

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



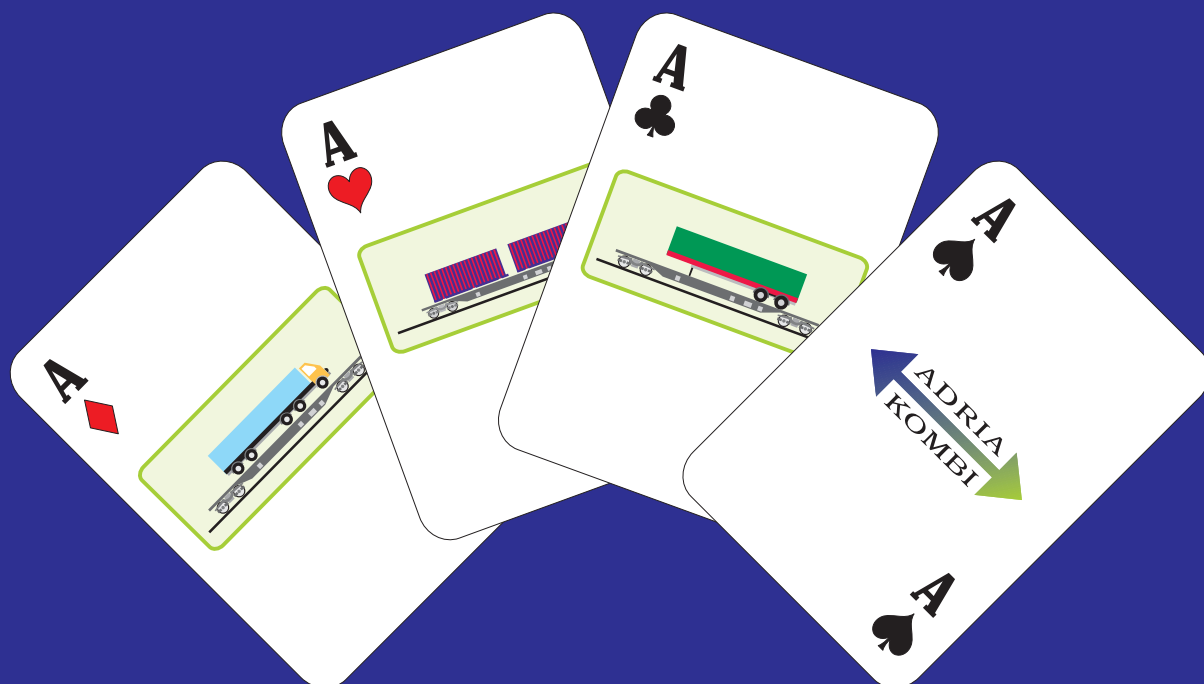
Aktualno
Route Managment System
Za sodobnejšo konstrukcijo voznih redov

Potniški promet
Z vlakom na tuje
Čas za ženske

Tovorni promet
Januarski rezultati nadpovprečni

Reportaža
Sejem igrač Nürnberg 2007

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, Igor Kuralt, Miško Kranjec, Marko Tancar, Zoran Račič, Dario Cortese, Tilen Šetina, arhiv SŽ, arhiv Voest Alpine. • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopiesov ne vračamo.

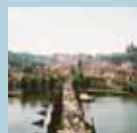
Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 10. aprila. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. marca.



Aktualno

Na Slovenskih železnicah od leta 1992 uporabljamo računalniški sistem za konstrukcijo voznega reda z imenom BRAVOZ. Korak naprej smo naredili z začetkom uporabe novega sistema ROMAN.



Potniški promet

Vsepovsod okoli nas so čudovita mesta, ki kar vabijo na obisk z vlakom. Ker pa sta marca dva datuma, ki sta uradno namenjena le ženskam, je tukaj priložnost, da svojo drago zapeljete ...



Tovarni promet

Ne le po vremenu, temveč tudi po količini prepeljanega blaga je letošnji januar sodil bolj v pomladanske mesece (marec, april) kot pa na začetek leta.



Tovarni promet

Voest Alpine je vodilno podjetje v Evropi v jeklarski industriji in obenem eden od naših najpomembnejših poslovnih partnerjev v tovarnem prometu.



Reportaža

Letos je v Nürnbergu od 1. do 6. februarja potekal 58. mednarodni sejem igrač, na katerem je bilo precej novosti s sveta malih železnic.

3

5

7

8

14



1

Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Letni Obračun

Leto 2006 nam je prineslo precej vzponov in padcev, med slednjimi so bile najbolj odmevne prav gotovo informacije o načrtovanih visokih izgubah in likvidnostnih težavah. Prve ocene so se gibale kar okrog šestih milijard tolarjev izgube in še septembra je predsednik nadzornega sveta napovedal, da bi se po pesimistični varianti višina izgube lahko ustavila pri štirih milijardah in pol - v tolarjih seveda.

Kot kažejo prvi, še ne dokončni podatki, pa slika našega lanskega poslovanja le ni tako črna. Lani smo v tovarnem prometu prepeljali 18,8 milijona blaga ter opravili 3.705 milijonov netotonskih kilometrov. V primerjavi z načrtom je bil obseg dela v prepeljanih tonah večji za slab odstotek, opravljenih netotonskih kilometrov pa je bilo za 1,9 odstotka manj od načrtovanih. V potniškem prometu je bil obseg dela pri obeh kazalcih večji od načrta - prepeljanih je bilo za 1,8 odstotka več potnikov in opravljenih za 0,7 odstotka več potniških kilometrov, kot je bilo načrtovano.

Slovenske železnice smo lansko poslovno leto končale z okrog 60 milijoni tolarjev izgube pred obdavčitvijo. S tem smo zaostali za poslovnim načrtom, ki je predvideval 11 milijonov tolarjev čistega dobička pred obdavčitvijo, a vseeno bistveno presegle črnogledne napovedi, ki so se pojavljale tako rekoč še pet minut pred dvanajsto. Po težavnem poslovanju v prvih devetih mesecih je poslovodstvo sprejelo kratkoročne ukrepe za izboljšanje poslovanja, ki so morali hitro pokazati rezultate. Na tire smo pridobili dodatne tovore in tako skoraj stoodstotno dosegli transportne prihodke v tovarnem prometu. Svoj delež je prispevala tudi država, saj je vlada konec novembra sprejela anekse k trem pogodbam za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb in z njimi predvsem poravnala nekatera že opravljena dela, ki pa še niso bila plačana.

Izguba torej nikakor ne tako visoka, kot je bilo pričakovano. Poleg tega je pomembno poudariti tudi, da smo takšen rezultat dosegli brez umetnega polnjenja prihodkovne strani s prodajo zemljišča v Novi Gorici in brez najemanja novih kreditov v zadnjih mesecih leta. Kljub lahko bi rekli relativno ugodnem poslovnem izidu pa ostaja dejstvo, da bo v prihodnje za izboljšanje rezultatov potrebnega še več truda. Evropski liberalizirani trg, ki se nam je še pred kratkim zdel tako zelo oddaljen, namreč ni več pred vrati, temveč v tovarnem prometu pogumno stopa skoznje, potniški promet pa mu sledi blizu za petami.

Poslovanje v letu 2006

Rezultati v okviru poslovnega načrta

Začetek marca je čas, ko se pod poslovanje lanskega leta že lahko potegne prva črta. In kaj se je pod njo zapisalo letos? Zaradi primerljivosti z lanskim poslovnim načrtom ostanimo kar pri tolarjih, ki so nam nena zadnje še vedno bolj »v ušesih« kot evri. Izraženo v tolarjih smo Slovenske železnice (ožja skupina) po prvih podatkih lansko poslovno leto končale z okrog 60 milijonov tolarjev čiste izgube pred obdavčitvijo. S tem smo nekoliko zaostali za poslovnim načrtom, ki je predvideval 11 milijonov tolarjev čistega dobička pred obdavčitvijo. Vsaj na papirju torej slab rezultat, a glede na težave v poslovanju, zlasti v prvih devetih mesecih, je to relativno ugoden rezultat. Zadnji trije meseci so bistveno pripomogli k zmanjšanju negativnega izida. V skladu s sklepom nadzornega sveta je poslovodstvo sprejelo kratkoročne ukrepe za izboljšanje poslovanja. S pridobljenimi dodatnimi tovori so bili načrtovani transportni prihodki v tovornem prometu skoraj stoo odstotno doseženi. Na podlagi 23. novembra sprejetih aneksov k pogodbam z Agencijo za železniški promet za vzdrževanje javne železniške

infrastrukture, vodenje prometa in prevoz potnikov v notranjem železniškem prometu pa so bila zagotovljena sredstva v skupnem znesku 2,1 milijarde tolarjev. Z njimi je država predvsem poravnala nekatera že opravljena dela na področju javnih gospodarskih služb, ki do tedaj še niso bila plačana. Posebej je treba poudariti, da je navedeni poslovni rezultat objektiviziran zaradi realne primerjave z letom 2005. V njem ni upoštevana nova računovodska usmeritev, ki večja popravila vozni sredstev obravnava kot investicije. Uveljavitev te usmeritve je vplivala na to, da smo Slovenske železnice (ožja skupina) dosegle računovodsko izkazan dobiček v višini 2,41 milijarde tolarjev. V tovornem prometu smo lani prepeljali 18,8 milijona ton blaga ter opravili 3.705 milijonov netotonskih kilometrov. S tem smo pri prepeljanih tonah nekoliko presegle načrte, rezultati pri netotonskih kilometrih pa so malenkostno pod načrtovanimi. Transportni prihodki so za 1.463 milijonov tolarjev presegle predlanske in za le 15 milijonov zaostali za načrtovanimi. Večji od načrtovanih so bili ostali prihodki. Žal so bili višji

od načrtovanih odhodki zaradi izrednih dogodkov iz preteklih let, stroški vzdrževanja vozil po škodnih dogodkih ter strošek amortizacije. Tovorni promet je tako leta 2006 posloval s čisto izgubo 2.144 milijonov tolarjev, pri čemer bo predvideni računovodski negativni rezultat zaradi vpliva računovodskih standardov znašal 258 milijonov tolarjev.

V potniškem prometu je bil obseg dela tako pri številu potnikov kot pri potniških kilometrih nekoliko višji od načrtovanega. Naši potniški vlaki so prepeljali 16,13 milijona potnikov ter opravili 793 milijonov potniških kilometrov. Boljši od pričakovanih je tudi poslovni izid. Dosežena je bila čista izguba 885 milijonov tolarjev (računovodski negativni rezultat zaradi vpliva računovodskih standardov znaša 313 milijonov tolarjev), kar je bolje od načrtovane izgube 1.750 milijonov tolarjev.

Na področju infrastrukture je bil dosežen čisti dobiček 850 milijonov tolarjev, načrtovana pa je bila izguba v višini 1.022 milijonov tolarjev. Značilno za infrastrukturo je, da je bil celotni dobiček infrastrukture v letu 2006 dosežen izključno s pri-

hodki iz drugih dejavnosti. Ti so pri vzdrževanju infrastrukture dosegli 1.250 milijonov tolarjev (za 550 milijonov tolarjev več od načrta), pri vodenju prometa pa 596 milijonov tolarjev prihodkov, kar je za 25 milijonov tolarjev več od načrtovanega.

Višje cene vozovnic

Cene vozovnic v notranjem potniškem prometu so se 1. marca povišale za največ 2,3 odstotka. Če podražitev, ki jo je v Uredbi o določitvi najvišjih cen prevoza potnikov po železnici v notranjem potniškem prometu sprejela vlada, ne bi bilo, bi v notranjem potniškem prometu prišlo do izpada sredstev v višini okrog 430 tisoč evrov na letni ravni.

Za leto 2007 predvidena nadomestila za pokrivanje razlike v ceni, ki jih Slovenske železnice prejemajo za izvajanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem železniškem prometu, so realno za 1,2 odstotka nižja od lanskih sredstev. Podražitev vozovnic v notranjem potniškem prometu s 1. marcem je pokrila le 95,8 odstotka tega zmanjšanja, 4,2 odstotka primanjkljaja bo ostalo nepokritega. Zadnji dvig cen je bil 1. marca lani, prav tako za 2,3 odstotka.

	Doseženo 2006	Načrt 2006	% dos. načrta	Doseženo 2005	Indeks 06/05
Obseg dela					
Prepeljano blago (tisoč ton)	18.808	18.638	100,9	18.103	103,9
Netotonski km (mio)	3.705	3.776	98,1	3.579	103,5
Prepeljani potniki (tisoč)	16.131	15.841	101,8	15.742	102,5
Potniški km (mio)	793	788	100,7	777	102,1

Route Management System

Za sodobnejšo konstrukcijo voznih redov

Vozni red je akt upravljavca, ki obsega podatke o vseh načrtovanih voznih vlakov in tirnih vozil na železniškem omrežju v času njegove veljavnosti ter je osnova tehnološkega procesa izvajanja prevoznih storitev po železnici, ki usklajuje potrebe po prevoznih s tehničnimi in kadrovskimi možnostmi upravljavca. Vozni red je pomemben za doseganje večje konkurenčnosti in gospodarnosti železniškega prometa ter storitev, ki jih železnica nudi trgu. Temelji na realnih podatkih, ki se nenehno spreminjajo, kar ob upoštevanju omejenih možnosti sistema pomeni veliko težavo in strošek. Vozni red se izdelava za letni cikel, zato vsaka sprememba, ki se dogodi na trgu, za uporabnike storitev in železnico

pomeni težavo in strošek, kar lahko omilimo samo z dobrim in prilagodljivim sistemom za konstrukcijo voznega reda in z njo povezane postopke.

Konstrukcija voznega reda se s tehnološkega vidika sicer do danes ni spreminjala in zajema določitev in usklajevanje vlakovnih tras ter izdelavo voznega reda z vsemi potrebnimi izhodnimi dokumenti. Razvoj računalniške in informacijske tehnologije pa ponuja nova orodja in pripomočke, ki so usklajeni z novo zakonodajo in prilagojeni smernicam Evropske unije, predvsem pa ponujajo hitrejšo in bolj zanesljivo delo. Korak naprej smo naredili tudi pri nas z začetkom uporabe novega sistema ROMAN.

Na Slovenskih železnicah od leta 1992 uporabljamo računalniški sistem za konstrukcijo voznega reda z imenom BRAVOZ (bazični vozni red). Računalniški sistem BRAVOZ je zamenjal svinčnik, ravnilo in radirko – osnovne delovne pripomočke, ki jih je konstruktor voznega reda uporabljal pri svojem delu. V času nakupa je sistem zagotavljal optimalno podporo konstruktorju voznega reda, prijazno delo z računalniško opremo, hiter odziv sistema, visoko zanesljivost delovanja in razpoložljivost sistema ter kakovostno programsko podporo za interaktivno delo.

V petnajstih letih delovanja pa je sistem glede na novejšo standarde na področju informatike in zahtev trga (prevoznikov) popol-

noma zastaral in ni več ustrezen. Pomanjkljivost sistema je tudi v nezdružljivosti s predstavniki upravljavcev sosednjih železniških uprav, v neustrezni izhodni bazi podatkov in podobno. Poleg tega za sistem ni več ustreznih rezervnih delov in strokovnjakov za vzdrževanje, tako da ga že nekaj let ne vzdržujemo več. Sicer pa bi bilo samo vzdrževanje ter odprava napak dolgoročno gledano popolnoma neekonomično.

Zaradi preobremenjenosti zastarele opreme se je večkrat dogajalo, da je bilo grafikon lažje in hitreje izrisati kar na roko, motnje v delovanju pa nikakor niso bile redkost. Odpoved BRAVOZ-a je možna v vsakem trenutku, posledice odpovedi celega sistema pa bi bile lahko velike – poleg ogrožanja varnosti železniškega prometa bi lahko dolgoročno prišlo celo do ustavitve vseh vlakov na našem omrežju.

Težava sedanjega konstrukcijskega sistema je tudi, da ga ni možno neposredno vključevati v druge informacijske sisteme SŽ in članic UIC, kot so Pathfinder (naročila vlakovnih poti z novim osrednjim sistemom v okviru RNE), MERITS, EICIS, ISSŽP, ILTIS in podobno.

Strokovnjaki, ki poskrbimo, da je vozni red izdelan in objavljen v predvidenem zakonskem roku, smo že več let opozarjali, da sistem BRAVOZ ne zadovoljuje več sodobnih zahtev za opravljanje dela. Zgodilo se je namreč, da je odpovedal ravno takrat, da smo najmanj pričakovali, zato nismo mogli do podatkov, brez katerih je nemogoče opraviti delo. Potrebna je bila investicija v nov sistem za dolgoročno pri-



Sistem ROMAN je nadomestil zastarel in nezanesljivi BRAVOZ, ki pa bo nekaj časa še vedno deloval vzporedno z novim sistemom.

hodnost. Zato je bilo treba ugotoviti oziroma izdelati:

- namen oziroma funkcijske potrebe s pripadajočo strojno opremo,
- stanje oziroma uskladitev obstoječih predpisov in sistema s smernicami EU, še posebej zaradi prostega dostopa do infrastrukture,
- filtriranje podatkov in izdelkov (voznega reda) glede na uporabnike,
- aplikacije za:
 - a. povezavo s podatkovnim omrežjem (vhodne in izhodne baze podatkov),
 - b. povezavo s centralnim informacijskim sistemom SŽ (ISSŽP) za samodejni prenos podatkov in s sistemom Pathfinder za samodejni obojestranski prenos podatkov,
 - c. konstrukcijo voznega reda,
 - d. izdelavo dokumentov voznega reda,
 - e. sprotno računanje voznih časov,
 - f. simulacijo obratovanja in posebnih stanj,
 - g. izdelavo voznorednih publikacij za potnike,
- programsko dokumentacijo in navodila za uporabo.

Zaradi omenjenih težav smo z velikim veseljem in polni delovnega elana pozdravili odločitev posloводства, da posodobi opremo z novim sistemom za izdelavo voznega reda. Izhodišče nabave novega sistema je bilo, da naj bo sodoben ter združljiv z informacijskimi sistemi upravljavcev sosednjih železniških uprav, z



Zaradi neposrednega prenosa podatkov iz ene baze za različne namene ni več ročnega pretipkavanja in možnost napak je bistveno manjša.

informacijskim sistemom spremljanja in upravljanja železniškega prometa ter prilagojen zahtevam in predpisom SŽ. Leta 2005 je bil objavljen javni razpis, na osnovi katerega so se Slovenske železnice odločile za nakup sistema Route Management System (ROMAN) podjetja Siemens. Sistem ROMAN bo v prihodnje ponudil več kot »odsluženik« sistem BRAVOZ, ker bo v osnovi pri konstrukciji voznega reda deloval z večjimi podatkovnimi bazami. Sestavljajo ga moduli C, D, P, S, centralna baza podatkov in vmesniki za ISSŽP, ILTIS, MERITS, Pathfinder ...

Prvi modul ROMAN – C (Runtime Calculation – izračun voznih časov) se lahko uporablja v on – line načinu ali samostojno. Za izračun voznih časov uporablja osnovne fizikalne zakonitosti

gibanja in podatke o vozilih, krivinah, niveletah, predorih, lastnostih zaviranja. Vozni časi se izdelajo za različne vrste vlakov in lokomotiv glede na obremenitve, rezultat pa se shrani v tabelah voznih časov.

Modul ROMAN – D (Timetable Design – konstrukcija voznega reda) je orodje za instrument za vsakodnevno načrtovanje voznega reda. Modul omogoča načrtovanje in konstrukcijo voznega reda za posamezna voznoredna obdobja. Sestavljen je iz administrativnega in topologijskega dela. Administrativni del pomeni delo konstruktorja voznega reda na različnih nivojih. Topologijski del predstavlja zajem glavnih podatkov progovnega železniškega omrežja. Konstrukcija voznega reda je predstavljena v grafični in tabelarni obliki,

produkti pa so grafikon voznega reda, voznoredna knjižica, izpiski za progovno in postajno osebje.

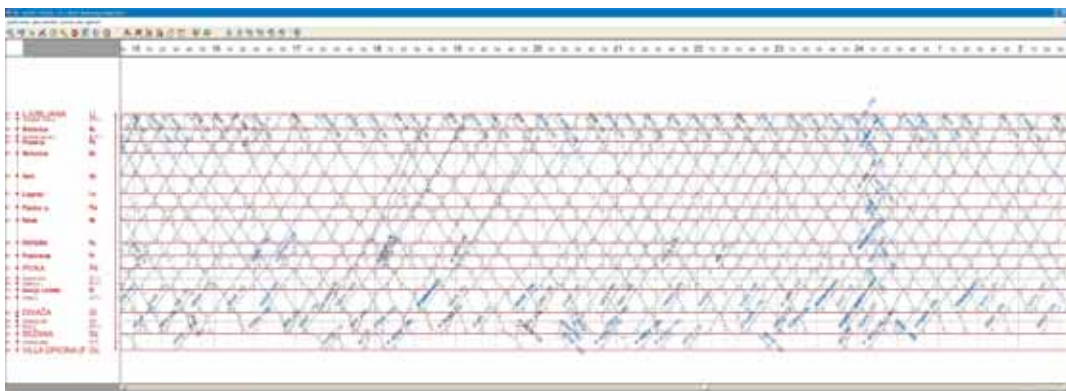
ROMAN – S (Simulation – simulacija) se uporablja za analize in optimiziranje voznega reda ter analize zmogljivosti prometnega omrežja. ROMAN – S je del integriranega sistema za upravljanje tras (Trassenmanagement system) in se lahko uporablja kot samostojen sistem – v tem primeru je potreben ročni vnos podatkov, ki so potrebni za simulacijo – lahko pa se zajema podatke neposredno iz podatkovne baze (ROMAN – DB).

Modul ROMAN – P je namenjen za avtomatsko pripravo in izdajo publikacij voznega reda za potrebe potnikov, kot so postajni vozni redi (prihodi in odhodi vlakov), relacijski vozni redi ter uradni vozni red potniških vlakov »Kurir«. Prav tako je vmesno mesto za evropsko bazo podatkov voznega reda MERITS.

Podatkovna baza za posamezne enote sistema se imenuje ROMAN – DB in zagotavlja integracijo podatkov preko posameznih modulov. ROMAN – DB je podatkovni strežnik, ki vsakemu modulu zagotavlja ločene tabele v podatkovni bazi. Na osnovi takšnega načina delovanja sistema se lahko posamezne enote oziroma komponente sistema ROMAN uporabljajo samostojno ali integrirano.

Vmesni modul ROMAN – I (Interface – vmesni modul) omogoča vgradnjo ločitvenih vmesnikov in selektivni dostop do baze podatkov in vseh informacij. Prav tako podpira različne standardne formate (XML, ASCII ...).

V sklopu dobave novega sistema je bilo organizirano tudi izobraževanje. Mednarodni strokovnjaki so poskrbeli, da smo se z načinom dela in zmožnostmi, ki jih ponuja nov sistem seznanili v intenzivnem strokovnem teoretičnem in praktičnem izobraževanju. Toda s tem se je šola za nas šele začela. Trdo delo nas čaka, vse dokler ne bo dokončno izdelan novi vozni red 2007/2008.



Eden od rezultatov dela z novim sistemom: grafikon za progo Ljubljana-Sežana.



Praga je zgodovina Evrope v malem.

Z vlakom na tuje

Čas za ženske

Tokratni zapis je namenjen moškim – za ženske. Čeprav bi veljalo, da si mora moški vsak dan vzeti nekaj časa samo za svojo ljubo, pa mu prenapolnjeni vsakdanjik to nemalokrat ne dopušča. Ker pa sta marca dva datuma, ki sta uradno namenjena le ženskam, je tukaj priložnost, da svojo drago zapeljete ... S čim? Z vlakom vendar! Kam? Ne izgublajte dragocene časa – mi smo tukaj s predlogi. Vsepovsod okoli nas so čudovita mesta, ki kar vabijo na obisk: od Gradca do Dunaja, od Linza do Salzburga, od Benetk do Prage ...

Gradec je živahno mesto na stičišču različnih evropskih kultur. Staro mestno jedro je kot nalašč za lahkoten sprehod, obisk galerije nenavadne oblike v središču mesta pa je lahko le pika na i. Je treba še kaj povedati o **Dunaju**: opera, palače ob Ringu, poletna rezidenca Hofburg, dvorec

Schönbrunn, cesarska grobnica (138 sarkofagov Habsburžanov) in tako naprej. Če vam je Dunaj prevelik, malo več kot uro vožnje z Dunaja je Melk – mesto z benediktinskim samostanom, ki se vije nad njim. Staro mestno jedro je tako raznoliko, da vas kot časovni stroj popelje v zgodovino. **Linz** je slikovito avstrijsko mesto na obeh bregovih Donave, ki mu je prav Donava skozi čas »krojila« zgodovino. Potep po mestu ter pogled na bogata pročelja mestnih hiš bo le dokaz slikovitosti, mesto pa se ponaša tudi z mogočno katedralo. **Salzburg** je mesto Mozarta. Očaralo vas bo s številnimi znamenitostmi: Mozartov trg z njegovim spomenikom, stolnica, kolegijška cerkev, rojstna hiša W. A. Mozarta. In če želite mesto videti z višine, se vsekakor povzpnete do mogočne mestne trdnjave iz 11. stoletja. Največja trdnjava v Evropi je sim-

bol Salzburga, kjer si lahko ogledate muzej, uživajte na koncertu v zgodovinskem okolju ali pa le v čudovitem razgledu na baročno mesto in njegovo okolico.

Vlakovne povezave med Slovenijo in Avstrijo so več kot dobre. Pri potovanju v Gradec, Linz ali na Dunaj lahko izberete ponudbo Spar Schiene za 19 evrov (Gradec oziroma Linz) in 29 evrov (Dunaj). Pri potovanju v Gradec ali Linz velja ponudba za vlak EC 100/101, pri potovanju na Dunaj pa za vlake 150/151 EC Emona, 156/157 EC Zagreb, 158/159 EC Croatia in 1458/1459. Cena velja za potovanje v eno smer v 2. razredu. Število mest po tej ponudbi je omejeno.

Potovanje v Salzburg pa si lahko še pocenite, če kupite vozovnico City Star. S tovrstno vozovnico stane povratno potovanje v 2. razredu – če potujeta dve osebi – 35,25 evra na osebo. Če s

sabo vzamete še otroke, povejmo, da otroci v starosti od 6 do 15 let v spremstvu staršev po tej ponudbi potujejo celo brezplačno. Treba pa je opozoriti, da za to vozovnico veljajo določena pravila (v odhodu ni omejitev, vrnitev pa je mogoča šele od 0.00 ure prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice). Za potovanja do Gradca je na voljo posebej ugodna ponudba Regio AS. Povratna vozovnica za potovanja v 2. razredu na relaciji Ljubljana-Gradec stane 32,80 evra na osebo.

Benetke so vedno Benetke. Izjemne in enkratne so zaradi svoje lege, nastanka in urbanistične zasnove, zaradi svojih neprecenljivih umetniških zakladov, zaradi ... Vsemu temu dodajmo še legende, zgodovino in osebnosti, ki tvorijo enkratno pestro podobo beneškega sveta, ki je zrasel iz begunskih koč na laguni v svetovno silo. Če ste že

bili v Benetkah in imate občutek, da ste videli »skoraj vse«, vas bo morda izzvala Beneška laguna, zlasti njeni slikoviti in zanimivi otočki: Murano (steklarji), Burano (čipkarice), Torcello (mozaiki), Lido (mondenost in plaže) in San Michele (pokopališče).

V Benetke lahko potujete z vlakom EuroCity Casanova ali z nočnim EN vlakom Venezia. Povratno potovanje v 2. razredu za relacijo Ljubljana-Venezia Santa Lucia po ponudbi Smart Price stane le 30 evrov. Število sedežev po tej ponudbi je omejeno, prav tako pa je treba vozovnico kupiti najmanj sedem dni vnaprej. Nekoliko dražja, a še vedno poceni, je povratna vozovnica Tourist, ki je namenjena za posameznike in stane 40 evrov. Ta vozovnica je letošnja novost v ponudbi z Italijo.

Zakaj pa se ne bi odpravili v **Prago**, mesto, ki je zgodovina Evrope v malem. Tukaj so prepletene vse arhitekturne smeri – gotika, barok, renesansa ... Sprehodite se od glavne železniške postaje do Hradčanov, ki velja za najlepši, zgodovinski predel Prage, mimo palače kulture, narodnega muzeja, Strahovskega samostana, prekrasne renesančne palače Schwarzenberg, Predsedniške palače (vsakodnevna slovesna zamenjava straže), gotske kate-



Benetke ob vsakem obisku ponudijo nekaj novega.

drle Sv. Vida do predela mesta Mala Strana. V neposredni bližini je tudi ena najbolj veličastnih baročnih cerkva v Evropi, cerkev Sv. Nikole. Ne pozabite na sprehod in ogled Karlovega mostu na Vltavi. Z njegove druge strani se lepo vidi Staro mesto z istimenskim trgom. V Prago lahko potujete z direktnim vlakom

EuroCity Jože Plečnik. Pri potovanju izrabite ponudbo Praga Spezial. Vozovnica velja za potovanje v 2. razredu, za relacijo Ljubljana-Praga pa boste plačali le 29 evrov. Pri tej ponudbi ne veljajo dodatni popusti, število sedežev pa je omejeno.

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodat-

nih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, lahko dobite na železniških postajah, informacije lahko pridobite tudi na spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

Želimo vam prijetno potovanje z vlakom in nepozabna doživetja!

Teden kulture v Celju

Slovenija in Portugalska bosta leta 2012 gostiteljici evropske prestolnice kulture. Za ta naslov se med slovenskimi mesti poteguje tudi Celje, kjer so zato zadnji teden februarja organizirali teden kulture. Celjanom in obiskovalcem od drugod so brezplačno ponudili dogajanja na številnih prizoriščih po vsem mestu. Na Slovenskih železnicah smo se z veseljem odzvali povabilu, da sooblikujemo del teh dejavnosti, saj je projekt Evropske prestolnice kulture največji projekt na področju kulture in že dvajset let poteka v državah članicah Evropske unije.

Mestna občina Celje je kot naročnik prevozov razposlala okrog 800 vabil, mi pa smo prejemnikom vabil, ki so se od 24. do 28. februarja prepeljali v Celje z vlaki, ponudili primerne povezave iz smeri Ljubljane, Maribora, Dobove, Velenja in Imena. Promociji Celja pa smo se pridružili tudi s posebnimi začasnimi poslikavami zunanosti in, prvič, stropa vlakov ICS.



Januarski rezultati nadpovprečni

Ne le po vremenu, temveč tudi po količini prepeljanega blaga je letošnji januar sodil bolj v pomladanske mesece (marec, april) kot pa na začetek leta.

Januarja so se nadaljevala ugodna gibanja dinamike prevozov iz zadnjega dela lanskega leta. Januarja smo tako prepeljali 1,506 milijona ton blaga, kar je za skoraj 10 odstotkov

več kot januarja lani oziroma kar za 33 odstotkov več kot v dolgoletnem januarskem povprečju. Če še leta 2002 nismo v nobenem mesecu prepeljali več kot 1,5 milijona ton blaga, pa smo letos na dobri poti, da v nobenem mesecu ne prepeljemo manj kot 1,5 milijona ton. Lani smo namreč to vrednost presegle kar v desetih mesecih,

še leta 2005 pa le v sedmih mesecih.

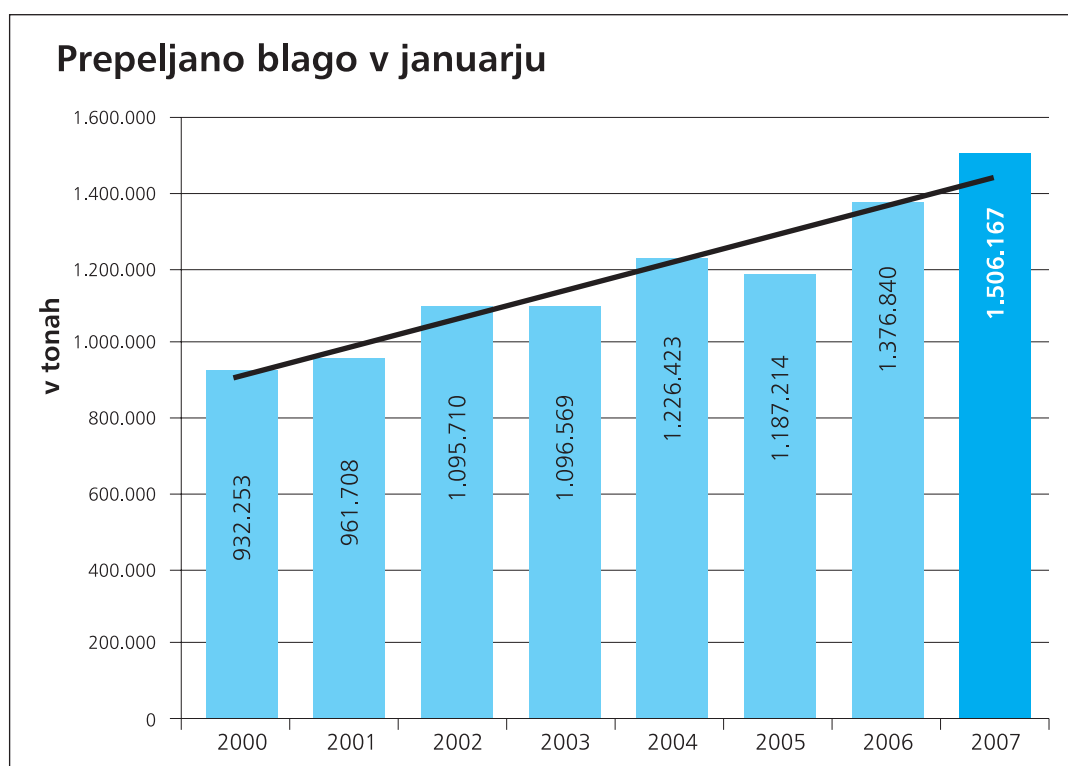
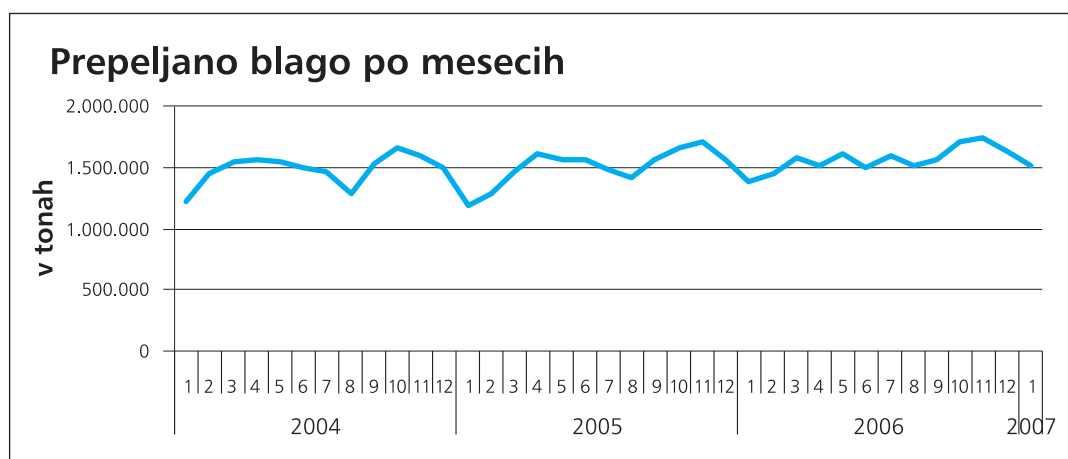
Januarja sicer nismo dosegali ekstremnih dnevnih vrednosti pri količini prepeljanega blaga kot decembra lani, smo pa ob nekaterih dneh (18. januarja) prepeljali več kot 65.000 ton tovora. K dobrim rezultatom v prvem mesecu letošnjega leta sta največ prispevala kopenski in luški

tranzit. Prvi je večji od lanskega primerljivega meseca za 60.000 ton, drugi pa kar za 123.000 ton. Pri prevozi v luškem tranzitu je treba tudi omeniti, da smo januarja v tej vrsti prometa prepeljali več kot decembra in novembra lani. Razlog za povečanje januarskih prevozov so rude, ki smo jih prepeljali za dobrih 50.000 ton več, ter tudi prevozi premoga in kontejnerjev. V kopenskem tranzitu pa so se povečali prevozi žitaric, lesa in starega železa. Prevozi v notranjem prometu in izvozu so na nivoju lanskoletnih, le prevozi v uvozu nekoliko zaostajajo.

Januarja pa nismo presegle le lanskih rezultatov, temveč smo tudi presegle količine, predvidene po dinamičnem načrtu. Presegle smo jih za slabih 7 odstotkov pri količini prepeljanega blaga oziroma za 11 odstotkov pri opravljenem delu. Enak odstotek doseganja načrta je zabeležen tudi pri transportnem prihodku. Ugotovitve glede doseganja načrta po posameznih vrstah prometa so skladne z ugotovitvami pri primerjavi z lanskim januarjem.

Upoštevajoč trenutne rezultate o obsegu opravljenega dela v mesecu februarju lahko ocenimo, da bomo tudi februarja dosegli lanske rezultate, načrtovane rezultate in tudi januarske vrednosti. V prvih dveh dekadah smo lanske februarske rezultate in načrte presegle za približno 4 odstotke, januarske rezultate pa za 7 odstotkov.

Ko smo analizirali podatke o doseženih rezultatih po mesecih, pa smo ugotovili še eno zanimivost. Velikost odstopanja količine prepeljanega blaga med meseci se je v letu 2006 močno zmanjšala. To, kar je videti iz grafikona, je bilo potrjeno tudi z uporabo statističnih metod. Povprečno absolutni odklon od srednjih vrednosti je bil leta 2006 le slabih 100.000 ton, še leta 2005 pa je bila ta vrednost kar 144.000.



Voest Alpine

Pomemben partner tovornega prometa

Voest Alpine je vodilno podjetje v Evropi v jeklarski industriji. Razdeljeno je na štiri divizije: divizijo jekla, divizijo železniških sistemov, divizijo avtomobilskih delov in divizijo profilov.

Skupina Voest Alpine proizvaja in prodaja v kar 36 državah po vsem svetu in izvaža 82 odstotkov svoje proizvodnje. S skoraj 23.700 zaposlenimi lahko zadovoljijo svoje stranke povsod – tudi na novo rastočih trgih. Po letu 1995 se je njihovo število zaposlenih povečalo za 58 odstotkov, kar 37 odstot-

kov zaposlenih pa je zunaj Avstrije, kjer je sedež podjetja. V treh od štirih divizij so tuji zaposleni v večini, skupina pa stalno investira v več kot 260 podjetij.

Skupina Voest Alpine AG je že od leta 1995 prisotna na dunajski poslovni borzi. Zasebni avstrijski delničarji imajo 46-odstotni delež, 17 odstotkov delničarjev je iz drugih evropskih držav, večinoma iz Velike Britanije in Nemčije. Skoraj četrtina delničarjev je iz Severne Amerike, 10 odstotkov

delnic pa imajo v lasti zaposleni. Več kot polovico prihodka Voest Alpine ustvari z jeklom, divizija železniških sistemov prispeva 26 odstotkov, divizija avtomobilskih delov 12 odstotkov in divizija profilov 11 odstotkov.

Sodelovanje s SŽ

Slovenske železnice že vrsto let sodelujemo pri prevozih železove rude iz Luke Koper za proizvodnjo v Leoben Donawitzu in Linzu v Avstriji. Rudo dobiva-

jo prekomorsko iz Južne Afrike in Brazilije. Pripeljejo jo v ladjah, namenjenih izključno za take prevoze, z zmogljivostjo od 190.000 do 240.000 ton. Za proizvodnjo v Leobnu Donawitzu jim letno iz Kopra prepeljemo 1,25 milijona ton železove rude in za Linz 0,9 milijona ton železove rude. Ker na obeh lokacijah nimajo skladišč, je potrebna vsakodnevna dostava »just in time«. Na dan je tako v voznem redu za Leoben Donawitz predvidenih 4.928 ton, kar doseže-

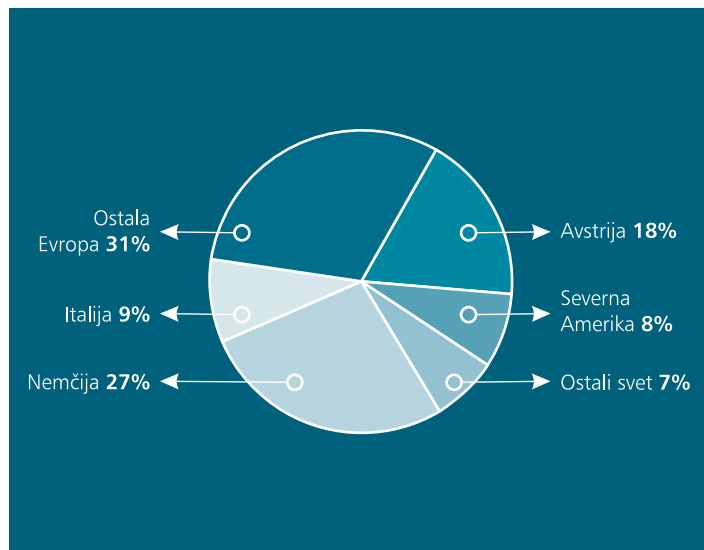


Voest Alpine je eno vodilnih evropskih jeklarskih podjetij in obenem eden od najpomembnejših poslovnih partnerjev našega podjetja v tovarnem prometu.

mo s štirimi vlaki po 22 vagonov, skupaj torej z 88 vagoni. Predvideni dnevni prevoz za Linz je 2.016 ton. Ta tovor prepeljemo za dvema vlakoma po 18 vagonov. Posebnost pri prevozih železove rude je predvsem, da smo zaradi možnosti večjega odvoza količin iz Luke Koper začeli leta 2005 prav pri prevozih za Leoben Donawitz povečevati Q bruto vlaka, ki je 1.720 ton. S tem smo isto količino prepeljali z 225 vlaki manj, kot smo pred letom 2005. To pomeni velik prihranek pri stroških, dodatno pridobljeno traso pa lahko uporabimo za druge prevoze. Prevozi železove rude se opravljajo izključno z vagoni SŽ serije Fals. Teh vagonov kronično primanjkuje, tudi pri sosednjih železniških upravah, zato je stranka zelo zadovoljna, da ji jih zagotavljamo v potrebnem številu.

Voest Alpine sicer železovo rudo za svojo proizvodnjo dobiva iz Luke Koper, preko Roterdama

(po Donavi) in iz Ukrajine, ima pa tudi svoj rudnik v Avstriji. Pri prevozih iz Luke Koper sodelujeta SŽ in avstrijske železnice (ÖBB). Ker gre pri tem prevozu za celovito logistično storitev, je kot pomemben poslovni partner vključena tudi Luka Koper, ki ponuja pretovor in skladiščni prostor. Medsebojno komunikacijo zagotavlja špediter, ki potrebe stranke, najave prihoda ladij, tedenski in mesečni plan odvoza železove rude in njene strukture posreduje Luki Koper in SŽ ter ÖBB. Na osnovi teh podatkov pripravimo mesečni plan po dnevih s številom odhodov vlakov za Leoben Donawitz in Linz, ki ga pošljemo tudi avstrijskim železnicam. Vsekakor si ves čas prizadevamo naše storitve izvajati strokovno, prilagodljivo in kakovostno. Da nam uspeva, dokazuje tudi odziv Voest Alpine. Njihovi predstavniki so nam na zadnjih sestankih zagotovili, da ne razmišljajo, da bi



Prodaja Voest Alpine po državah.

si v bodoče poiskali drugega prevoznika, saj ji to kar nudimo SŽ in ÖBB, zadostuje. Na podlagi te ocene smo pogodbo o teh prevozih podaljšali še za dve leti.

O nameni stranke, da misli resno, priča tudi leta 2005 pri-

dobljeni novi tovor premoga iz ZDA, ki ga z vagoni SŽ serije Eas vozimo na relaciji Luka Koper-Linz. To na letni ravni znese 240.000 ton. Sredi letošnjega marca pa se bodo začeli prevozi premoga iz Ukrajine, prav tako za Voest Alpine, na relaciji Koper Luka-Leoben Donawitz. Na leto bomo prepeljali 150.000 ton novega tovara. Za prevoze naj bi uporabljali eno garnituro vagonov SŽ serije Fals in eno garnituro RCA- ÖBB, prav tako serije Fals.

V Oddelku za luški tranzit si bomo tudi v prihodnje prizadevali za nenehno doseganje boljših rezultatov. Povečati hočemo svojo konkurenčno prednost v primerjavi z drugimi ponudniki, povečati produktivnost in izboljšati kakovost storitev. Pri tem smo se posebej posvetili dejavnikom, ki najbolj vplivajo na uspešno posredovanje naših storitev. Trudimo se biti čim bolj zanesljivi in kooperativni, strokovni, vedno na razpolago našim strankam z vljudnim in prijaznim odnosom ter upoštevaje strankine interese. Skrbimo, da so naši uporabniki čim bolj obveščeni o naših storitvah, upoštevamo njihove pripombe in želje ter takoj ustrezno ukrepamo. Seveda pa si prizadevamo, da željam strank ustrezemo tudi s čimbolj ustrezno transportno opremo.



Slovenske železnice že vrsto let sodelujemo pri prevozih železove rude iz Luke Koper za proizvodnjo v Leoben Donawitzu in Linzu.

Janko Brezovar

Včasih pogrešam vonj po tisti sajasto-črni tiskarski barvi



Tiskar in železničar: družinska tradicija po eni ali po drugi plati?

Po obeh pomalem. Oče je bil zaposlen v Železniški tiskarni, in kot otroka me je večkrat pripeljal v tiskarno. Gledal sem vse tiste stroje in tehnične sklope, vse je bilo v neprestanem gibanju, in doraščajočega mulca to običajno privlači. S štirinajstimi leti sem prišel v uk kot vajenec tiskarske stroke, in leta 1978 sem postal tiskar. Dve leti pozneje sem ob delu dokončal šolanje na Tehnični grafični šoli v Ljubljani in postal grafični tehnik. Leta 1985 sem ob delu diplomiral na Grafični fakulteti v Zagrebu – ta je bila poleg leipziške edina takšne vrste v Evropi. Sprva sem nihal med Zagrebom in Leipzigom, a se za slednjega še nisem čutil dovolj zrelega; danes mi je seveda močno žal, saj bi se med drugim lahko izpopolnil v nemščini, jezik pa je kapital za vse življenje. Do leta 1981 sem delal kot tiskar, potem pa sem bil devet let vodja oddelka vozniških kart, roto tiska in knjigoveznice. Pozneje sem bil sedem let tehnični vodja tiskarne, od leta 1997 pa sem šef komercialne in tehnične službe. Med tem sem bil deset let tudi predavatelj grafičnih tehnologij na Srednji šoli tiska in papirja v Ljubljani, in »skozi moje roke« je šlo več kakor 700 dijakov.

Železniška tiskarna ima bogato zgodovino.

Res je. Že leta 1923 je bil v okviru tedanjih Jugoslovanskih državnih železnic ustanovljen oddelek za tiskanje vozniških kart.

Pravo Železniško tiskarno pa so ustanovile Jugoslovanske železnice leta 1950, in tako sodimo med najstarejše tiskarne na Slovenskem. Od leta 1996 poslujemo kot odvisna družba Slovenskih železnic, kjer je delež matične družbe v kapitalu 60,31-odstoten. Leta 1999 smo se zaradi prostorskih potreb matične družbe iz upravne zgradbe preselili v prostore obrata družbene prehrane tedanjega Slovenijaturista v Zalogu. S tem smo si tudi zagotovili bistveno boljše delovne razmere, kot pa so bile tiste, ki smo jih imeli v kletnih prostorih na Kolodvorski 11.

Ste kadrovsko dovolj zasedeni?

Povem naj, da nas je bilo ob moji prvi zaposlitvi v Železniški tiskarni 126, danes pa nas je vsega skupaj le še dvajset. Temu drastičnemu upadu števila zaposlenih je botrovala seveda izguba nekdanjih jugoslovanskih trgov, ki je nastala po osamosvojitvi Republike Slovenije. V tistih letih je bilo samo v Ljubljani 14 tiskarn, od katerih sta ostali le še dve, o drugih dvanajstih velikih in srednje velikih tiskarnah pa danes ni več slišati. Na srečo nam matična družba zagotavlja posel, približno 90 odstotkov, 10 odstotkov pa si najdemo na zunanjem trgu. Seveda imajo naročila Slovenskih železnic vselej prednost pred vsemi drugimi. Pri zmanjševanju števila zaposlenih smo se čim bolj skušali držati »mehke« inračice, se pravi upokojitve, dogovorjene prekinitve delovnega razmerja, odpravnine, dokup let in podobno.

Ustroj Železniške tiskarne?

Železniška tiskarna je specializirana za tisk in distribucijo vseh vrst vozniških kart in vrednostnih tiskovin, ki jih trži Slovenke železnice, ter seveda za izdelavo vseh vrst vozniških redov. Poleg tega tiskamo in dode-

lujemo širok spekter grafičnih izdelkov: zloženke, prospekte, merkantilne izdelke – vizitke, etikete, bloki, mape, plakati –, revije, mehko in trdo vezane knjige ... Tiskamo lahko v najrazličnejših oblikah in velikostih v dveh tehnikah tiska, na vseh vrstah papirja in v različnih nakladah. Omejeni smo bili le pri tiskanju revij v večjih nakladah, vendar smo pred mesecem dni kupili dvobarvni tiskarski ofsetni stroj, s katerim bomo lahko konkurenčni drugim tiskarnam, ki imajo večbarvne tiskarske stroje. Imamo devet tiskarskih strojev, poleg tega pa lastno, računalniško podprto pripravo za tisk, hkrati pa dodelavo tiskovin in distribucijo. Opravimo lahko skratka celovite storitve, od začetne faze do končnega izdelka. Naročnik s tem prihrani veliko dragocenega časa, ki bi bil sicer potreben za vsakokratne obiske tiskarne – korekture in podobno –, pa tudi število njegovih terenskih komercialistov se zmanjša na minimum. Danes so tiskarne visoko specializirane za določeno vrsto opravil oziroma storitev. S kakovostjo skušamo biti primerljivi z drugimi tiskarnami v slovenskem prostoru.

Načrtujete še kake tehnološke izboljšave?

V naslednjih letih moramo posodobiti strojno opremo v procesu dodelave grafičnih izdelkov in s tem še pomembno skrajšati čas izdelave. Treba bo kajpak tudi slediti razvoju programske opreme in pripravi dela – to seveda pomeni spremljanje novosti na področju računalništva, ki se vrste z bliskovito naglico.

Vaš delovni dan?

Začenjamo že ob šestih zjutraj. Najprej obiščem sodelavce v proizvodnji in skupaj z vodji oddelkov pregledamo realizacijo prejšnjega dne, hkrati pa se pogovorimo o realizaciji za tisti dan. Sproti nadziram kakovost

dela in izpolnjevanje delovnih nalogov. Sledijo obiski naročnikov in dogovori o poslih, izdelava predračunov, izdelava končnih obračunov ... skratka, papirnate vojne nikakor ne zmanjka.

Se srečujete tudi z »dnevnicami« težavami?

Največ težav se poraja predvsem zaradi premajhnega števila zaposlenih. To se seveda najbolj odraža ob konicah, kakršni sta »vroča« meseca november in december, ali pa ob več naročilih hkrati. Takrat nam uspešno zagotavljanje pravočasnih rokov izvedbe pomeni velik problem. Perspektive, vsaj srednjeročne, o možnosti zaposlovanja novih delavcev, žal ne vidim. Treba je vedeti, da smo v zadnjem času priča pravcati poplavi različnih fotokopirnih in malih »garažnih« tiskarn, ki plujejo v teh razburkanih komercialnih vodah, in ki zaradi organizacijskih oblik nimajo dodatnih stroškov – ISO standardi, revizije poslovanja, skupščine, nadzorni sveti ...

Se strinjate s projekcijo usode tiskarn v bližnji prihodnosti: tiskovin bo vse manj, spletni strani in podobni mediji bodo prevladali?

Nikakor. Za prihodnost tiskanih izdelkov se ni bati, saj potrebe po tiskanih medijih iz leta v leto naraščajo. Končno – lep pokazatelj tega je velik porast proizvodnje papirja. V razvitem svetu znaša poraba potiskanega papirja na prebivalca več kakor 150 kilogramov na leto, in vsi trendi kažejo, da se bo ta številka še dvignila. CD-ji, DVD-ji in podobni nosilci so hudo minljive narave, papir pa ostaja. Navsezadnje pa je pomembne dokumente s papirja še vedno mogoče preslikati na mikrofilm in jih, primerno shranjene, tako ohraniti skorajda za večno. Lep primer takšne vrste so imeli pred časom v Pentagonu, ameriškem obrambnem ministrstvu,

ko so jim podatki s CD-jev začeli »umirati« in jih je bilo na vrat na nos treba preslikati.

Menda so bili še pred drugo svetovno vojno tiskarji veliki gospodje. Kako je s tem danes?

Do začetka vojne in pozneje še nekaj let, v socializmu, so bili poklici v grafični panogi izjemno dobro plačani. Z razvojem in implementacijo računalniške tehnologije v grafično industrijo pa se je mit o »pilotskih« plačah razblinil kakor milni mehurček.

Pogrešate kdaj dobri stari način tiskarskega dela?

Pogostokrat se mi prav stoji po nekdanjih nosilnih tiskarskih poklicih, ki jih danes v grafični industriji žal ni več – ročni in strojni stavci, knjigotiskarji, skratka, vsi nekdanji zvesti Gutenbergovi učenci, ki so tej stroki dajali pravi zgodovinski pečat, ob tistem neizogibnem, specifičnem vonju po sajastični tiskarski barvi.

In trenutki, ki jih ima Janko Brezovar samo zase?

Doma sem s podeželja, in že v rani mladosti sta mi bila vcepljena veselje in ljubezen do narave, tako iz rastlinskega kot iz živalskega sveta. Oče je bil lovec, navdušeno sem mu sledil na vseh njegovih lovskih poteh, navadno v okoličnem domačega kraja. Ko sem postal polnoleten, sem pod budnim očesom mentorjev tudi sam opravil lovski izpit in začel loviti, sprva po Sloveniji in bivši Jugoslaviji. Pozneje pa me je pot zanesla tudi na lov po tujini in svet je nenadoma postal tako majhen. Zbirka lovskih trofejev, zraven pa nepozabnih doživetij, se je iz leta v leto večala. Spoznaval sem svet in še ga spoznavam, zraven pa izjemne, zares izjemne ljudi – to je pravzaprav nikoli dokončana, lepa zgodba.

Z vlakom v Budimpešto



39 evrov

Povratna vozovnica za vožnjo z vlakom IC Citadella

Vse informacije dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si



Slovenske železnice

Smučarski troboj

Železničarji SŽ najuspešnejši



» Že 46 srečanj smo imeli in ne dopustimo, da nam bi jih vzeli. S takšno tradicijo se lahko pohvalijo le redki in upam, da jo bomo nadaljevali še vnaprej. Žal nam vsako leto odrežejo »kos pogače« za to tekmovanje – srečanje, a se znajdemo tudi po svoje, zato ta tekmovanje nikoli ne bodo izumrli,« je po koncu vnovičnega srečanja slovenskih, avstrijskih in italijanskih železničarjev dejal Roberto Pascolo, vodja organizacije srečanja na smučišču v Trbižu. Za spremembo od prihodnjih dveh srečanj (Koralpe in Kranjska Gora)

nas je tokrat pričakalo imenitno vreme, tako da so bili smučarski navdušenci zadovoljni že ob prihodu na prizorišče. Avstrijci so se tokratnega srečanja udeležili v nekoliko manjšem številu, razlog pa je bilo svetovno smučarsko prvenstvo, ki naše severne sosede prikuje pred TV sprejemnike, saj so njihovi tekmovalci po navadi v glavnih vlogah za najvišja mesta. Italijanov je bilo po pričakovanjih nekoliko več kot običajno, kakopak ko pa je bilo tekmovanje pri njih doma. Zato pa so imeli naši zahodni sosedje v svojih

vrstah tudi Alessio Pittin, ki ima že izkušnje s tekem za svetovni pokal, zato najboljši čas ki ga je dosegla med vsemi nastopajočimi, ni presenetljiv. In kot je že običaj, je bilo na srečanju vnovič največ železničarjev in njihovih družinskih članov iz Slovenije, ki so na koncu osvojili največ prvih mest, osvojili pa so tudi prehodni pokal. Štajerci, Primorci, Dolenjci, Gorenjci, Notranjci in Primorci so tradicionalni udeleženci teh srečanj, ki se jim zdijo nadvse prijetna in koristna, saj na ta način lahko izmenjajo tudi izkušnje o vsakdanjem delu, hkrati pa je to tudi čas za skupno druženje in veselje. »Nadvse prijetna smuka in čudovito vreme sta nam tokrat polepšala dan in pregnala vsakodnevne skrbi, najbolj pomembno pa je, da smo v naravi in na svežem zraku,« so zadovoljno kramljali ob kosilu udeleženci in si obljubljali, da se prihodnje leto v Avstriji snidejo ponovno. Kot zanimivost naj še omenimo, da je bila najmlajša udeleženka Slovenka Manca Petrovič stara vsega 6 let, najstarejši Avstrijec Peter Feldbaumer pa jih je štel 71.



Rezultati:

OTROCI LETNIK 1997 IN MLAJŠI:

1. M. Petrovič
2. Golej
3. J. Petrovič (vsi SŽ)

DEČKI L. 1993 DO 1996:

1. Windegger
2. Jeitler (oba ÖBB)
3. Drole (SŽ)

VETERANI L. 1950 IN STAREJŠI:

1. Svetina (SŽ)
2. Bojer
3. Hansmann (oba ÖBB)

DEKLICE L. 1990 DO 1992:

1. Hammer,
2. Glanzner (obe ÖBB)

DEČKI L. 1990 DO 1992:

1. Veber (SŽ)
2. Vuerich (FS)
3. Nestler (ÖBB)

ŽENSKE L. 1970 IN STAREJŠE:

1. Buzzi (FS)
2. Steinberger (ÖBB)
3. Volkar (SŽ)

ŽENSKE L. 1971 DO 1989:

1. Pittin (FS)
2. Warzger (ÖBB)
3. Petrocchi (FS)
4. Petrovič (SŽ)

MOŠKI L. 1951 DO 1965:

1. Lavtižar (SŽ)
2. Hammer
3. Nestler (oba ÖBB)

MOŠKI L. 1966 DO 1989:

1. Svetina (SŽ)
2. Bübl
3. Kaltenegger (oba ÖBB)

Novosti iz sveta modelov

Sejem igrač Nürnberg 2007

Letos je v Nürnbergu od 1. do 6. februarja potekal 58. mednarodni sejem igrač, na katerem je bilo precej novosti s sveta malih železnic. Želja skoraj vsakega odrasčajočega mladostnika je, da bi se vsaj enkrat v življenju igral z modelom električnega vlaka. Mnogi izmed njih pa ostanejo zvesti železnicam celo življenje, bodisi ljubiteljsko ali poklicno.

Edini slovenski proizvajalec malih železnic Mehano iz Izole je kot že vrsto let tudi letos sodeloval na sejmu. Sodeč po nastopu Mehana v Nürnbergu lahko sklepamo, da bo tudi v letošnjem letu med priznanimi ponudniki malih železnic v svetu, kar je v zadnjem času dokazal s svojimi modeli iz serije Prestige.

Mehano je postregel s kar pre-



Po zelo uspešnem modelu lokomotive modri tigar v merilu 1:87 (H0) je Mehano za tretje letošnje četrletje napovedal prihod te lokomotive tudi v merilu 1:160 (N).

cej novostmi in tako se lahko tudi v prihodnje nadejamo novih modelov malih železnic, na kate-

rih piše »Made in Slovenia«. Do sedaj je bila glavčina modelov v merilu 1:87 (H0). Letos pa je

Mehano z modelom Modri Tiger 2 posegel poleg merila H0 tudi v merilo N. Proti koncu leta ali



Za drugo letošnje četrletje je pri Mehano napovedan kontejnerski vagon Sggmrss v merilu 1:87 (H0). Takšen tip vagona je vozil iz Ljubljane v Turčijo.



Težka motorna drezina (TMD) z dvížnim odrom bo naprodaj oktobra. Model bo imel šest funkcij, med katerimi bo tudi delovanje delovnega odra (Märklin).



V merilu 1:87 (H0) so v Mehano za letos napovedani modeli dizelmotornika LINT 41.



Märklinov model parne lokomotive ÖBB 638 s posebnim zalogovnikom v merilu 1:87 (H0) je napovedan za oktober.

nekje v začetku 2008 pa lahko pričakujemo tudi merilo 1:120 (TT). V merilu N proti koncu letošnjega in v začetku naslednjega leta pričakujemo tudi serijo modelov dizel lokomotive G2000.

Konec prvega četrletja bo iz Mehana prišel model osemdelne garniture hitrega potniškega vlaka ICE3 (Inter City Express tretje generacije). Hkrati bodo izdelani tudi hoby tovorni vagoni Eaos, lbbhs in Kbs. Nekje v tretjem četrletju bo sledil novi model dizelmotornik DMU 41 Belgijskih železnic in lokomotiva Class 26. Za zadnje četrletje pa napovedujejo tri nove modele dizel lokomotiv: Alstom BB 475, G 1206 in G 1700. Med serijami novih modelov bodo izdelovali tudi že obstoječe modele v novih barvah železniških družb. Vsi modeli bodo tudi na voljo za DC ali AC sistem vodenja z vgrajenim LokSound dekodiranjem. Kot večina ostalih proizvajalcev malih železnic tudi Mehano zaradi prezasedenosti s proizvodnjo novih modelov ne izde-



Vzorčni model parne lokomotive DB 58, ki ga bo Rivarossi poslal na trg v tretjem četrletju 2007 v merilu 1:87 (H0). V Sloveniji je lokomotiva znana pod oznako JŽ 36.

luje več male železnic na zalogo, ampak samo po naročilu njihovih zastopnikov iz tujine. Presenetljivo je tudi dejstvo, da Mehano s svojimi modeli Prestige dosega v svetu najvišja priznanja v hudi konkurenci in se celo uvršča pred ostale proizvajalce. Eden izmed najstarejših, poznanih in priznanih proizvajalcev Märklin iz Göppingena, skupaj z blagovno znamko Trix, je tudi tokrat predstavil zelo bogato

ponudbo modelov v velikostih 1, H0, N in Z, ki se med sabo ločijo po vrsti električnega napajanja. Märklin je v lanskim drugi polovici leta preživel nekaj pretresov. Prvi je bil selitev muzeja v nove prostore, drugi pa menjava lastništva in s tem posledično tudi menjava vodstva, ki je pomenila tudi nov koncept vodenja. Tako bodo do konca leta 2007 zaradi zmanjšanja stroškov logistike proizvodnjo iz Sonneberga in Nürnberga

preselili nazaj v matično tovarno v Göppingen. Med modeli je Märklin za letošnji dal poudarek vlakom TEE.

Piko je napovedal za prvo polovico leta prihod dveh modelov električne lokomotive Taurus Dispolok in ÖBB 1116 v merilu 1:22,5 G. Za Slovenske ljubitelje malih železnic bo gotovo zanimiv model zaprtega tovornega volumenskega štiriosnega vagona z oznakami SŽ, ki ga bo izdelal Roco. Napovedal je tudi izdelavo modela parne lokomotive vrste 93 Avstrijskih železnic (ÖBB) iz tretjega železniškega obdobja. V Sloveniji je to serija JŽ 53.

Heris napoveduje za prihajajoče leto obstoječi dvoosni tovorni vagon Gbs-z SŽ z novimi številkami. Švicarska firma RailTop-Modell napoveduje za konec letošnjega leta Eurocity potniške vagon Mimara z oznako slovenskih in hrvaških železnic, pri proizvajalcu vrtnih železnic Lehmann (LGB) v merilu 1:22,5 (G) pa lahko proti koncu leta pričakujemo dizel motornik VT 642 (Desiro).



Model električne lokomotive ÖBB 1012 002 v merilu 1:87 (H0) pride novembra (Trix).



Električna lokomotiva ÖBB 1216-050 je 2. septembra lani na novi hitri progi Nürnberg-Ingolstadt dosegla svetovni hitrostni rekord 357 km/h. Roco je napovedal izdelavo modela lokomotive rekorderke v merilu 1:87 (H0).



Model lokomotive Dispolok v barvah ÖBB v merilu 1:160 (N) bo junija začel proizvajati Minitrix.



Model italijanske električne lokomotive E656 Bo' Bo' Bo' v merilu 1:87 (H0) bo letos izdelala firma A.C.M.E.

Nedaleč od vasi Jamnik, tik pod planoto Jelovice, se razteza greben, na katerem 831 metrov visoko in povsem na samem stoji cerkev sv. Primoža.

Na izlet z vlakom

Iz Podnarta na razgledni pomol pri Jamniku

Železniška postaja Podnart ob gorenjski progi je imenitno izhodišče za izlet v razgledne višine pod Jelovico. Če bi v primeru pohodniškega navdušenja tako nanoslo, bi se lahko vzpeli čez predgorsko planoto in skozi gozdove in daljave »pristali« nikjer drugje kot na železniški postaji v Bohinjski Bistrici, ampak sedanji letni čas menda še ni pravi za take dolgovezne pohodniške podvige. Ti se zelo pričejejo sredi pomladi, ki menda ni več daleč. Ugledamo jo lahko že zdaj, najsibo med vzponom do razglednega pomola, na katerim stoji cerkev sv. Primoža, ali med razgledovanjem v daljave. Gore so še bele, medtem ko tu okoli, sploh pa v dolini, vse cveti in v družbi s prevetrenimi obzorji vabi na sprehode skozi znova prebujeno življenje narave.

Z železniške postaje gremo na cesto in levo do Doma kulture Podnart, ki stoji ob odcepu ceste za Ovsišče v dolini Lipnice, tik preden se ta sreča s Savo. Po mostu stopimo čez Lipnico v Ovsišče. Na razcepu gremo desno mimo hiše št. 4 in na peščeno pot. Po njej se vzpnemo do asfaltne ceste, gremo po njej desno in na bližnjem razcepu desno v smer Dobravnice. Mimo cerkve in šole gremo še naprej po cesti iz vasi, pri verskem znamenju pa levo na gozdno cesto. Sledimo



Čeprav na tokratnem izletu ne dosežemo nobenega vrha, je razgled z roba pri cerkvi sv. Primoža vrhunski.

markacijam in označeni poti; ko pridemo do asfaltne ceste, gremo čeznjo na gozdno cesto in z nje takoj desno navzgor po kolovozu. Pozneje se ta spremeni v ožjo in manj uhojeno, a dobro označeno pot. Po njej se vzpnemo na gozdno vlako, nadaljujemo navzgor do lovske kočice ter nato stopimo na cesto Dražgoše–Kropa. Po njej gremo levo kakih 500 metrov do zajetja za vodo na desni z napisom Vodice in smerno puščico proti kolovozu na desni. Na nasprotni strani ceste je makadamski odcep, po katerem gremo do bližnje domačije, nato

spet zagledamo markacije in gremo po kolovozu naprej skozi gozd na greben, kjer stoji cerkev sv. Primoža, in do nje. Iz Podnarta okoli 2 uri hoje.

Zatem sledimo markacijam in sestopimo po kolovozu mimo cerkve čez travnike v gozd, kjer kjer zavijemo na razcepu desno, se zmotovimo po zaraščeni stezi in nato skozi prijeten zakrasen gozd pridemo do gozdne ceste. Po njej sestopimo v Rovte in gremo po asfaltni cesti navzdol do razcepa, ki je obenem priročno košarkarsko igrišče. Cesta na levo drži proti Podnartu, mi pa

gremo po cesti naravnost in blago navzdol do prvega razcepa. Tam zavijemo levo do Pintarja in pri hiši spet levo po travniku pod čebelnjakom. Po mostu stopimo čez potok in gremo po gozdni poti navzgor v gozd. Mimo zanimivih konglomeratnih balvanov in stene se iz gozda vzpnemo na travnik, gremo naravnost čezenj mimo kozolca z od daleč vidno markacijo in še naprej čez travnik proti robu gozda na desni, kjer gremo pri ogradi pašnika desno v gozd. Po kolovozu spet pridemo do konglomeratnih gmot in gremo med njimi naravnost v Ovsišče. Ko stopimo na cesto, gremo desno nekaj korakov do žive meje pod hišo in po stezi ob njej mimo cerkve na izhodišče. Od cerkve sv. Primoža 1 ura in pol do 2 uri hoje. Skupaj 3 ure in pol do 4 ure hoje. Izletniška karta Gorenjska ali Škofjeloško in Cerkljansko hribovje (1 : 50.000).

Iz jeseniške smeri je za izlet ob koncu tedna primeren vlak z odhodom iz Jesenic ob 7.38 (Podnart 8.07). Za povratek na ž. p. Podnart počakamo na vlak ob 13.39, 15.26 ali 16.16.

Z ž. p. Ljubljana odpelje za izlet primeren vlak ob 6.50 ali 9.45. V Podnartu izstopimo ob 7.29 oziroma 10.27. Za povratek je primeren vlak ob 14.50 ali ob 18.24.

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošiljk

DOSTAVA V
24 URAH
TEL: 080 10 66!!!



 Slovenske železnice
Holding Slovenske železnice, d.o.o.

SŽ EXPRESS

Prevoz malih pošiljk 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 pošiljk po Sloveniji po načelu »danes do 16.00 prevzeto, jutri do 16.00 predano kjer koli v Sloveniji«.

Naročila in informacije: **080 10 66**



Štirstostranska monografija velikosti 28 x 34,5 centimetra, izdana ob dokončanju nove glavne železniške postaje leta 1931 v Milanu.