, 15. novembra, od 6.30 do 8.30. Trije sindikati so še zapisali, da se bo stavka stopnjevala vsak torek, do uresničitve stavkovnih zahtev.

Poslovni načrt sprejet

Nadzorni svet je 27. oktobra sprejel predlog poslovnega načrta za letošnje leto. Obenem je sprejel tudi dopolnjeni predlog ukrepov za izboljšanje poslovanja v letih 2005 in 2006 ter poročili o zagotavljanju kapitalne ustreznosti družbe SŽ-Potniški promet, d. o. o., in družbe SŽ-Infrastruktura, d. o. o. Sprejetje teh dokumentov Slovenskim železnicam daje osnovo za spre-

jetje nujnih ukrepov za izboljšanje poslovanja, zlasti v družbah SŽ-Infrastruktura, d.o.o. in SŽ-Potniški promet, d.o.o. Prva je namreč poslovno leto 2004 končala z bilančno izgubo v višini 929 milijonov tolarjev, kar pomeni kapitalno neustreznost, in druga z izgubo 1.179 milijonov tolarjev, kar je na meji kapitalne neustreznosti. Generalni direktor dr. Jože

Jurkovič je povedal, da posloводство v sodelovanju s poslovnimi partnerji že izvaja različne ukrepe, ki bodo v naslednjih mesecih dali prispevek k izboljšanju poslovnega rezultata. Hkrati je napovedal, da se bo takoj začela priprava poslovnega načrta za leto 2006, njegovo dokončno oblikovanje pa bo odvisno od državnega proračuna.

Potniški center Ljubljana

Odprta vrata za TriGranit

Projektni svet Potniškega centra Ljubljana je 14. oktobra kot strateškega partnerja za gradnjo prve faze potniškega centra izbral madžarsko podjetje TriGranit. »Ne gre še za izbor ekskluzivnega strateškega partnerja,« pravi direktor Centra za nepremičnine Boris Zrimc, ki je tudi član projektnega sveta. »Pred začetkom ekskluzivnih pogajanj bo TriGranit moral še izpolniti več pogojev, kar smo zahtevali prav na Slovenskih železnicah.«

poslovno-stanovanjskimi površinami. Pod tiri bo zrasel nov podhod (zahodno od sedanjega), ki bo precej širši, omogočal pa bo povezavo središča mesta in Bežigrada. S tem bo omogočena tudi povezava središča z novo avtobusno postajo, ki bo na Vilharjevi, na severni strani podhoda. Novi podhod bo omogočil veliko lažji, pokrit dostop do vseh peronov, celotna zasnova prve faze pa bo tudi prispevala k oživitvi središča

začelo konec lanskega leta z objavo v Delu in Financial Timesu,« pove Zrimc. »Strateški partner bo zagotovil sredstva za zgraditev novega centra, naše podjetje, Mestna občina Ljubljana in železniška agencija pa bodo zagotovili komunalno urejena zemljišča.« Na mednarodni razpis se je prijavilo osem resnih kandidatov. Projektni svet, v katerem sta po dva predstavnika Mestne občine Ljubljana in Slovenskih železnic ter po en

mednarodno uspešna podjetja s številnimi referencami, ki so v preteklosti že vodila takšne projekte,« poudarja Boris Zrimc.

Prav na zahtevo dr. Jožeta Jurkoviča in Borisa Zrimca so pogajanja ves čas potekala ne le z enim, temveč z vsemi tremi kandidati. »To je bila pravilna odločitev, saj so vsi trije ponudniki bistveno izboljšali finančno stran svojih ponudb in ponudili veliko boljše pogoje,« še pove Zrimc. V petek, 14. oktobra, je bil madžarski TriGranit izbran za strateškega partnerja, a ob upoštevanju določenih pogojev. Na zahtevo predstavnikov našega podjetja mora namreč zagotoviti neto partnerje v višini 75 milijonov evrov, javno-logistični del pa mora zgraditi sam, brez dodatnih vlaganj, ter ga prenesti na lokalne partnerje. Tretja zahteva SŽ pa je bila, da mora TriGranit zagotoviti, da bo celoten projekt izpeljal v predlaganem obsegu, in ne le morda pri zanj finančno najbolj zanimivih vsebinah.

Projekt Potniškega centra Ljubljana bo ena največjih tujih naložb v Sloveniji, njegova izvedba bo oživila mestno središče in predvidoma odprla kar dva tisoč novih delovnih mest. Izboljšane pa bodo tudi naše storitve. Novi podhod in potniška dvorana bosta izboljšala sprejem in odpravo potnikov ter ponudila kar najkrajšo pokrito pot na perone, če dodatnih vsebin, ki bodo na razpolago potnikom na postajnem območju, sploh ne omenjamo. Naslednji korak bo dogovor s izbranim ponudnikom o dodatnih jamstvih, potekajo pa že poskusna arheološka izkopavanja, da se ne bi dela pozneje zaradi njih ustavljala. Med gradnjo bo treba tudi preseliti nekatere službe, ki so sedaj na postajnem območju, pri čemer pa bo sedanja postajna zgradba ohranjena. Po trenutnih načrtih naj bi bila prva faza končana do leta 2008.



Prva faza gradnje novega Potniškega centra Ljubljana zajema 50.000 kvadratnih metrov veliko ozemlje zahodno od sedanje zgradbe železniške postaje, njegova vrednost pa je ocenjena na dvesto milijonov evrov. Načrtovano je oblikovanje celovite rešitve, ki bo povezovala javno-logistični del s

Ljubljane, ki jo sedanja zasnova postajnega območja deli na dva dela. Poleg javno-logističnega dela bo zrasel še poslovno-stanovanjski del s trgovinami, hotelom in drugimi poslovnimi ter delno stanovanjskimi površinami.

»Po sprejeti arhitekturni rešitvi se je iskanje strateškega partnerja

predstavnik železniške agencije in prometnega ministrstva, je med kandidati štiri povabil v ožji izbor. V nadaljnjih pogajanjih je odpadel še en kandidat, tako da je zadnji krog pogajanj potekal s podjetji ECE iz Nemčije, A. M. Development z Nizozemske ter TriGranit z Madžarske. »Gre za

Več denarja za železnice, manj za avtoceste

Rebalans državnega proračuna predvideva, da bo za promet letos namenjenih 110 milijard tolarjev, prihodnje leto bo ta številka 98 milijard, leta 2007 pa 107 milijard tolarjev. Kot je na seji parlamentarnega odbora za promet sredi oktobra povedal prometni minister Janez Božič, bo v prihodnjih dveh letih največ sredstev namenjenih prav želez-

nici, avtocestni program pa se bo moral zadovoljiti z manjšimi sredstvi.

Prihodnje leto bo država za opravljanje javnih gospodarskih služb namenila 38,8 milijarde tolarjev, leta 2007 pa 38,4 milijarde tolarjev. Kljub na prvi pogled visokim številkam še ne moremo pričakovati novih investicij. Država bo ponovno prispevala le k projek-

tom, ki jih sofinancira Evropska unija – leta 2006 4 milijarde tolarjev in leto pozneje 3,6 milijarde. Država pa bo prispevala 3,9 in 6,2 milijarde za plačilo obresti in glavnice posojil. V prihodnjih letih naj bi sicer v vzdrževanje železniške infrastrukture vložili 10,4 milijarde tolarjev.

Zaradi povečanja sredstev za železnice in državne ceste se

bodo zmanjšala sredstva za avtoceste. Teh bo prihodnje leto le 6 milijard, leta 2007 pa 10 milijard. Zato bo Dars moral najemati dodatna posojila – prihodnje leto za 130 milijard tolarjev, leta 2007 še za 110 milijard. Kljub temu naj bi se avtocestni program ob povečani gradnji na severovzhodu države celo povečal za 40 odstotkov.

Loyola de Palacio o V. koridorju

Slovenijo je 11. oktobra obiskala nekdanja evropska komisarka za promet Loyola de Palacio, ki od letošnjega poletja deluje kot evropska koordinatorica za peti koridor. Na prometnem ministertvu se je pogovarjala z ekipo, v kateri je bil tudi dr. Jože Jurkovič, svoje poglede pa je predstavila na tiskovni konferenci po pogovorih.

Loyola de Palacio je tokrat prvič obiskala Slovenijo. Po njenih besedah so slovenski dosežki na avtocestnem programu nanjo naredili velik vtis. Hkrati pa je vesela, da se bo po njegovem koncu vlada osredotočila na železnico, saj je ta bistvena za konkurenčni evropski prevozniki trg. Napovedala je, da se bo sestala še z vsemi drugimi prometnimi ministri na poteku V. koridorja, Sloveniji pa je priporočila dvostranske dogovore z Madžarsko in Italijo.

S konkretnimi podatki o delih na V. koridorju Loyola de Palacio

ni postregla. Po njenih besedah naj bi bila slika za naslednjih sedem let znana v naslednjih mesecih; prvi korak do njenega oblikovanja bo srečanje transportnih ministrov, ki bo decembra. Tudi prometni minister Božič je povedal, da še ne more govoriti o točnih letnicah, za gradnjo in posodobitev slovenske železniške infrastrukture pa naj bi do leta 2020 potrebovali kar 10,8 milijarde evrov. Povedal je tudi, da je za leto 2007 predviden začetek elektrifikacije proge med Slovenijo in Madžarsko, končana pa naj bi bila leta 2009.

Različnih mnenj o gradnji drugega tira Koper-Divača oziroma proge Koper-Trst Loyola de Palacio ni komentirala, saj da o zapletih še ni govorila s italijansko stranjo. Povedala pa je, da bi morala koprsko in tržaško pristanišče sodelovati in skupaj ponuditi boljše storitve kot alternativo severnoevropskim pristaniščem.



Loyola de Palacio se je pogovarjala s slovenskim prometnim ministrom Janezom Božičem.

Vozni red 2005/06

Novosti in spremembe v potniškem prometu

Vozni red za obdobje 2005/2006 bo veljal od 11. decembra letos do 9. decembra prihodnje leto. Konstrukcija voznega reda je že končana in voznoredni dokumenti ter publikacije se že tiskajo. Vozni red prinaša tudi nekaj sprememb ali novosti, ki so nastale na podlagi pripomb in predlogov uporabnikov ali v dogovorih s tujimi železniškimi upravami. Poleg tega pa je pri oblikovanju voznega reda seveda treba upoštevati tudi možnosti organizacije prometa in razpoložljivost prevoznih zmogljivosti.

V nadaljevanju navajamo pomembnejše spremembe in novosti.

Mednarodni potniški promet

- nov par vlakov EC 100/101 Jožef Plečnik na relaciji Praga-Maribor-Ljubljana in nazaj, ki v Ljubljano prispe ob 17.32, iz nje pa odpelje ob 10.18,
- nov par vlakov IC 154/155 na relaciji Gradec Hbf-Maribor in nazaj s prihodom v Maribor ob 16.47 (ima zvezo z Ljubljano z vlakom ICS 21) oziroma odhodom ob 14.14,
- par vlakov EC 50/51 Casanova vozi samo iz/do Ljubljane, na relaciji Maribor-Ljubljana ima zvezo z novima vlakoma ICS 13 in 26),
- na relaciji (Hamburg-Altona, Dortmund)-Bischofshofen-Maribor vozi v zimski sezoni enkrat na teden novi par agencijskih vlakov 13364/13365 s prihodom v Maribor ob 12.19 in odhodom ob 17.34,
- par vlakov EN 240/241 Venezia na relaciji Budimpešta Keleti pu.-Benetke S. L. vozi ponovno čez mejni prehod Dobova,
- vlak IC 310/311 na relaciji Ljubljana-Beljak odpelje iz Ljubljane ob 8.05 (125 minut pozneje) oziroma prispe v Ljubljano ob 19.48 (238 minut prej),
- vlak 150 Emona odpelje iz Ljubljane 5 minut pozneje (odhod ob 15.50),
- vlak MV 431 odpelje iz Ljubljane 20 minut pozneje (ob 15.40) zaradi zveze z novim vlakom 101 proti Zagrebu,
- par vlakov MV 410/411 Olympus vozi na relaciji Solun-Ljubljana in nazaj ter nima več kurzniških vagonov v Atene.

Notranji potniški promet

- ob sobotah, nedeljah in praznikih vozi na relaciji Zidani Most-Sevnica vlak 22801 z odhodom iz Zidanega Mostu ob 13.55,
- vlak 2931 odpelje iz Maribora prej, in sicer ob 21.05, in s tem dobi v Zidanem Mostu zvezo z MV 296 Lisinski v München,
- vlak ICS številka 19 se ukine, njegovo ponudbo nadomešča vlak Eurocity Jožef Plečnik,
- vlak ICS 24 bo imel novo številko 1124 in bo vozil le ob nedeljah do 18. junija in od 3. septembra 2006 ter 8. februarja in 2. maja; ne bo pa vozil 1. januarja, 16. in 30. aprila ter 29. oktobra 2006,
- nanovo vozita vlaka ICS 13 in 26, z zvezo z vlakom EC 50/51 Casanova,
- regionalni vlak 600/601 Soča vozi samo na relaciji Nova Gorica-Jesenice in nazaj, na Jesenicah pa ima zvezo z vlakom v Ljubljano,
- vlak 2424 z odhodom iz Ljubljane ob 16.20 vozi do Jesenic, in ne več samo do Kranja,
- vlak 2401 odpelje z Jesenic 24 minut prej, in sicer ob 4.40,

- vlak 4007 odpelje s Prevalj ob 10.02 in ima v Mariboru zvezo z vlakom EC 151 Emona v Ljubljano,
- vlak 518 ustavlja na vseh postajališčih od Murske Sobote do Hodoša,
- zaradi vzpostavitve zveze z vlakom EC 101 Jožef Plečnik iz Prage in želje potnikov po poznejši povezavi Ljubljane in Kopra vlak IC 509 Koper iz Ljubljane odpelje ob 18.10,
- vlak 2610 v Sežano ima zgodnejši odhod iz Ljubljane – ob 16.58,
- vlak 2626 v Borovnico odpelje iz Ljubljane pozneje – ob 15.55,
- iz Borovnice v Ljubljano vozi dodatni jutranji vlak 2633 z odhodom iz Borovnice ob 7.05 in dodatni popoldanski vlak 2632 v Borovnico z odhodom iz Ljubljane ob 14.17,
- pri vlaku 602 so med postajama Trebnje in Ivančna Gorica predvideni postanki na vseh postajah in postajališčih.

Nekaj sprememb je tudi pri kalendarju voženj nekaterih lokalnih vlakov ali pa so manjši časovni popravki voznega reda povezani s potrebami prevoza dnevnih migrantov na delo ali v šolo.



Slovenske železnice na WAP-u

Razvoj e-poslovanja, ki poteka v Centru za informatiko, je dal v zadnjem času opazne rezultate. Spletni moduli, kot so Intranet, Obseg dela SŽ, Zamude, E-tovorni promet, Predpisi, Nabava in tako naprej, pomenijo pomemben preskok v zagotavljanju kakovostnih informacij našim uporabnikom. Nove aplikacije povečujejo relevantnost, pravočasnost in točnost podajanja informacij ter zmanjšujejo negotovost. Tako danes po spletu do naše baze

podatkov neposredno dostopajo zaposleni na Slovenskih železnicah, potniki ter domači in tuji poslovni partnerji.

Naša zadnja pridobitev je aplikacija, ki deluje v okolju WAP in omogoča posredovanje podatkov na mobilne telefone. Center za informatiko je v tesnem sodelovanju s poslovno enoto Potniški promet razvil tako imenovano storitev WAP, ki ponuja iskanje po voznem redu z izračunom cene vozovnice, pregled trenutnih zamud,

ogled zadnjih novic in obvestil ter informacij o aktualni ponudbi v potniškem prometu. Izbor vsebin je bil opravljen na podlagi analize potreb reprezentativnega vzorca potnikov in na podlagi analize rabe spletne strani našega podjetja. Pri oblikovanju vsebine strani WAP smo upoštevali, da je skoraj 60 odstotkov potnikov dnevni migrantov in da so večina potnikov mladi, ki tudi uporabljajo dodatne funkcije mobilnih telefonov. Rezultati analize spletnih dostopov so pokazali, da število poizvedovanj po informacijah iz spletnega voznega reda preseže 1,2 milijona na leto, število spletnih dostopov do modula Zamude pa je okrog 170.000. Aplikacija WAP je na ogled na naslovu wap.slo-zeleznice.si. Povezavo nanjo pa so naredili tudi pri družbi Mobitel, in sicer na portalu WAP Planet/Vesolje. Zaradi posebnosti mobilnih tele-

fonov smo posebno pozornost namenili enostavnosti izbirnikov in pregledni navigaciji. Potnik lahko z novo aplikacijo WAP pridobiva sveže podatke kadar koli in tako rekoč kjer koli. Na ta način ohranja mobilnost, pridobiva čas in informacije, vse to pa so kategorije, ki imajo ključni pomen pri načrtovanju potovanja.

Živimo v času zelo hitrih in obsežnih tehnoloških sprememb v našem življenjskem okolju. To dejstvo daje poseben pomen informatiki, oziroma njenemu nenehnemu razvoju, ki mora ažurno zagotavljati relevantne informacije za odločanje in opravljanje procesov v realnem času. Skladno s tem se znova potrjuje upravičenost in kažejo prednosti lastne razvojne zmogljivosti informatike v tako specifičnem tehnološkem in poslovnem sistemu, kot so Slovenske železnice.



Vozni red s cenami – odslej tudi na mobilnih telefonih.



Slovenski ljubitelji železne ceste so črke »www« že zdavnaj vzeli za svoje in iskalniki najdejo številne ljubiteljske strani, namenjene železnici. V začetku septembra pa so »ferofanatik« dobili še eno privlačno spletno stran, ki se trudi vsak dan združevati ljubitelje slovenskih in tujih

železnic. Na spletnem naslovu <http://www.vlaki.info/forum/> je zrasel forum z imenom Železna cesta od A do Ž. Na njem lahko ljubitelji v devetih kategorijah debatirajo o vseh vidikih prave in modelne železnice. V času pisanja članka je imel forum 45 prijavljenih uporabnikov.

Recertificiranje sistema ravnanja z okoljem

Certifikat ISO 14001 podaljšan

Med 4. in 6. oktobrom je organizacija BVQI v našem podjetju recertificirala sistem ravnanja z okoljem. Glede na to, da je sistem ravnanja z okoljem enoten, in sicer tako, da so vanj vključene vse dejavnosti jedrnih družb, je bila tudi presoja enotna. V njej so sodelovali poslovodstvo, služba za razvoj kakovosti in ravnanja z okoljem, nabava ter več sekcij in organizacijskih enot na območju Ljubljane, Maribora in Celja. Presoja je bila uspešna in certifikat ISO 14001 bo naš še za naslednja tri leta.

Presojevalci BVQI so bili z rezultati in učinki sistema ravnanja z okoljem zadovoljni. Vodja presoje je med drugim zapisal: »Sistem ravnanja z okoljem je zelo dobro postavljen in obvladovan. Zaposleni izkazujejo visoko stopnjo okoljske zavesti, kar je verjetno posledica sistematičnega usposabljanja vseh nivojev. Sistem notranjih presoj je

učinkovit. Spremljanje okoljske in lokalne zakonodaje je učinkovito, ocenjevanje ustreznosti je obvladovano na najnižjih nivojih. Priporočamo recertificiranje po odpravi dveh manjših neskladji. Kontinuiteta certifikata je zagotovljena.«

Namen presoje sistema ravnanja z okoljem je bil dvojen, in sicer podaljšanje veljavnosti okoljskega certifikata in prehod na nov standard po ISO 14001:2004. Oba cilja smo dosegli. Naj spomnimo, da nova verzija standarda daje veliko več poudarka izpolnjevanju zakonskih zahtev ter vključevanju pogodbenikov, ki delajo na lokacijah SŽ. V okviru izpolnjevanja zakonskih zahtev je med drugimi treba zagotoviti tudi preglednost nad upravno dokumentacijo za objekte in naprave, s katero se zagotavlja zakonitost izvajanja različnih dejavnosti podjetja.

Presojevalci BVQI so poudarili dve neskladnosti, ki sta se nana-

šali na neustrezno ravnanje z nevarnimi odpadki in pomanjkljivo oddajanje odpadkov pooblaščenim zbiralcem odpadkov brez predpisane dokumentacije. Obe neskladnosti sta že odpravljene, certifikacijski organizaciji pa smo poslali ustrezna poročila s korektivnimi ukrepi. Nov certifikat pričakujemo v približno enem mesecu.

Poleg neskladnosti, ki smo jih morali odpraviti za podaljšanje certifikata, so bila podana še priporočila za izboljšanje delovanja sistema ravnanja z okoljem. Zato je generalni direktor že potrdil program korektivnih ukrepov za udejanjitev opažanj, ki jih je predlagal BVQI. V njem so podane natančne usmeritve za vse organizacijske enote na terenu. Rok za izvedbo korektivnih ukrepov je do konca letošnjega leta. Presoja je pokazala še na nekatera opažanja (observacije) presojevalcev. Na ravni sekcij in

nižjih enot je treba opredeliti obseg delovanja sistema ravnanja z okoljem. Gre za zagotavljanje preglednosti in s tem jasne razmejitve odgovornosti, kajti ponekod se prepletajo različni lastniki, upravljavci in uporabniki objektov in naprav. Zlasti je pomembno razmejiti odgovornosti pooblaščenega upravljavca javne železniške infrastrukture. Poleg tega je treba bolj natančno navesti, katere nevarne snovi se pojavljajo na določeni mikrolokaciji in kakšno je njihovo operativno obvladovanje. Dopolniti bo še treba povezavo zakonskih zahtev s prepoznanimi okoljskimi vidiki na ravni sekcij, kjer si morajo poleg tega postaviti vsaj en cilj in program za nenehno izboljševanje poslovanja. Bolj učinkovito je treba nadzorovati dejavnosti Petrola na opremališčih goriv ter jasno razmejiti naloge in odgovornosti upravljalca in lastnika. Prav tako bo treba vsem podjetjem (CD, ŽIP, GP ...), ki delajo na posameznih skupnih lokacijah, postaviti jasne zahteve po uresničevanju okoljskih zahtev, in to nadzirati.

Stara bremena - zamaščena tla na tirih in kretnicah, neuporabni in zapuščeni objekti, ki so predvideni za rušenje, zapuščena vozila in vagoni, divja odlagališča odpadkov na železniških območjih in podobno - kvarijo videz okolja in s tem ustvarjajo negativno podobo v javnosti. Z lastnikom zemljišč bo treba doseči dogovor o postopni sanaciji starih bremen in načrtovati sredstva za ekološko sanacijo. Nekatere neskladnosti so bile tudi fotografirane in posredovane enotam v ureditev. Med drugim so opazili, da ponekod odpadke kurijo, kar pa je prepovedano.

Neustrezno ravnanje z nevarnimi odpadki.



Vaja Vlak 2005

Trk potniškega vlaka in cisterne

Sredi oktobra se je sredi Maribora iztirila cisterna, napolnjena s tekočim plinom. Prebila je zapornico na potnem prehodu na Ljubljanski ulici pri postajališču Maribor Tabor ter se zaleтела v vlak. Po trku kamiona cisterne z vlakom je začel iztekati plin, ki se je vnel in povzročil močno eksplozijo večjih razsežnostih. Njene posledice so bile strahotne. V uničeni lokomotivi in prvem vagonu je bilo poleg strojevodje še dvajset mrtvih potnikov, umrla sta še šofer kamiona in čuvaj zaporničar na prehodu. V drugem vagonu potniškega vlaka je bilo teže ali laže ranjenih 55 potnikov. Laže je ranjen tudi sprevednik vlaka, drugi potniki pa niso bili poškodovani.

Na srečo se to iztirjenje ni v resnici primerilo, gre le za opis vaje Vlak 2005, ki je 13. oktobra potekala v okviru dnevov zaščite in reševanja v Mariboru. Izhodišče za vajo je bilo realno, saj analize kažejo, da v povprečju skoraj vsak drugi dan pride do poškodovanja zapornic na prehodih. Vzrok je nepravilna ali objestna vožnja udeležencev v prometu. Veliko pa je namernih poškodovanj, ko nam objestne-

ži zapornico zlomijo, zvijejo ali pretrgajo kable. Tako povzročena škoda je velika, po nekaterih izračunih bi lahko za ta denar vsako leto z zapornicami opremili vsaj dva prehoda.

Na vaji je sodelovalo več kakor šestdeset gasilcev Javnega zavoda za pomoč in reševanje Maribor in sedem okoliških prostovoljnih gasilskih društev. Naloga gasilcev je bila v prvi vrsti pogasitev požara na lokomotivi, vagonih, čuvajnici ter osebnih avtomobilih, ki so bili v času trka na cesti. Ko je bil požar pogasjen, se je začelo reševanje ranjencev iz vagona ter njihova identifikacija. Ranjence so gasilci reševali skozi okna vagona, ki so jih prej razbili, da je bilo reševanje hitrejše. Za oskrbo ranjencev in identifikacijo mrtvih so poskrbele enote Zdravstvenega doma Maribor, Splošne bolnišnice Maribor ter helikopterske enote NMP. Glavno pomoč so ranjencem ponudili že v vagonu, oskrbeli so jih še v bližnjem parku ter jih prepeljali v bolnišnico. Policisti policijske uprave Maribor so poskrbeli za zavarovanje kraja dogodka, prometne zapore in preiskavo nesreče.



Ob trku s cisterno, napolnjeno s tekočim plinom, je vlak strela močna eksplozija.

Pomagali so jim tudi strokovni delavci Slovenskih železnic, preiskovalni sodnik in druge službe. V vaji Vlak 2005 so dejavno sodelovale tudi Slovenske železnice. Zagotovile so poseben potniški vlak s tremi »pulmani« in lokomotivo ter osebjem vlaka (strojevodja in sprevednik). Obveščanje in delovanje na vaji je potekalo v skladu z Načrtom za zaščito in reševanje na območju Slovenskih železnic. Čuvaj prehoda je o trku cisterne po telefonu obvestil vlakovnega odpravnika na postaji Maribor Studenci, ta pa Republiški center za obveščanje na številko 112, službujočega glavnega dispečerja in vodjo nadzorne postaje Maribor Tezno. Po predpisanem scenariju vaje ter v skladu z notranjimi predpisi je bila na pomoč poklicana reševalna skupina delavcev z dvopotnim vozilom Unimog iz Ljubljane. Vozilo Unimog je bilo vtirjeno na postaji Maribor Tezno, od koder je pripeljalo na kraj iztirjenja. Železniška ekipa je po navodilih vodje intervencije prerezala zagozdena vrata vagona s posebno rezalko in tako sprostila izhod za reševanje ranjencev. Nato so se lotili vtirjanja prve osi lokomotive,

s posebnim dvigalom, ki je del Unimogove opreme. Po končani vaji pa so to dvopotno vozilo iztirili kar na potnem prehodu. Vodenje vaje s strani Slovenskih železnic je prevzel šef Sekcije za vodenje prometa Maribor, ki je bil tudi uradni komentator za železnico.

Zapišemo lahko, da so železničarji na vaji delovali profesionalno ter v skladu s predpisi. Tako obveščanje kot reševanje in vodenje je potekalo brezhibno. Dokazali smo, da smo na takšne in podobne nesreče pripravljeni. Na vaji pa smo lahko pridobili tudi praktične izkušnje. Le s takšnimi vajami se lahko na takšne in podobne nesreče pripravimo, tako železničarji kot profesionalne reševalne ekipe, ki nam v takšnih primerih priskočijo na pomoč. Zato so takšne in podobne vaje zelo dobrodošle. Po končani vaji je bila opravljena kratka analiza, pozneje pa bo izdelana še temeljitejša analiza delovanja posameznih udeležencev vaje. V imenu Službe za obrambne zadeve, zaščito in varnost Slovenskih železnic, ki je strokovno sodelovala pri pripravi vaje, se sodelujočim na vaji iskreno zahvaljujem.



Posvetovanje železničarske ekipe pred vtirjanjem lokomotive.



Skok k sosedom!

*Z železniško vozovnico **City Star International**
v **Beljak, Celovec ali Gradec**
že od 2.916 tolarjev na osebo naprej!*

*In da še prišepnemo:
otroci od 6. do 16. leta starosti v spremstvu staršev ali starih staršev
po tej ponudbi potujejo brezplačno.*

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

Skok čez ...

Enodnevni izleti v tujino

Poletje - kolikor ga je pač bilo - je že kar nekaj časa za nami, dopustniški dnevi so končani, vsakdanjik pa je že zasidran (služba, dom, otroci ...). Da pa kljub temu ne pozabimo nase in na tako nujno sprostitve, vam predlagamo, da se odpravite na enodnevni izlet, le skok čez ...

Z vlakom se lahko odpeljete in vrnete v enem dnevu:

- do Opatije na kavo ujet zadnje sončne žarke,
- v Zagreb na katerega od številnih sejmov ali kar tako na pohajkovanje po Ilici,
- v Beograd na obujanje spominov ali odkrivanje neznanega mesta,
- v Gradec na sprehod po galeriji nenavadne oblike v središču mesta ali po nakupih v Ikeo,
- v Salzburg, ki je še posebej očarljiv v adventnem času, s številnimi stojnicami s ponudbo za praznični čas,
- v Budimpešto na večerjo v tradicionalni gostilni - čardi s cigansko glasbo in plesom,

- v Trst, ki od nekdaj velja za sinonim ugodnih nakupov - preverit, ali trditev še drži,

- v Benetke na sprehod od železniške postaje do Markovega trga, nazaj na železniško postajo pa z vaporettom, kakor imenujejo beneške »vodne tramvaje«; med vožnjo skozi Veliki kanal (Canal Grande) pa si ogledate Benetke z vodne perspektive.

In še bi lahko naštevali mesta, v katera se lahko zapeljete neposredno z vlakom, ne da bi vam bilo treba vmes prestopati in čakati na zveze. In ne le to, da se lahko neposredno zapeljete v katerega od naštetih mest, izbirate lahko tudi, s katerim vlakom se boste zapeljali v »pustolovščino«, saj so povezave do omenjenih mest zelo dobre.

Pri odločitvi za potovanje - poleg večnega vprašanja, kako si vzeti čas - ne gre zanemariti denarne plati, zato si vse železnice prizadevajo za čim bolj raznoliko ponudbo in dostopne cene. Tako boste najbolj poceni na Hrvaško ali v Srbijo

in Črno goro potovali v skupini. Za vas smo pripravili dve ponudbi: CityStar International - če potuje do največ pet odraslih oseb in en otrok, popust za skupine - če potuje šest in več oseb. Vozovnica CityStar International velja en mesec.

Za potovanja v Avstrijo, še posebej v bližnja mesta, izrabite možnost nakupa vozovnice Regio AS, ki velja za enkratna povratna potovanja z vsemi vlaki v 2. razredu na relacijah Ljubljana/Laško/Celje/Pragersko/Maribor-Gradec, Ljubljana/Kranj/Lesce Bled/Jesenice-Celovec čez Beljak, Ljubljana/Kranj/Lesce Bled/Jesenice-Beljak ter Nova Gorica/Most na Soči/Bohinjska Bistrica-Beljak. Vozovnice veljajo šest dni. V Avstrijo lahko cenovno zelo ugodno potujete tudi z vozovnico CityStar - le nekaj pozornosti je treba nameniti časovnim terminom potovanja. Toda če si za svoj enodnevni izlet izberete nedeljo, vse skrbi odpadejo. Vozovnice CityStar International se izdajajo za

povratna potovanja za posamezne potnike ter za skupinska potovanja, vendar za največ pet oseb. Za potovanje več kakor petih oseb lahko kupite več vozovnic. Višina popusta je odvisna od števila potnikov. Prvi potnik plača polno ceno, drugi odrasli imajo 50-odstotni popust. 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 po tej ponudbi namreč potujejo brezplačno. Seveda pa potujejo brezplačno tudi otroci v starosti do 6. leta; slednji ne glede na to, s kom potujejo. Za otroke bo potovanje, še posebej, če gre za prvo snidenje z vlakom, nedvomno zelo zabavno in poučno.

Podrobnejše informacije o voznem redu vlakov in cenah vozovnic dobite na svoji železniški postaji, pri pooblaščenih prodajalcih, na telefonski številki 01 29 13 391, na spletni strani Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si.

Tudi letos je Študentska arena, tokrat šestič zaporedoma, na ljubljansko Gospodarsko razstavišče privabila pisano množico mladih. V času med 18. in 20. oktobrom smo se med ponudniki različnih storitev iz vse Slovenije, pa tudi iz tujine, predstavile tudi Slovenske železnice. Na ogled so bili predstavitveni materiali s področja potniškega prometa.



Živahen začetek jeseni

Nov vlak med Ljubljano in Prago

V mednarodnem sodelovanju vlada v poletnih mesecih dokajšnje mrtvilo, a jeseni se vsakič, brez izjeme, začne živahna dejavnost tudi v mednarodnem potniškem prometu. Tudi letos ni nič drugače.

Prvi sestanek, ki smo ga predstavili PE Potniški promet organizirali s katero od tujih uprav, je bil septembra v Laškem z direktorjem potniškega prometa madžarskih železnic Miklošem Devczom. Ker je bil Miklos Devcz na omenjeno delovno mesto imenovan šele letos spomladi, je bil to obenem spoznavni sestanek. Na sestanku smo se pogovorili o možnostih pospeševanja rasti prometnih tokov med Slovenijo in Madžarsko oziroma z Madžarske v tranzitu. Na Slovenskih železnicah pričakujemo, da bo že sama preusmeritev vlaka EuroNight Venezia s prevozne poti čez mejni prehod Šentilj na prevozno pot čez Dobovo znatno vplivala na rast potnikov – tako zaradi širitve kroga potencialnih potnikov na območje Hrvaške in Srbije ter Črne gore kot tudi zaradi novih nižjih cen relacije Budimpešta-Benetke, ki bodo uveljavljene 11. decembra letos. Strinjali smo se, da je treba ponuditi ugodne tarifne ponudbe tudi v bilateralnem prometu. Govor je bil o možnosti uvedbe posebej ugodne ponudbe za vlak IC Citadella, ki v mednarodnem prometu še ni dovolj izkoriščen. Pri tem vlaku bo treba tudi izboljšati kakovost vagonov ter potnikom ponuditi gostinske storitve. Da bi bili na trgu turističnih storitev konkurenčni avtobusom, smo se pogovarjali o širitvi ponudb za skupine, zlasti za take, za katere je avtobus relativno drag zaradi svoje zmogljivosti. MAV so pokazale veliko

zanimanja za nadaljnje sodelovanje, tako da je spremembe pričakovati že decembra letos.

V začetku oktobra nas je obiskala delegacija potniškega prometa Avstrijskih železnic, ki jo je vodil direktor uprave, dr. Wehinger. Na sestanku smo se pogovarjali predvsem o potrebi po dvigu kakovosti vlaka EuroCity Emona. Na ozemlju ÖBB vlak namreč vozi v prometni konici, in zato se z njim vozijo tudi številni potniki v notranjem prometu med Dunajem in Gradcem. Avstrijski potniki so zelo zahtevni gostje, in zato je treba ponuditi visokokakovostne storitve. Dogovorjeno je bilo, da bo v sestavi vlaka z novim voznim redom začel voziti

avstrijski jedilni vagon ter vagon 1. razreda. Oba vagona bosta seveda klimatizirana.

Decembra bo po naših progah zapeljal prvi vlak EuroCity, ki bo neposredno povezoval Prago z Ljubljano. Ker je novi vlak pomembna pridobitev, je treba njegovo uvedbo seveda ustrezno pripraviti ter promovirati. Logično je torej, da so bili naši gostje tudi predstavniki Čeških železnic. Delegacijo je vodil Jaroslav Kocourek, pomočnik direktorja za mednarodni in daljinski promet. EC vlak Jože Plečnik – obe železnici sta se strinjali, da je ime velikega arhitekta, ki je ustvarjal tako v Ljubljani kot v Pragi, najbolj idealno ime za vlak med

tema mestoma – bo korak naprej k povezovanju obeh držav. Na Češkem je namreč zelo veliko informacij o možnostih potovanj in počitnikovanj na Hrvaškem, zelo malo pa o Sloveniji. Uvedba vlaka je eden od načinov, da se te pomanjkljivosti odpravijo. Novi vlak pomeni bistveno izboljšanje sedanje ponudbe – potniki bodo lahko potovali v dnevnem času, ne da bi jim bilo treba prestopati. Ker bo imel vlak v Zidanem Mostu zveze s Hrvaško, bo s tem krog potencialnih potnikov še dosti širši. Za vsako novo storitev je promocija bistvenega pomena, zato smo se dogovorili, da bomo, predvidoma januarja, pripravili promocijsko vožnjo. Pri pripravi vožnje bo sodeloval tudi Zavod za turizem Ljubljana, saj bo novi vlak vsekakor pomembna pridobitev za rast turističnih potovanj med Prago in Ljubljano. Ker je na sestanku sodeloval tudi Handrejch Michal, izvršni direktor podjetja JVL, ki bo na vlaku opravljalo gostinske storitve, smo lahko izvedeli marsikaj tudi o predvideni ponudbi v jedilnem vagonu. Češka je seveda znana po pivu, in na tem vlaku si bodo lahko potniki privoščili pravo točeno češko pivo. V JVL so nam obljubili tudi »češke« cene. Za tiste, ki jim je plastični denar postal del vsakdanjika, pa naj povemo, da bo v jedilnem vagonu mogoče plačati tudi s kreditnimi karticami (kar se na primer v drugih jedilnih vagonih, ki vozijo na ozemlju SŽ, ne da). Če želite torej doživeti češki ambient, bo to mogoče kar doma – na poti med Ljubljano in Mariborom. Vlak EuroCity Jože Plečnik je odlična zamisel. Zakaj ne bi prijateljev povabili kar v restavracijo na kolesih?



Novi vlak se bo imenoval po velikem arhitektu Jožetu Plečniku, čigar delo je tudi ljubljansko Tromostovje.

Delavnica EU

Možnosti financiranja nabave železniških vozil za potniški promet

Generalni direktorat za energijo in transport EU je 30. septembra v Bruslju organiziral delavnico o pogojih, možnostih in oblikah financiranja nabave železniških vozil v železniškem potniškem prometu. Posodobitev voznega parka in s tem povezano povečanje prevoznih zmogljivosti v potniškem prometu sta aktualna in nujna zlasti v novih članicah EU in v državah, ki se na vstop še pripravljajo. Pričakovana liberalizacija trga od železniških prevoznih podjetij zahteva primerno konkurenčnost pri ponudbi prevoznih storitev. Dejstvo je, da vlaganja v prevozna sredstva potniškega prometa v novih članicah EU v preteklosti niso bila zadostna, da bi lahko izpolnili vsa pričakovanja uporabnikov storitev. Ob bližnji prihajajoči liberalizaciji so konkurenčne možnosti takšnih prevoznikov, v primerjavi z železniškimi prevozniki iz držav Zahodne Evrope, zelo slabe. Delavnice so se poleg predstavnikov železniških podjetij iz novih in prihodnjih članic EU udeležili tudi predstavniki številnih proizvajalcev železniških vozil ter predvsem organizacij s področja financiranja, kot so UNIFE (evropsko združenje proizvajalcev železniške opreme in vozil), Eurofima (družba za financiranje nabave železniških vozil) ter EIB (evropska investicijska banka). Vsa navzoča železniška podjetja so nastopila v okviru evropskega združenja železniških in infrastrukturnih podjetij CER. Slednje je pov-

sem upravičilo svoj slogan The Voice of European Railways, ko je bilo treba predstavnikom Generalnega direktorata za energijo in transport predstaviti dejanske razmere na železniškem trgu v novih in perspektivnih članicah EU.

Vsebina delavnice je bila razdeljena na tri sklope:

- predstavitev možnosti, pogojev in pomena investicij v posodobitev oziroma obnovo železniških vozil, s strani EU,
- predstavitev dejanskih razmer in možnosti za izvedbo investicij v novih članicah EU, s strani CER,
- izmenjava mnenj o možnosti izvedbe v okviru znanih pogojev med navzočimi predstavniki strokovnih organizacij in bank ter železniških podjetij.

Pomemben je bil predvsem govor direktorja CER, Johannesa Ludewiga, ki je opozoril na upoštevanje dejanskih razmer v novih članicah EU. Te železniškimi prevoznimi podjetjem, kljub izraženim nameram in finančno podprtih ciljem EU, še ne omogočajo potrebne konkurenčne prilagoditve. Značilne so predvsem izrazito kratkoročne pogodbe (eno leto ali celo manj), ki jih imajo železniški prevozniki sklenjene z ustreznimi državnimi institucijami za izvajanje javnega železniškega prometa. Kratkoročne pogodbe in s tem pogosto povezane tudi nedoločene ali spreminjajoče se prometne politike lahko resno ogrozijo železniške prevoznike v novih članicah Evropske unije.

V takšnih razmerah delovanja železniška podjetja ne bodo mogla uspešno uporabiti sicer ugodnih pogojev za prenovo oziroma posodobitev voznega parka. Evropski trg železniških prevoznih storitev bo po letu 2010 odprt za prosto konkurenco, najprej v mednarodnem, potem še v notranjem prometu. Pri tem je tudi z vidika mednarodnega prometa treba upoštevati možnost kabotaže tudi v notranjem prometu.

V povezavi z naštetimi težavami je bila predstavitev in argumentacija gospoda Ludewiga zelo konkretna in dobrodošla. Le z učinkovitim usklajevanjem prihodnjih dejavnosti bomo evropske železnice lahko dosegle zastavljene cilje. Drugače bomo ob uvedbi liberalizacije soočeni z izrazito neprimerljivo konkurenčno sposobnostjo železniških podjetij v okviru EU. Pomembno je, da so »izzvani« predstavniki EU sprejeli in upoštevali izražene pomisleke ter izrazili tudi pripravljenost za bolj konkretno delovanje. Liberalizacija transportnega trga naj ne bi bila le politična odločitev brez ustreznih praktičnih korakov za ustrezne prilagoditve železniških podjetij. V pogovorih s predstavniki strokovnih ali finančnih organizacij so bile sicer ugotovljene številne možnosti za financiranja nabav železniških vozil. Vsekakor pa bo za njihovo izrabo najprej treba zagotoviti vse potrebne osnove.

Podobne dialoge bi bilo treba sprožiti tudi v Sloveniji. Ne naza-

dnje bi lahko tudi v Sloveniji pripravili podobno delavnico kot dialog med državnimi organi in prevoznikom, kjer bi lahko sodelovali tudi določeni predstavniki organov EU oziroma evropskih finančnih in strokovnih organizacij s področja železniških investicij.

Priloga D (CUV) k novikon venciji Cotif in vsebina Splošne pogodbe o uporabi

Nov način uporabe tovornih

Že nekaj časa pričakujemo uveljavitev nove Konvencije o mednarodnem železniškem prometu Cotif, kar se bo očitno zgodilo v začetku prihodnjega leta. Ena izmed posledic te uveljavitve bo tudi uvedba novega načina uporabe tovornih vagonov. Da bi lažje razumeli spremembe, je treba opozoriti na to, da novi Cotif zamenjuje pojem lastnika vagona z imetnikom. To je »oseba, ki kot lastnik ali imetnik razpolagalne pravice trajno uporablja vagon kot prevozno sredstvo«.

Razlik oziroma poudarkov je glede na sedanjo uporabo vago-

nov kar nekaj. Tehnično dovoljenje za vagon je po novem v pristojnosti državnega organa – trenutno agencije za železniški promet. Vpeljal se bo centralni evropski register vseh vagonov, vendar še nihče ne ve, kdaj bo zaživel, zasebni vagoni in vagoni, ki so last železniških prometnih podjetji (ŽPP), so izenačeni. Vsa pravila veljajo za obe vrsti vagonov, dosedanja pogodba o uvrstitvi vagonov pa bo nadomestila pogodba o uporabi vagonov. Imetnik ima popolno razpolagalno pravico do vagona. V praksi to pomeni, da brez soglasja

imetnika ne bomo smeli nakladati vagonov ob vrnitvi. Novost je tudi vračanje praznih vagonov na dogovorjeno postajo, in ne več le na mejni prehod. Potrebna pa bo izmenjava podatkov o statusu vagonov, da bo vsak imetnik lahko ugotavljal položaj in status svojega vagona ter dosegel čim boljše gospodarjenje z vagoni. Novi bodo napisali na vagonih. Iz številke vagona ne bo več moč prepoznati njegovega lastnika. To bo mogoče ugotoviti le iz drugih napisov in iz centralnega evropskega registra. Najemnina RIV bo ukinjena, vpeljana pa

bo vagonsko nadomestilo, to je odškodnina, ki se bo plačevala kot odškodnina za čezmerno zadrževanje vagonov pri kakem ŽPP. V bistvu se bodo za prevoze določili prevozni roki – nekakšni izročilni roki, vagonsko nadomestilo pa se bo začelo zaračunavati po preteku teh rokov. Spremenjeno bo tudi obračunavanje vagonskega nadomestila glede na sedanjo najemnino RIV. Sedaj na obračun vpliva serija vagona in čas zadrževanja v urah, poslej bo odločilna serija vagona, dolžina vagona preko odbojnikov in čas zadrževanja v



vagonov (AVV)

vagonov

koledarskih dneh.

Spremembe so načrtovane tudi pri prevozih praznega vagona kot prevoznega sredstva z vagon-skim listom CUV (isti obrazec za tovorni list CIM in vagonski list CUV z ustrežno oznako na obrazcu). Prevoz praznega vagona plača imetnik. Novosti pričakujemo tudi pri odgovornosti za vzdrževanje vagonov in pri sklepanju komercialnih pogodb. Po novem bo za škodo, ki jo povzroči vagon, odgovorna oseba, ki je vagon dala na razpolago, da se uporablja kot prevozno sredstvo, če bo za to kriva. Za škodo na vagonu pa je kriv ŽPP, ki je skrbnik vagona, razen če ne dokaže, da škoda ni nastala po njegovi krivdi.

Da bi si olajšali nepregledno množico pogodb oziroma dvostranskih ali večstranskih sporazumov med posameznimi ŽPP-ji, sta se UIC in UIP (mednarodno združenje lastnikov zasebnih vagonov) dogovorila o Splošni pogodbi o uporabi vagonov (nemško Allgemeiner Verwendungsvertrag von Güterwagen – AVV, angleško Standard usage contract in francosko Contrat uniforme d'utilisation des wagons – CUU). Za lažje razumevanje bomo v nadaljevanju uporabljali kar nemško kratiko AVV.

AVV je krovná pogodba o uporabi vagonov med imetniki vagonov. Dopolnile jo bodo dvostranske oziroma večstranske pogodbe in sporazumi. Pridružitve k AVV ni obvezna, vendar bo moral imetnik vagonov, ki tega ne bo storil, z vsakim ŽPP-jem posebej skleniti posebno pogodbo. Končna verzija AVV je bila sprejeta in smo jo tudi že prejeli, vendar ugotavljamo, da so med nemško, francosko in angleško različico razlike. Kljub sprejetju še vedno manjkata Priloga 8 in pa Priročnik za praktično

uporabo AVV, ki naj bi bil izdan v kratkem. Ne glede na navedeno pa je vsebina AVV sestavljena iz samega AVV-ja in priloge.

V preambuli je opisan namen AVV-ja.

Prvo poglavje govori o predmetu, področju uporabe, odpovedi in spremembah pogodbe:

- komercialni pogoji za uporabo vagonov niso predmet AVV,
- določila se uporabljajo med imetniki vagonov in ŽPP-ji,
- AVV velja, če ni drugih pogodb,
- k pogodbi se je mogoče pridružiti 1. januarja ali 1. julija,
- AVV se lahko odpove najmanj šest mesecev pred koncem koledarskega leta.

Obveznosti in pravice imetnika vagonov so opisane v drugem poglavju:

- imetnik mora skrbeti za vzdrževanje vagonov in tehnično dovoljenje za vagono,
- določena je vsebina napisov na vagonih – za zdaj v okviru Objave UIC 438-2,
- zagotovljena je razpolagalna pravica nad svojimi vagoni,
- določena je obveznost dajanja navodil za ravnanje s svojimi vagoni.

Tretje poglavje določa obveznosti in pravice ŽPP:

- opredeljena sta sprejem in razlogi za zavrnitev vagonov – razlik glede na sedanje stanje skorajda ni,
- ŽPP morajo z vagoni ravnati skrbno in vestno ter jih redno pregledovati,
- prevozni roki so predmet dogovora, sicer veljajo izročilni roki v skladu s členom 16 CIM,
- opredeljene so oprostive odgovornosti za prekoračitve prevoznega roka: krivda imetnika, pomanjkljivosti na vagonu ali na nakladu ...
- vagonsko nadomestilo za prekoračitve prevoznih rokov se

določi z dogovorom, sicer velja način obračuna po Prilogi 6 AVV,

- ŽPP prevoz praznih vagonov opravlja v skladu z navodili imetnika in z vagonskim listom CUV,
- če imetnik ne da pravočasnih navodil za ravnanje z vagonom, se vagon vrne imetniku na dogovorjeno postajo ali geografsko območje,
- ŽPP imetniku posreduje podatke, ki so potrebni za obratovanje in vzdrževanje vagona.

Četrto poglavje obravnava ugotavljanje in obravnavanje škode na vagonih, ki so v skrbništvu ŽPP:

- škoda se takoj zapiše v Zapisnik o dejanskem stanju, izvod oziroma kopijo prejme imetnik,
 - če se vagon kljub poškodbi še naprej uporablja, navzočnost imetnika pri ugotavljanju škode ni potrebna,
 - določeni so podatki, ki jih mora ŽPP takoj po poškodbi posredovati imetniku: številka vagona, stanje vagona (naložen, prazen), datum in kraj izločitve, vzrok izločitve, navedba službe, ki primer obravnava, predvideno trajanje nerazpoložljivosti vagona (do ali več kot šest delovnih dni),
 - ŽPP vagon usposobi v skladu s prilogo 10 AVV. Za popravila, dražja od 750 evrov, je potrebno soglasje imetnika. Če imetnik ne odgovori v dveh delovnih dneh, se vagon popravi,
 - vagon se šteje kot izgubljen, potem ko pretečejo trije meseci od vložitve zahteve po poizvedbi po njem,
 - odškodnina za izgubljeni vagon se obračuna po Prilogi 5 AVV.
- Odgovornost za izgubo ali poškodbo vagona je urejena v petem poglavju:
- ŽPP uporabnik odgovarja za škodo, povzročeno na vagonu, razen če dokaže, da škoda ni

nastala po njegovi krivdi, zlasti pa, če je škoda nastala zaradi višje sile, krivde tretjega, če je imetnik vagon slabo vzdrževal ali če je za nastalo škodo kriv imetnik,

- za obravnavanje škod se uporablja Priloga 12 AVV: škodo, pripisano imetniku, poravnava imetnik; škodo, pripisano ŽPP, poravnava ŽPP uporabnik do višine 750 evrov; škodo, pripisano ŽPP, višjo od 750 evrov, poravnava ŽPP uporabnik, razen če dokaže, da škoda ni nastala po njegovi krivdi,
- izguba vagona se obravnava po Prilogi 5.

Šesto poglavje govori o odgovornosti za škodo, ki jo povzroči vagon, in določa, da je imetnik ali predhodni uporabnik vagona odgovoren za škodo, ki jo povzroči vagon.

V sedmem poglavju je opredeljena odgovornost pogodbene stranke za svoje uslužbenice in osebe, ki sodelujejo pri izpolnjevanju pogodbe, v osmem poglavju pa so še končne določbe.

AVV dopolnjuje še 12 prilog: seznam imetnikov in ŽPP, podpisnikov pogodbe, opredelitve pojmov, vagonski list, zapisnik o škodi na vagonu, metoda izračuna ostanka vrednosti vagona, vagonsko nadomestilo, nadomestni deli, poslovnik AVV (še ni izdelan), pogoji za predajno tehnični pregled tovornih vagonov (sedanja Priloga XII RIV), tekoče in obdobjno vzdrževanje, napisi in oznake na vagonih (sedanja Objava UIC 438-2), katalog škod na vagonih (še v izdelavi).

Ker AVV s prilogami v celoti še ni izdelan in ker bi se hoteli kar najbolj izogniti nejasnostim pri njegovi uporabi, se bomo, kot kaže, s praktično vsemi ŽPP dogovorili, da bomo za vagono, last ŽPP, tudi leta 2006 uporabljali Pravilnik RIV 2000.

Aktualno

Okrevanje po Katrini

Po razdejanju, ki ga je povzročil hurikan Katrina, so ameriške železnice s prizadetih območij v obnovo vložile ogromno prizadevanj. Eden od dokazov te trditve je železniško podjetje Norfolk Southern, ki je svojo povezavo z New Orleansom odprlo že 13. septembra po izredni obnovi mosta na jezeru Pontchartrain. Skoraj 8 od skupaj 9,3 kilometra tirnic je odneslo z vrha mosta naravnost v jezero. Na srečo je most utrpel le površinske poškodbe. NS so uporabili devet žerjavov na barkah, s katerimi so z jezerskega dna dvignili tirnice, ki so jih lahko večinoma ponovno vgradili na most. Kjer je bilo treba, so zamenjali tudi pragove in namestili nov gramož. Preostale ekipe pa so popravile še 14,5 kilometra proge, ki poteka skozi New Orleans. Delavci Norfolk Southerna so po rekordnem neurju pregledali 2.253 kilometrov prog, odstranili 5.500 podrtih dreves, zamenjali 11.000 pragov in razložili 55.000 ton gramoza.

Čeprav je večina železnic svoje proge odprla že do sredine septembra, pa so na nekaterih progah še vedno omejitve, večja pristanišča, kot so New Orleans, Mobile in Gulfport pa še ne obratujejo s polno močjo.

Pametna kartica na Danskem

Danska bo druga evropska država, ki bo uvedla državno pametno kartico – vozovnico, ki bo veljala na vlakih, avtobusih in metrojih vseh prevoznikov. Projekt vodi delniška družba, ki so jo ustanovili vsi danski javni prevozniki. Po pilotskem projektu leta 2007 bodo potovalno kartico leto pozneje uvedli v Kopenhagen in okolici, leta 2009 pa se bo razširila po vsej državi. Pogodba o uvedbi novih kartic predvideva uvedbo najmanj enega milijona brezkontaktnih kartic do leta 2009.

SŽ in HŽ o novih projektih



Sodelovanje v potniškem in tovarnem prometu ter interoperabilnost v prometu med Slovenijo in Hrvaško so bile glavne teme pogovorov med vodstvi slovenskih in hrvaških železnic, ki so potekali 12. oktobra na Otočcu.

Dr. Jože Jurkovič je svojemu hrvaškemu kolegu Davorinu Kobaku najprej predstavil stanje, v katerem je naše podjetje. Poudaril je, da prevozi sicer naraščajo, toda promet ovirajo ozka grla na infrastrukturi ter pomanjkanje voznih sredstev. Opisal je tudi predvideno reorganizacijo podjetja ter spremembe železniške zakonodaje. Generalni direktor Hrvaških železnic, Davorin Kobak, je povedal, da ima uprava HŽ-ja trenutno le dva člana; v kratkem naj bi imenovali še dva. Hrvaške železnice so v prvih

osmih mesecih leta prepeljale za štirinajst odstotkov več tovora in za osem odstotkov več potnikov kakor lani. Zato pričakujejo, da bodo tudi konec leta dosegli postavljene cilje, zlasti ker se povečuje promet iz hrvaških luk proti notranjosti Evrope. Kobak je napovedal tudi, da bo z državnimi subvencijami za potniški in kombinirani promet poslovni rezultat konec leta pozitiven. Prvega januarja 2006 bo na Hrvaškem začel veljati novi Zakon o železnici, ki predvideva preoblikovanje HŽ-ja v skladu z evropsko zakonodajo. V tovarnem prometu slika trenutno ni najboljša, saj je obseg prevozov v prvih osmih mesecih leta za sedem odstotkov manjši kakor v istem lanskem obdobju. Kobak je poudaril, da bodo HŽ še naprej konstruktivno podpirale produkta East Express in

Sava Express ter druge produkte. Po njegovem prepričanju pa je nujna preglednost poslovanja med udeleženi podjetji, ki je pri AS Expressu ni bilo.

Položaj v potniškem prometu je opisal Igor Hauptman, pomočnik generalnega direktorja SŽ. Dosedanje sodelovanje je dobro, kar kaže tudi rast števila potnikov. Udeleženci sestanka so se dogovorili, da bodo nadaljevali uresničevanje zamisli o uvedbi poslovnega vlaka med Ljubljano in Beogradom. Obe podjetji se bosta dogovorili tudi o novem sporazumu o določitvi komercialnih pogojev, v katerega bi lahko vključili tudi Železnice Srbije. Priložnosti pa se ponujajo tudi pri prevozih na svetovno nogometno prvenstvo, ki bo prihodnje leto v Nemčiji, ter pri izboljšanju storitev vlaka Mimara.

UIC in CER proti hrupu

Mednarodna železniška zveza UIC in zveza evropskih železnic CER sta 25. oktobra organizirali delavnico o zmanjševanju hrupa v železniškem tovornem prometu. Razpravljali so o novih ukrepih v sklopu evropske direktive 2002/49. Ta namreč od vseh članic EU zahteva, da do leta 2007 pripravijo akcijsk načrte za zmanjševanje hrupa. Razprava je pokazala, da bi zahteve direk-

tive evropske železnice lahko izpolnile, saj jim tehnologija omogoča zmanjšanje hrupa tovornih vlakov za 8 do 10 decibelov. To bi lahko dosegli z vgradnjo novih zavornjakov. Analize so namreč pokazale, da je zmanjševanje hrupa najučinkovitejše in najcenejše prav na njegovem izvoru. UIC naj bi natančen program predelav pripravil do naslednjega poleta.

V praksi pa bo načrtovane predelave težje izpeljati, je opozoril izvršni direktor CER-a, Johannes Ludewig. »Z novimi zavornjaki bi morali opremiti okrog 600.000 vagonov po vsej Evropi,« je opozoril. Zato bo železniški sektor po njegovem prepričanju potreboval podporo državnih in evropskih institucij. Same železnice takšnega finančnega bremena ob neurejenih tržnih raz-

merah ne bodo zmogle, je še povedal.

Delavnice so se udeležili tudi predstavniki Evropske komisije, ki so potrdili, da so spremembe na zavornih sistemih pogosto lahko bolj učinkovite od gradnje protihrupnih ograj ob progi. Evropska komisija je pripravljena na pogovore o zunanjem financiranju, pričakuje pa natančnejše podatke o potrebnih vlaganjih.

APARTHOTEL POHORJE***

Spoštovani ... oddahnite si ...
Prispeli ste.

Vsakodnevno enoličnost ste pustili za seboj, pred vami so dnevi doživetij in sprostitve
v objemu svežine pohorskih gozdov ...

... globoko vdihnite ... čutite ... zdaj ste na Pohorju ...
... nenavadno, pač!

Podrobnejšo predstavitev
naše ponudbe vam bomo z
veseljem posredovali na:

tel. 02 / 603 67 00

faks 02 / 603 67 41

e-mailu

info@aparthotel-pohorje.com



www.aparthotel-pohorje.com

Ko boste razmišljali o prihodnjem kraju za vaš seminar, delavnico, poslovno srečanje ... in nenazadnje počitek in sprostitve, nikar ne prezrite številnih možnosti, ki vam jih nudimo v Aparthotelu Pohorje*** in njegovem naravnem okolju. Pa naj gre za naše sodobno opremljene apartnaje, seminarske prostore za organizacijo različnih poslovnih in družabnih srečanj, avtohtono in sezonsko obarvano pohorsko in štajersko kulinariko po meri modernega človeka ali pa številne možnosti sprostitve in aktivnosti, ki jih nudi neposredna okolica –sprehodi, pohodništvo, gorsko kolesarjenje, jahanje, adre-

nalinski športi, zeliščarstvo, gobarjenje in raznovrstne zimske radosti v največjem slovenskem smučarskem središču.

Po delovnem, športnem ali samo mirnem dnevu si ob kaminu privoščite kozarec vrhunskega vina, ki so ga pridelali v mariborskih vinorodnih gričih.

Dovolite nam, da to kratko predstavitev namesto s pozdravom sklenemo s pozivom.

Poskusite!

Z veseljem vam bomo predstavili možnosti in prednosti ter jih uskladili z vašimi željami. Sodelavci Aparthotela Pohorje***

Sv. Katarina, v ozadju Stol.

Na izlet z vlakom

Skozi Blejski Vintgar

Z ž. p. Vintgar drži več izletniških smeri in vse so prave. Vsaka nas napoti skozi Blejski Vintgar, potem pa lahko krenemo nazaj na izhodišče ali na bližnjo železniško postajo Podhom, morda pa se napotimo kar na Bled.

Blejski Vintgar je ena najlažje dostopnih rečnih tesni pri nas. Pred dobrimi 110 leti so skozi sicer nedostopno sotesko nadelali pot, uredili galerije in mostove. Tako se lahko udobno sprehodimo skozi svet, ki je po navadi skrit očem ter zaviti v skrivnosti neznanega. Hoja skozi *Vintgar* je komaj daljša od pol ure, vendar traja poljubno dolgo, saj barvite vodne globine in visoke skalne stene kar naprej ustavljajo korak. Ko se tesen razširi in pridemo v širšo dolino ter do prvih hiš, pridemo v drug svet. Po nadvse udobni poti pod Homom, ki mu ne pravijo zastoj »prestol Gorenjske«, si privoščimo enega najbolj razglednih sprehodov v teh krajih. Vsa gorenjska ravan je kot na dlani, izza bližnjega grebena se postopoma odstrejo vrhovi Karavank. Tudi tu ne gre, da bi hiteli. Sploh najlepše je, če se tu ali tam kar usedemo na klop ob poti ter si z razgledi privoščimo vse širine, kar jih je.

Z železniške postaje Vintgar gremo na cesto, po njej levo

mimo trgovine do razcepa pri znamenju, kjer srečamo prvi smerokaz Vintgar. Po njegovem nasvetu gremo skozi vas, razcepi so označeni, do slapa Šum in začetka Vintgarja. Za prehod skozenj nam v poletni sezoni in ob koncu tedna zaračunajo vstopnino.

Ko se skozi veličastne tesni Vintgarja sprehodimo do ceste, gremo po njej čez Radovno in na prvem razcepu nad ovinki najbolj levo, kot kaže smerokaz Katarina. Po stezi čez travnike se napotimo pod gozd. Vrh travnikov se od širše poti, po kateri hodimo, odcepi ozka steza v gozd, po kateri se lahko vzpemo na Hom (834 m) ter z vrha sestopimo do cerkve sv. Katarine. Sicer nadaljujemo naprej po širši poti po razglednih pobočjih, skoraj ves čas po ravnem, do cerkve sv. Katarine. Skozi Vintgar in pod Homom hodimo do sem približno **1 uro in 30 minut**, po različici čez Hom pa **30 minut** več. Zatem imamo tri možnosti: če pri cerkvi zavijemo levo, gremo nazaj mimo Radovne in v **dobre pol ure** pridemo na izhodiščno železniško postajo. V tem in v naslednjem primeru hodimo **vsega skupaj okrog 2 uri do 2 uri in 30 minut**.

Še krajša možnost se ponuja, če

pri cerkvi zavijemo desno in se po cesti spustimo v vas Zasip, kjer gremo desno v Podhom do železniške postaje.

Najbolj izzivalno pa je podaljšanje izleta na Bled, kamor iz Zasipa nadaljujemo po cesti. Ko pridemo na križišče s Prešernovo cesto, gremo desno do kapelice. Pri njej gremo levo na Grajsko cesto in tik pred gostilno Bledec desno navkreber, smerokaz *Grad 1*. Vzpemo se do parkirišča pod gradom, kjer nas na desni strani pod njim čaka označena pot; prej si lahko ogledamo grad, muzej in si privoščimo široke poglede na Bled. Nato gremo po omenjeni poti pod gradom proti vzpetini Višče. Mimo vrha pridemo na prečno pot in po njej desno do prvih hiš na robu gozda. Tam stopimo levo čez potok, gremo na Kolodvorsko cesto in po njej levo do železniške postaje Bled. Od cerkve sv. Katarine do sem hodimo **1 uro 30 minut do 2 uri**. **Skupaj 3 do 4 ure** hoje.

Zemljevida izletniška karta Gorenjska (1 : 50.000), turistična karta občine Bled (1 : 30.000). Iz smeri Nova Gorica se proti Jesenicam odpeljemo ob 7.35 in na ž. p. Vintgar izstopimo ob 9.33. Z ž. p. Bled jezero se nazaj proti Novi Gorici odpelje-

mo ob 17.07. Z Jesenic se ob koncu tedna edini dopoldanski vlak ustavi na ž. p. Vintgar ob 11.22, z Jesenic pa odpelje 7 minut pred tem. S postaje Bled jezero se proti Jesenicam odpeljemo ob 17.10. Tako v prihodu kot v odhodu ima vlak zvezo za Ljubljano.



Nad Vintgarjem se boči most železniške proge.

Po sledih prve gomulke na svetu

Gomulke – le kdo ne pozna teh priljubljenih elektromotornih vlakov, ki so že več kakor štirideset let nepogrešljivi v lokalnem prometu na naših elektrificiranih progah. Poleg v Sloveniji take garniture vozijo le še na Hrvaškem in na Poljskem. Predvsem na Poljskem, saj gomulke izvirajo prav od tam. Začelo se je davnega leta 1961, ko so v tovarni Pafawag v Wrocławu izdelali prvi tak motornik, sestavljen iz treh vagonov in označen z EN57-001. Do leta 1997, ko je iz Pafawaga prišel še zadnji žóltek (slov. rumenček), kot so zaradi prvotnega rumeno-modrega opleska te vlake

imenovali Poljaki, so jih naredili okrog 1.500 in čeprav jih veliko ne vozi več, po vsej Poljski pomenijo hrbtenico potniškega prometa.

Med več kakor tisoč gomulkami, ki danes vozijo po Poljskih državnih železnicah (Polskie koleje państwowe), je moč najti ogromno različnih primerkov, ki se med sabo razlikujejo po oplesku, notranji ter zunanji opremini in številnih drugih podrobnostih. Izdelovali so jih v štirih različnih serijah, in sicer EN57, ki so tričlenske, ter EN71, ED72 in ED73, ki so štiričlenske in jih je skupaj za manj kakor desetino. Najnovejše ter v zadnjem obdo-

bju prenovljene enote so že zelo podobne sodobnim potniškimi vlakom, nekatere pa imajo celo prvi razred ter bife. Ne manjkajo niti nenavadni primerki, ki so bili sestavljeni iz ostankov več med sabo različnih garnitur, ali pa v izrednih dogodkih poškodovane enote, pri katerih so uničeni del obnovili drugače od izvirne podobe vozila. Vendar pa se med vso to nepregledno množico gomulk, ki vsak dan prevozijo na tisoče potnikov, skriva ena, ki se je od svojih prvotnih dni ohranila natanko takšna, kot je bila nekdaj, in kljub visoki starosti še vedno služi svojemu namenu. V mislih imam že omenjeno garni-

turo EN57-001, ki nosi častitljiv naziv prve gomulke na svetu ter je v štiriinštiridesetem letu obratovanja še vedno v rednem prometu na poljskih progah!

Ker nam je ljubiteljem železnic prvo vozilo določene vrste vedno še posebej drago, sva se avtorja tega članka letošnjega septembra odpravila na Poljsko z enim samim jasnim ciljem: poiskati prvo gomulko na svetu ter se peljati z njo! Takrat si še niti približno nisva znala predstavljati, kako zahtevna je naloga, ki sva si jo zadala. Pred odhodom sva vedela le to, da vozi nekje v širši okolici Krakówa, za natančnejše informacije pa sva se

Tričlenska gomulka vrste EN57.



zanašala na prijaznost poljskih železničarjev in upala, da bodo razumeli želje dveh ljubiteljev gomulk. Takoj po nastanitvi v hotelu sva se vrnila na krakovsko postajo in kaj hitro naletela na težave. Prav nenavadno je, da skoraj nihče, niti osebe na informacijah, ne zna angleško. Na srečo sta poljski in slovenski jezik dovolj podobna, da je sporazumevanje sicer mogoče, vendar le, če se oba sodelujoča v pogovoru dovolj potrudita za to. Takih pa je v Krakówu malo. Po nekaj urah sva končno našla skupino železničarjev, ki so razumeli najino vprašanje, za odgovor celo pobrskali po računalniku ter nama s precej nejevolje posredovali nič kaj obetaven podatek: EN57-001 ne vozi več! Odstavljena!

Čeprav so se nama praktično takoj po prihodu na cilj vsi načrti razblinili, k sreči nisva izgubila volje in optimizma za naslednje dni. Če se že ne bova mogla peljati z njo, si jo še vedno lahko vsaj ogledava. Četudi odstavljen, nekje vendarle mora biti! Tako sva se odpravila v Sucho Beskidzko, slabih 70 kilometrov južno od Krakówa, kjer je kurilnica, ki je hkrati tudi nekakšen depo za odslužene elektromotornike. Iskane gomulke tam sicer nisva našla, sva pa v kurilnici naletela na nekaj zelo prijaznih delavcev, ki so nama bili pripravljeni pomagati. Z najinim vprašanjem so naju naslovili k samemu šefu kurilnice, Zbigniewu Miki. Takoj se je videlo, da gre za enega tistih železničarjev, ki to niso le po poklicu, temveč tudi po duši in srcu! In kakšno presenečenje, v nekaj minutah mu je uspelo izvedeti, kje je EN57-001 ter kateri vlaki bodo naslednji dan vozili v njeni sestavi! Kaj sva si ob tem mislila o prometnikih iz Krakówa, gotovo ni težko uganiti. Morda pa sva jim šla zgolj na živce in se jim je tisto zdel najlažji način, da se naju znebijo ...

V Suchi Beskidzki pa je bilo vse drugače. Naključno srečanje treh ljubiteljev železnic je nanese lo na prijeten klepet o naših in

njihovih vozilih. G. Mika je bil res zanimiv sogovornik. Ne le, da se mu ni bilo težko potruditi, da je razumel slovenščino, povedal nama je tudi veliko novega o vlakih, ki vozijo po Poljskem, seveda predvsem o žóhtkih (izgovori žutek). Železničarji, ki jim vlaki pomenijo nekaj več kot le vsakodnevno rutino, gojijo do prve gomulke na svetu prav poseben odnos. Zanj imajo celo ime, pravijo ji Jedyńka (slovensko Enka), in kljub tako preprostem imenu vsakdo ve, kaj ima človek v mislih, ko omeni to besedo.

Naslednji dan naj bi Jedyńka vozila na progi med Tarnówom in Krynico, to je v vzhodnem delu pokrajine Mala Poljska. Vendar pa se težave tu še niso končale. Ravno tisti teden je bil promet na tej progi oviran zaradi gradbenih del, tako da je bil dopoldne del proge zaprt za promet, obrat garnitur pa zato drugačen kot sicer in precej nepredvidljiv. Jedyńka bi morala ob 7.47 odpeljati iz Tarnówa do Grybówa, kraja, kjer je bil začetek zapore. Zanašala sva se na to informacijo, se zgodaj zjutraj odpravila do Tarnówa, tam pa je bil položaj drugačen od predvidenega. Ob peronu je stala druga gomulka. Spet sva morala spraševati

in upati na prijaznost poljskih železničarjev, k sreči tudi tokrat ne zaman. Izvedela sva, da je Jedyńka na drugi strani zaprtega dela proge, med Nowym Sączem in Krynico, saj je iz Tarnówa odpeljala kot prvi jutranji vlak, še pred začetkom del. Pravzaprav kar dober položaj, saj je bila zato dobesedno ujeta na tistem delu proge in je ne bo težko najti! Ostalo pa nama je le še bolj kot ne ugibanje, kateri vlak bo vozil v njeni sestavi. S preračunavanjem podatkov iz voznega reda sva vse upe stavila na opoldanski vlak Krynica–Tarnów. Čakala sva ga na idiličnem majhnem postajališču Piwniczna Zdrój, dolge pol ure, ki so se vlekle kot pol dneva. In res, ob 11.20, točno po voznem redu, se je izza ovinka in drevov ob progi čisto počasi, skoraj malce sramežljivo, začela risati silheta gomulke, ki je iz trenutka v trenutek bolj spominjala na Jedyńko, in le nekaj sekund za tem so očem postale vidne tudi številke na njenem čelu: EN57-001! Še preden sva se zares zavedla, je že stala ob peronu, čisto prava in resnična, prva gomulka na svetu! Sledili so nepozabni trenutki vožnje z njo, ki sva jih podaljšala še v naslednji dan ...

Kaj se bo v prihodnosti zgodilo z Jedyńko, trenutno še ni znano. Dejstvo je, da taka, kot je sedaj, dolgo ne bo več mogla voziti, saj je bila zadnjič v reviziji pred dobrimi štirimi leti, kar po poljskih standardih pomeni, da jo bo kmalu treba odstaviti. Na srečo pa bojzani, da jo bodo razrezali za staro železo, ni, saj zainteresirani poljski železničarji ter ljubitelji železnic tega nikoli ne bi dopustili. Nedvomno jo čaka revizija, o kateri pa kroži več različnih teorij. Ena od možnosti je, da jo bodo posodobili kot vse druge, druga pa, da jo bodo le obnovili, vendar ohranili njeno zdajšnjo podobo. Tako obnovljena bi lahko še vedno ostala v rednem prometu, zelo verjetno pa je tudi, da bo vozila le ob posebnih priložnostih, na primer kot muzejski vlak. Na vsak način je lepo videti, da imajo Poljaki spoštljiv odnos do svoje tehniške dediščine ter da jim Jedyńka dejansko nekaj pomeni. Prav poseben, kar malce vznemirljiv občutek te prevzame, ko si v mislih skušaš naslikati 22. december 1961, dan, ko se je gomulka prvič odpravila na pot ... in predvsem ko se zaveš, da je bila to ravno ta gomulka, ki te prav zdaj vozi nekje po Poljskem ...

Takole sva zagledala čisto prvo gomulko na svetu – EN57-001!



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**

