

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

**Prenovljene počitniške
enote na morju in v gorah**

Aktualno

**Program slovesnosti ob
100-letnici bohinjske železnice**

Potniški promet

Z vlakom na dopust ali potep

Tovorni promet

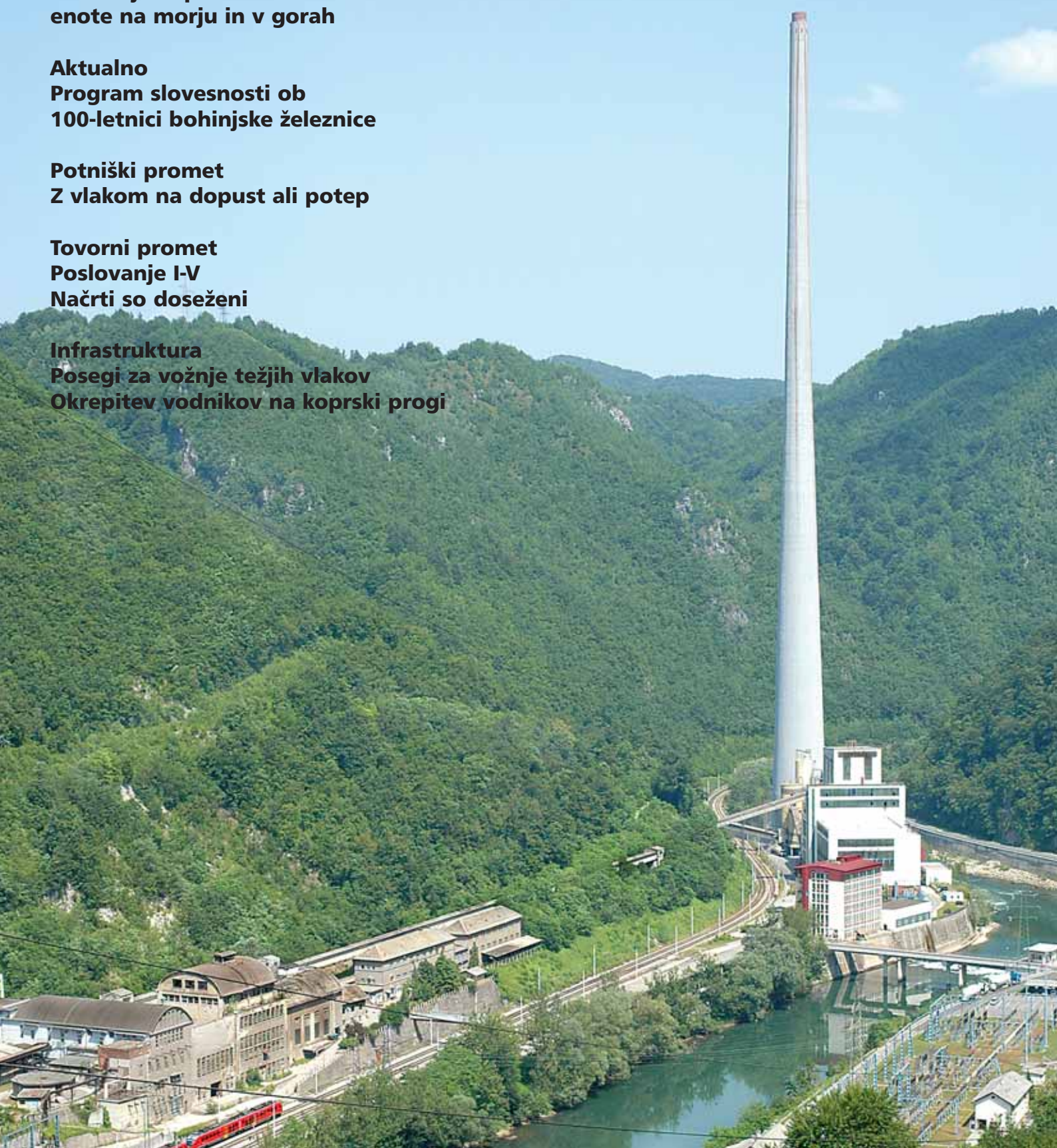
Poslovanje I-V

Načrti so doseženi

Infrastruktura

Posegi za vožnje težjih vlakov

Okrepitev vodnikov na koprski progi



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, Marjana Lesar Slovnik, Ana Tušar, dr. Vladimir Korun, Igor Kuralt, Zmago Plahuta, Robert Zakrajšek, Dario Cortese, arhiv Gornjesavskega muzeja Jesenice, arhiv SŽ. • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema brezplačno • fotografije in rokopolisov ne vračamo.

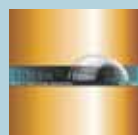
Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 4. septembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 18. avgusta.



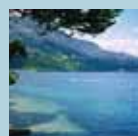
Aktualno

Počitniški čas je pred vrati. Ravno pravočasno so v Centru za nepremičnine obnovili 19 počitniških enot v naselju Stara Gava na otoku Cresu.



Aktualno

V soboto, 15. julija, se bodo ves dan vrstile slovesnosti ob 100. rojstnem dnevu bohinske proge. Zbrali smo jih na enem mestu.



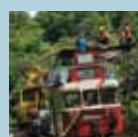
Potniški promet

V poletnih mesecih vsi bolj ali manj razmišljamo le o dopustu, odhodu na morje ali morda potepanju po svetu. Da bi bilo vaše odločanje lažje, vam predstavljamo nekaj najugodnejših ponudb.



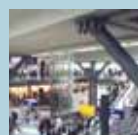
Tovorni promet

Kot je pokazala analiza za prvih pet mesecev leta, je bila dosežena prihodkovna postavka, izražena v tolarjih na netotonski kilometer, za 2,9 odstotka večja od načrtovane.



Infrastruktura

Projekt, katerega cilj je omogočanje napa-
janja vlečnih vozil za vožnjo vlakov teže do 1.750 ton na progi Koper-Divača v presledku 20 minut, je že praktično končan.



Iz tujine

Šestindvajsetega maja so v Berlinu odprli novi glavni kolodvor Lehrter Bahnhof, ki postavlja nova merila arhitektonske in storitvene kakovosti železniških postaj.



Reportaža

Letos mineva že 40 let od ukinitve proge Jesenice-Planica, ki je že zdavnaj izgubila svoj pomen. Danes se po njeni trasi vozijo kolesarji.



Uvodnik

dr. Jože Jurkovič,
generalni direktor

1

Za naše podjetje je bil osrednji dogodek prejšnjega meseca prav gotovo uradni prevzem prve od dvajsetih večsistemskih lokomotiv na ljubljanskem kolodvoru. Šlo je za dejanje, ki je simboliziralo naša prizadevanja za to, da ujamemo in izkoristimo nove priložnosti, torej za dejanje, usmerjeno v prihodnost.

V naslednjih dneh pa je pred nami popolnoma drugačen dogodek – praznovanje stote obletnice bohinske proge. Najlepša slovenska železniška proga ima za sabo pestro zgodovino. Njena gradnja je bila zaradi konfiguracije terena zelo zahtevna, hkrati pa tudi zelo kakovostna. Druga železniška povezava s Trstom je bila ob gradnji gospodarsko nujno potrebna vsem zahodnim deželam tedanje Avstro-Ogrske, predvsem pa Trstu. Toda po prvi svetovni vojni sta jo presekali dve državni meji, in njena vloga se je počasi začela zmanjševati, saj so se glavni prometni tokovi preusmerili drugam.

Stoti rojstni dan bohinske proge je torej predvsem priložnost za premislek o njeni zgodovini in nekdanji veličini. Ravno nasprotno kot pri novih lokomotivah tu pogled usmerjamo v zgodovino ... Pa je res tako?

Z veseljem lahko zapišem, da je praznovanje stotih let bohinske železnice daleč od le nostalgичnega obujanja spominov na minule čase. Obletnica je predvsem velika priložnost za vsaj delno obnovo proge in njeno ohranitev. To je že danes očitno ob vožnji po progi, ob kateri obnovljene postajne stavbe že sijajo v novi lepoti, marsikaj pa je bilo postorjenega tudi v njihovi okolici. Seveda so prvi pogoj za začetek del ustrezna finančna sredstva, a to še zdaleč ni vse. Brez marljivosti naših sodelavk in sodelavcev bi lahko še tako dobri in finančno podprti načrti izžveneli v prazno. Prizadevnost železničarjev in neželezničarjev v vseh občinah ob progi pri obnavljanju postaj in pripravi številnih krajevnih slovesnosti je dokazala, da lahko na krajevni ravni storimo marsikaj, kar se nam prej morda ni zdelo mogoče. O tem sem se prepričal tudi sam, ko sem si ogledal delo na vseh postajah ob progi. Prijetno je bilo srečati ljudi, ki s svojo prizadevnostjo skrbijo za ohranitev železniških značilnosti na postajah – za originalni videz objektov, spominske sobe – muzeje, za urejeno okolico in še bi lahko našteval.

Obnova, ki se v dneh pred osrednjo slovesnostjo počasi končuje, nam daje vizijo in nas utrjuje v prepričanju, da praznovanje ne pomeni konca zgodbe o bohinski progi, temveč le začetek novega poglavja. Pomemben delež k njegovemu pisanju bodo prav gotovo še naprej dodajale tudi občine ob progi, ki se jim zahvaljujem za odlično dose-
danje sodelovanje. Velika zagnanost lokalnih skupnosti vse od Jesenic do Gorice in Trsta namreč obeta, da se bo o bohinski progi še slišalo, predvsem pa zna ob primerni organiziranosti turističnih dejavnosti v prihodnje pomeniti za ta del Slovenije velik turistični potencial. Naš skupni cilj je, da pripravimo enotno vizijo razvoja bohinske proge ter oblikujemo kakovosten integralni turistični produkt, ki bo zanimiv tako za domače kot za tuje turiste. Obenem pa že potekajo pogovori o tem, kako lahko povezave Jesenic z Novo Gorico in kraji čez mejo naredimo še prijaznejše in uporabnejše za naše potnike.

Ob razmišljanju o prihodnosti bohinske proge pa nikakor ne moremo mimo njene veličastnosti, njenega občudovanja zbujajočega poteka, ki jo po lepoti in drznosti trase enakovredno postavlja ob bok najdrznejšim evropskim gorskim progam. Zato si bomo prizadevali, da bi proga prešla pod okrilje Unesca kot del svetovne dediščine, kar si bohinska lepota nedvomno zasluži.

Drage sodelavke in sodelavci! Dovolite mi, da vas na koncu prisrčno povabim, da 15. julija obiščete katero od postaj, na katerih bodo potekale priložnostne slovesnosti, ali pa se nam pridružite na osrednji prireditvi v Novi Gorici.

Prenovljene počitniške enote na morju in v gorah

Že v prejšnji številki smo vam nakazali, s čim vas bomo presenetili letos, ko boste letovali na Cresu in v Bohinju. Tokrat vam podrobneje predstavljamo obnovo počitniških enot v naselju Stara Gavza na otoku Cresu. Prenovili smo 19 počitniških enot, med katerimi so zajeti vsi tipični tlorisi enot, ki jih ima v lasti Holding Slovenske železnice. Tako bomo z obnovo lahko nadaljevali po že preizkušenih načrtih. Tlorisne zasnove so v osnovi resda tipične, vendar po izmerah odstopajo v vsaki posamezni enoti. Objekte smo prenovili zato, da v notranjosti čim bolj racionalno, zračno in prostorno razporedimo opremo in pohištvo. Delno obnovo smo začeli že lani – zamenjali smo nekaj dotrajanih kuhinj in tudi spremenili dostope v objekte. Malo uporabljane dostope z zadnje strani objekta smo zaprli tudi v nadaljevanju prenove in nove vhode v enote uredili čez teraso. Tako smo pridobili več prostora za razporeditev notranjih prostorov (kuhinje in spalnice). Namesto temnega lesenega opaža v notranjosti smo izgled spremenili tako, da smo prostor obdali v bele stene in stropove ter ga tako posvetlili in mu dali zračnost in svežino. Ker so vse obnovljene enote opremljene tudi s klimatskimi napravami, ki omogočajo tako hlajenje kot tudi ogrevanje, bo sedaj bivanje v njih res prijetno in obenem možno tudi v malce hladnejših mesecih.

V Bohinju pa smo v celoti prenovili zelo priljubljeni počitniški dom v Ukancu 33. Glede na dotrajanost opreme je bila prenova doma zelo temeljita in je obsegala menjavo stavbnega pohištva, tlakov, stropnih in stenskih oblog ter seveda



Kuhinja v eni od obnovljenih enot v naselju Stara Gavza na Cresu.

pohištva in ostale opreme. Zaradi lažjega čiščenja smo v nadstropju odstranili tekstilne talne obloge in jih nadomestili z lamelno pluto svetle barve. V spalnice smo kljub veliki prostorski stiski namestili postelje običajnih velikosti in nove



Pogled na obnovljeno hiško na Cresu.

omare za garderobo. V pritličju smo odstranili vse opaže, ki so prostor zelo potemnili, in stene in strop oblekli v belo oblogo, tla pa v keramiko naravne, zemeljske barve.

Zidan odprti kamin, ki je bil zaradi dotrajanosti že kar

malo nevaren, smo zamenjali z novim, kakovostnim litoželeznim in v keramiko oblečenim montažnim zaprtim kaminom z možnostjo pečice v zgornjem delu, ki poleg tega zavzema tudi veliko manj prostora od starega. Zato smo lahko bivalni prostor tudi bolj funkcionalno povezali in jedilni kot približali kuhinji, dnevno sobo pa predstavili v del bivalnega prostora, ki je bližje vhodu. Dodatni čar prostoru dajo tudi otroške risbe, s katerimi smo spet okrasili ves dom. Tlakovana zunanost okoli počitniškega doma in skladno opremljen počitniški dom vam bo bržkone omogočil lepo preživljanje počitniškega prostega časa.

Po dosedanjih izkušnjah in vaših vtisih opažamo, da se v prenovljenih počitniških enotah dobro počutite ter da z novo opremo tudi lepo ravnate, da se bo takšna lahko ohranila za čim več vaših letovanj. Želimo vam, da prijetno preživite svoje počitnice!



Notranjost obnovljene enote v Bohinju.

Čiščenje portala predora Bohinj

V dogovoru z županom Občine Tolmin in Slovenskimi železnicami smo člani Prostovoljnega gasilskega društva Podbrdo 30. in 31. maja očistili južni portal predora Bohinj. Akcija je bila del priprav na praznovanje stoletnice odprtja bohinjske proge.

Načrtovana akcija sprva ni bila videti težka, saj smo imeli na razpolago težko motorno drezino in voziček z odrom za pregled predorov. Vendar smo dokaj hitro spoznali, da le s tem odrom ne bomo mogli očistiti celotnega portala. Od daleč portal ni videti tako velik, ko pa se mu približaš, spoznaš, da je to precej velika gmota skrbno izklesanih kamnov. Na sredini meri v višino od tal do vrha 11,8 metra. Prvi dan smo tako lahko z visokotlačno napra-

vo, ki zmore do 500 barov pritiska, očistili le tisti del, ki smo ga dosegli s tem odrom in lestvami. Ta dan nam je izdatno »pomagal« še dež, ki je ves čas neusmiljeno padal. Še dobro, da imamo gasilci nepremočljive obleke ...

Za naslednji dan smo si priskrbeli še dodatni oder, da smo lahko prišli še višje – do vrha portala. Nadaljevanje dela je potem potekalo lažje, v precej lepšem vremenu kakor prvi dan, in prav zadovoljni smo bili, ko sta s kamnov izginjala sivina in prah, ki sta se na njih nabirala več kakor sto let. Izklesani kamni portala so zasijali v vsej svoji lepoti, in človek bi pomislil, da so bili pravkar položeni skupaj. Vseh saj in črtnice vendarle nismo mogli sprati, ker so se saje povsem zažrle v

kamne. Kljub temu se portal ob bližajočem se praznovanju kaže v svetlejši luči, gasilci pa smo

bogatejši za novo izkušnjo in preizkušnjo, ki je portal verjetno ni doživel od svojega nastanka.



Dodatni vlaki za slovesnost

V soboto, 15. julija, bo ob 18. uri v Novi Gorici osrednja slovesnost ob 100. obletnici bohinjske proge. Najenostavnejša možnost njegovega ogleda je – seveda – z vlakom. Zato bosta na ta dan vozila še dva dodatna izredna vlaka – po eden iz Bohinjske Bistrice in iz Sežane.

Izredni vlak bo iz Bohinjske Bistrice odpeljal ob 13.30. Ustavljaj bo na postajah in postajališčih Podbrdo ob 13.39, Hudajužna ob 13.46, Grahovo ob 13.55, Most na Soči ob 14.06, Kanal ob 14.23 in Anhovo ob 14.35. Vlak bo v Novo Gorico pripeljal ob 14.52. Poskrbljeno bo tudi za vrnitev z izrednim vlakom, ki bo iz Nove Gorice odpeljal ob 22.20, v Bohinjsko Bistrico pa bo prispel ob 23.44.

Izredni vlak iz Sežane pa bo odpeljal ob 15.45. Ustavljaj bo na postajah in postajališčih Dutovlje ob 15.56, Štanjel ob 16.04, Branik ob 16.12, Dornberk ob 16.19, Prvačina ob 16.21, Volčja Draga ob 16.27 in Šempeter pri Gorici ob 16.33. V Novo Gorico bo pripeljal ob 16.37. Nazaj proti Sežani bo vlak odpeljal ob 22. uri, tja pa bo prispel ob 23.02.



Dr. Jože Jurkovič, predsednik uprave Intereurope Andrej Lovšin, generalni direktor Pošte Slovenije Aleš Hauc in predsednik uprave Luke Koper Robert Časar so 6. julija v Ankaranu podpisali pismo o nameri o skupnem poslovnem sodelovanju na področju logistike. Cilj poslovnega sodelovanja je v zagotavljanju skupnih mednarodno konkurenčnih in kakovostnih globalnih logističnih storitev za učinkovitejše in bolj enakovredno vključevanje v mednarodne blagovne tokove. Dejavnosti, ki jih izvajajo štiri družbe, se namreč prepletajo in medsebojno dopolnjujejo, zato lahko usklajeno delovanje in organiziran nastop prispevata k pozitivnim učinkom na poslovanje ne le štirim podpisnikom, pač pa tudi širokemu krogu drugih, manjših in večjih gospodarskih subjektov v Sloveniji.



100 LET BOHINJSKE ŽELEZNICE

1906 - 2006



Slovenske železnice

Program slovesnosti ob 100-letnici Bohinjske železnice

Slovesnosti na železniških postajah v soboto, 15. julija 2006

JESENICE

11.15

*Pihalni orkestri Jesenice, Kranjska Gora, Podklošter
Prihod vlaka iz Acronija
Nastop gledališča Toneta Čufarja
Ljudski plesi - folklorna skupina
Pozdravni govor župana Borisa Breganta
in predsednika vlade Janeza Janše
Glasbena točka - Vozi me vlak v daljave
Pozdrav ob odhodu - mažoretke, godba in balet*

12.15 *Odhod vlaka*

BLED

12.30 *Prihod vlaka*

*Godba Gorje, oktet Lip Bled in mladi folkloristi
Igrani prizor gledališča Toneta Čufarja
Pozdravni govor župana Jožeta Antoniča
Glasbena točka - Bled, naš lepi Bled*

13.20 *Odhod vlaka*

BOHINJ

13.40 *Prihod vlaka*

*Godba Bohinj
Gledališče Bohinjska Bistrica
Pozdravni govor županje Evgenije Kegl Korošec
Godba Bohinj*

14.30 *Odhod vlaka*

TOLMIN PODBRDO

14.40 *Prihod vlaka*

*Pozdravni govor župana Ernesta Kemperleta
Ljudske pevke iz Ruta
Mešani pevski zbor iz Podbrda
Sprehod skozi čas v podbrškem narečju*

15.30 *Odhod vlaka*

MOST NA SOČI

15.55 *Prihod vlaka*

*Mešani pevski zbor Dušana Muniha in trio Sotočje
Odprte muzejske zbirke v čakalnici železniške postaje*

16.25 *Odhod vlaka*

KANAL

16.42 *Prihod vlaka*

*Ansambel 7 Šrit
Pihalni orkester Salonit Anhovo
Pozdravni govor župana Mirana Ipavca
Twirling skupina Deskle
Citranka Katja Anderlič
Pihalni orkester Sonnino iz Italije*

17.17 *Odhod vlaka*

NOVA GORICA 17.40 *Prihod vlaka*

Kulturni program v režiji Marjana Bevka:
Godba na pihala Slovenskih železnic
Pozdravni govor župana Nove Gorice Mirka Brulca
in župana Gorice Vittoria Brancatija
Pozdravni nagovor generalnega direktorja Holdinga Slovenske železnice
dr. Jožeta Jurkoviča
Slavnostni govor predsednika vlade in pokrovitelja proslave Janeza Janše
Folklorna skupina Tine Rožanc
Gledališče Toneta Čufarja Jesenice
Pevke iz Ruta
Moški pevski zbor Grion iz Tržiča (Monfalcone, Italija), pevka Tatjana Mihelj
Po proslavi zabavni program.

21.25 *Odhod vlaka*

Spremljevalne prireditve ob 100-letnici Bohinjske železnice

<i>april-junij</i>	<i>Razstava ob 100-letnici Bohinjske železnice Poldo Kolmana v Knjižnici Blaža Kumerdeja, BLED</i>
<i>12.-16. junij</i>	<i>Ex tempore Solkanski most, NOVA GORICA</i>
<i>21.-28. junij</i>	<i>Razstava ob 100-letnici Karavanškega predora v Kosovi graščini, JESENICE</i>
<i>julij</i>	<i>Odprtje spomenika črnovojnikom na Nomenju, BOHINJ</i>
<i>4. julij</i>	<i>Odprtje fotografske razstave Življenje ob Soči - železnica, most in kajaki v vili Bartolomei, NOVA GORICA</i>
<i>4.-15. julij</i>	<i>Razstava Kamniti velikan skozi čas na pročeljih zgradb na Trgu J. Srebrniča; Razstava Kamniti velikani na razglednicah iz zbirk Davida Brezigarja in Marjana Maliča v domu krajevne skupnosti Solkan, SOLKAN</i>
<i>6. julij</i>	<i>Odprtje Cecconijevega parka ob Vodnem parku, BOHINJSKA BISTRICA</i>
<i>7. julij</i>	<i>Odprtje kolesarske steze, imenovane po inženirju Klodiču, BOHINJ</i>
<i>8. julij</i>	<i>Predstavitve monografije Skrivnosti Bohinjskega predora, BOHINJ</i>
<i>8.-13. julij</i>	<i>Odprtje projekcijskega vagona in projekcija Filmov na tirih na železniški postaji, PODBRDO</i>
<i>9. julij</i>	<i>Slovesnost ob odkritju obnovljenega spomenika graditeljem proge, ter predaja prostorov, namenjenih muzejski zbirki, PODBRDO (TOLMIN)</i>
<i>11.-16. julij</i>	<i>Razstava železniških modelov, modulnih maket in drugih eksponatov, NOVA GORICA</i>
<i>14. julij</i>	<i>Osrednja slovesnost Zbrani ob kamnitem mostu, SOLKAN</i>
<i>14.-20. julij</i>	<i>Projekcija Filmov na tirih na železniški postaji, JESENICE</i>
<i>15. julij</i>	<i>Razstava maket miniaturne železnice v Centralni postavljalnici, JESENICE</i>
<i>15. julij</i>	<i>Odprtje muzejske razstave v čakalnici železniške postaje, MOST NA SOČI</i>
<i>21.-27. julij</i>	<i>Projekcija Filmov na tirih na železniški postaji, BLED</i>
<i>28. 7.-10. 8.</i>	<i>Projekcija Filmov na tirih na železniški postaji, BOHINJSKA BISTRICA</i>
<i>avgust</i>	<i>Odprtje tematske poti na Komno - oskrbovalno zaledje za Krnsko pogorje, BOHINJ</i>
<i>11.-13. avgust</i>	<i>Projekcija Filmov na tirih na železniški postaji, KANAL</i>
<i>29. september</i>	<i>Predstavitve knjige Ervina Sorča Skrivnosti Bohinjskega predora, Kosova graščina, JESENICE</i>
<i>5. oktober</i>	<i>Odprtje razstave iz zasebnih zbirk v Kosovi graščini, JESENICE</i>
<i>oktober</i>	<i>Predstavitve knjige Ervina Sorča Skrivnosti Bohinjskega predora, NOVA GORICA</i>
<i>november</i>	<i>Razstava fotografskega projekta Transalpina-bohinjska proga Foto kluba Žarek iz Sežane, NOVA GORICA</i>
<i>november</i>	<i>Razstava izvirnih načrtov Bohinjske železnice, NOVA GORICA</i>

VOZNI RED VLAKA

<i>Prihod</i>	<i>Odhod</i>	<i>POSTAJA</i>	<i>Prihod</i>	<i>Odhod</i>
-	12.15	<i>Jesenice</i>	23.53	-
12.30	13.20	<i>Bled jezero</i>	23.36	23.38
13.40	14.30	<i>Bohinjska Bistrica</i>	23.13	23.15
14.40	15.30	<i>Podbrdo</i>	23.01	23.03
15.55	16.25	<i>Most na Soči</i>	22.06	22.22
16.42	17.17	<i>Kanal</i>	21.47	21.49
17.40	-	<i>Nova Gorica</i>	-	21.25



Z vlakom na dopust ali potep

Najugodnejše ta hip!

V poletnih mesecih vsi bolj ali manj razmišljamo le o dopustu, odhodu na morje ali morda potepanju po svetu. Da bi bilo vaše odločanje lažje, vam predstavljamo nekaj najugodnejših ponudb, še posebej pa vas želimo seznaniti z novostmi, ki smo jih uvedli v zadnjem času. Morda vam bodo v pomoč pri načrtovanju vaših potovanj ali pa jih boste priporočili vašim prijateljem in znancem.

Predlagamo, da se na morje odpravite z vlakom in se tako izognete neskončnim avtomobilskim kolonom. Sosednja Hrvaška ni primerna le za dopustovanje, temveč tudi za kratek skok do obale ob koncu tedna – imamo pač to srečo, da sta nam blizu tako Reka kot Pulj. Na Reko vozi ta vsak dan dva vlaka in tisti, ki na morju ne želijo ali ne morejo prenočevati, se lahko odločijo za enodnevni izlet s popustom za »kopalne vlake«. Mimogrede, vozovnica s tem popustom velja tri dni in torej nikakor ni nujna vrnitev še istega dne. Za povratno

potovanje s popustom za kopalni vlak boste plačali le 3.307 tolarjev (13,80 evra), kar je res minimalen izdatek. Enak znesek boste plačali tudi, če boste potovali v skupini. Povratna vozovnica Ljubljana-Reka sicer stane 4.361 tolarjev (18,20 evra).

V Pulj vozi od 24. junija do 27. avgusta sezonski vlak, povratno potovanje Ljubljana-Pulj pa stane 6.902 tolarja (28,80 evra). Potovanje v skupini je seveda še cenejše (5.224 tolarjev oziroma 21,80 evra na osebo).

V Split boste najceneje potovali z vozovnico City Star International. Če je v skupini pet oseb, vas bo povratno potovanje stalo le 11.158 tolarjev (46,56 evra) na osebo. In da ne bi koga zavedlo, da mora skupaj potoovati 5 oseb – ne, lahko vas je tudi manj, le cena na osebo bo nekoliko višja. Pri potovanjih na Hrvaško je treba posebej poudariti, da pri ponudbi City Star International otroci do 15 let, ki potujejo s starši ali starimi starši, potujejo brezplačno. Za družinska poto-

vanja torej nadvse dobrodošla »olajšava«.

A morje seveda ni edina možnost, z vlakom lahko poceni potujemo tudi do številnih »celinskih« ciljev. Od 1. februarja naprej je mogoče na Dunaj potoovati po neverjetni ceni 29 evrov, plačljivo v tolarški protivrednosti, in sicer z vlaki 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 z vozovnico City Star je cenovno prav tako ugodno, vendar za to vozovnico veljajo določena pravila (v odhodu ni omejitev, vrnitev pa je mogoča šele od 0.00 prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice). S tovrstno vozovnico stane povratno potovanje iz Ljubljane do Dunaja – če je v skupini pet oseb – le 8.052 tolarjev (33,60 evra) na osebo, otroci v starosti 6 do 15 let v spremstvu staršev ali starih staršev pa tudi v Avstrijo potujejo brezplačno. Za družinski izlet z manjšimi otroki kot nalašč!

In če želite svoje šolarje nagraditi za dober uspeh, je morda pravi namig nakup vozovnice Jugend-Feriennetzkarte Österreich, za katero boste za mlade, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 19 let, odšteli le 19 evrov. Nekoliko starejše oziroma tiste do 26. leta starosti pa bo vozovnica stala 49 evrov. Z omenjeno vozovnico bodo lahko mladi v poletnem času od 1. julija do 9. septembra 2006 potovali po Avstriji po dolgem in počez. Pogoj za nakup vozovnice Jugend-Feriennetzkarte Österreich mladi je mladinska kartica EURO<26 (partnerska kartica SŽ-EURO<26 ali klasična kartica EURO<26). In če se morda odpravljate na daljšo pot z letalom z enega od letališč pri sosedih, je za potovanja do Beljaka in Gradca potnikom na voljo posebej ugodna ponudba Regio AS.

O Srbiji se je v zadnjem času precej govorilo in morda bo koga zamikalo ponovno obiskati kraje, ki so nam bili precej časa kar odmaknjeni. Povezave z Beogradom so dobre – štirje vlaki v vsako smer na dan – cena, še posebej za potnike v skupini, pa je zelo ugodna, saj imajo skupine kar 40-odstotni popust. Povratno potovanje med Ljubljano in Beogradom v drugem razredu stane 11.982 tolarjev (50 evrov) na osebo v skupini. V nočnih vlakih, to je tistih, ki zvečer odpeljejo iz Ljubljane oziroma Beograda, so tudi dva spalnika ter ležalnik, kar pomeni dodatno udobje na potovanju.

Med potniki v Nemčijo je največ takih, ki iz Slovenije potujejo le do Münchna in za taka potovanja je najprimernejša povratna vozovnica München Spezial. Povratno potovanje v 2. razredu na relaciji Ljubljana-München stane 15.816 tolarjev (66 evrov). Vsem, ki potujete dalj na sever, kaže priporočiti vozovnice City



Potniški promet



Benetke – sanjski cilj za obiskovalce z vsega sveta, za nas le za lučaj daleč.

Star, ki so naprodaj tudi za odlične vlake ICE. Vozovnice City Star so uporabne predvsem za manjše skupine – če je na primer v skupini pet potnikov, bo vsak plačal le 23.868 tolarjev (99,60 evra). Navedena cena velja za potovanje v 2. razredu iz Ljubljane do katerega koli mesta v Nemčiji. Ponudba EuroDomino je namenjena posameznikom in je še posebej dobra izbira za tiste, ki v Nemčiji želite obiskati več krajev. Tudi tovrstne vozovnice so primerna nagrada za mlade za njihova počitniška potovanja. Enkratna možnost potovanja na Madžarsko z obiskom Budimpešte z vlakom je potovanje z vlakom IC Citadella, ki vozi čez mejni prehod Hodoš. Za povratno vozovnico 2. razreda za relacijo Ljubljana-Budimpešta je treba odšteti le 39 evrov oziroma 9.346 tolarjev. Otroci plačajo le polovico cene. Mogoče je seveda tudi kupiti vozovnico za potovanje z omenjenim vlakom v eno smer – v tem primeru stane vozovnica 29 evrov oziroma 6.950 tolarjev.

Decembra lani smo uvedli vlak EuroCity Jože Plečnik 100-101 Ljubljana-Praga, ki vozi po prevoznici poti Gradec-Linz-Češke Budejovice. Za tiste, ki neradi prestopate, je to kot nalašč. Z avstrijskimi in češkimi železnicami smo oblikovali ponudbo Praga Spezial, ki bo na omenjenem vlaku veljala vse dni v letu do 9. decembra 2006. Vozovnica Praga Spezial, ki jo lahko kupite za 2. razred, stane za relacijo Ljubljana-Praga le 29 evrov oziroma 6.950 tolarjev. Cena za otroke je enaka. Pri tej ponudbi ne veljajo dodatni popusti, število sedežev pa je omejeno. A ker je po rezervacijskem sistemu EPA

mogoče sedeže rezervirati kar tri mesece vnaprej, za tiste, ki se boste hitro odločili, seveda ne bo težav. Vsem drugim, za katere bi manjkalo sedežev po tej ponudbi, pa priporočamo vozovnice City Star ali EuroDomino, s katerimi prav tako lahko potujete po zelo sprejemljivih cenah. Seveda pa se da na Češko potovati tudi čez Dunaj. V tem primeru je najcenejše potovati z vozovnico City Star ali pa EuroDomino.

Tudi obisk Benetk je cenejši kot doslej, poleg tega pa so nam Benetke prav blizu. Povratno potovanje v 2. razredu za relacijo Ljubljana-Venezia Santa Lucia po

ponudbi Smart Price stane le 30 evrov oziroma 7.189 tolarjev. Število sedežev po tej ponudbi je omejeno. Skupine imajo seveda tudi na tej relaciji popust – tudi v tem primeru stane povratna vozovnica le 30 evrov oziroma 7.189 tolarjev. V Benetke se je seveda najudobneje odpeljati z vlakom EuroCity Casanova, lahko pa tudi z EC vlakom Goldoni in nočnim EN vlakom Venezia. Da so Benetke odlično izhodišče za potovanja v vse smeri v Italiji, gotovo ni treba posebej poudarjati.

S Slovaško smo si postali nekako bližje, odkar smo tako Slovenci

kot Slovaki člani Evropske unije, sicer pa je za večino Slovencev še relativno neraziskana. Za potovanja na Slovaško je zlasti poceni ponudba City Star International. Tudi to je ponudba za manjše skupine (dva do pet potnikov), še zlasti ugodna pa je za družine, saj otroci v starosti 6 do 15 let v spremstvu staršev ali starih staršev potujejo brezplačno. Povratna vozovnica Ljubljana-Bratislava tako stane, če potuje posameznik, 17.254 tolarjev (72 evrov); če je v skupini pet odraslih oseb, pa le 10.352 tolarjev (43,20 evra) na osebo.

Našteli smo vam le nekaj možnosti za izlet do bližnjih in tudi nekoliko bolj oddaljenih mest v povezavi s pestro ponudbo popustov. Če smo s katero od ponudb pritegnili vašo pozornost, vam svetujemo, da si podrobnejše informacije poiščete na spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

Vidimo se torej na vlaku!

Obisk Budimpešte je z vlakom res poceni.



Popravek

V prejšnji Novi progi smo v članku Na dopust zapisali napačen **koledar vožnje spalnika Dunaj-Solun**. Avstrijske železnice so namreč spremenile koledar voženj, a o tem naše službe niso obvestile.

Pravilni koledar voženj je takšen:

Ležalnik na relaciji Dunaj-Maribor-Solun/Thessaloniki vozi ob torkih od 20. junija do 22. avgusta 2006, odhod iz Maribora Maribor ob 19.55, iz Celja ob 20.49. Vrnitev z ležalnikom v vlaku 410/158 na relaciji Solun/Thessaloniki-Maribor-Dunaj, ki vozi ob četrtek od 22. junija do 24. avgusta 2006, prihod v Celje ob 9.14 in Maribor ob 10.12.

Mirjana Vanovac

Poslovanje I-V

Načrti so doseženi

Krivulji prepeljanega tovora in netotonskih kilometrov tudi v prvih mesecih leta kažeta navzgor. Preseganja lanskih rezultatov smo se tako rekoč že kar navadili. Hkrati pa vedno pogostejše poslušamo, da na prihodkovni strani ciljev ne dosegamo, saj naj bi prihodki kljub večjim količinam prepeljanega tovora strmo padali. Kot je pokazala analiza za prvih pet mesecev leta, to ne drži, saj je bila dosežena prihodkovna postavka, izražena v tolarjih na netotonski kilometer, za 2,9 odstotka večja od načrtovane. V obdobju I-V/2006 je bilo namreč opravljenih dobrih 61 odstotkov prevozov tistih vrst blaga, pri katerih so prihodkovne postavke večje od povprečne, in dobrih 38 odstotkov prevozov blagovnih vrst, pri katerih so dosežene prihodkovne postavke nižje od povprečne.

V primerjavi z enakim lanskim

obdobjem, so doseženi rezultati v vseh mesecih, z izjemo aprila, boljši. V obdobju I-V/2006 so prepeljane količine vagonov se je v primerjavi z lani povečalo za 4 odstotke, povečala pa se je tudi povprečna obremenitev vagonov, kar pomeni, da so vagoni bolje izkoriščeni. Čeprav obseg prevoza vagonov se je v primerjavi z lani povečalo za 4 odstotke, je bilo število vlakov, s katerimi so bile prepeljane te količine, za 2,4 odstotka manjše od lanskega števila vlakov.

Načrta niso dosegli prevozi v kopenskem in luškem tranzitu, zmanjšanje pri teh dveh vrstah prometa pa smo nadomestili s povečanjem prevozov v uvozu, izvozu in notranjem prometu. Skupno je obseg prevozov dosegel predvidevanja dinamičnega

načrta, opravljeno delo pa za predvidevanji dinamičnega načrta zaostaja za 2,9 odstotka. Zaostajanje je posledica nedoseganja načrtovanega obsega prevozov v kopenskem tranzitu, kjer zaostajajo prevozi starega železa, železa in jekla, kmetijskih proizvodov ter v luškem tranzitu, kjer zaostaja predvsem prevoz železove rude, saj je bila ena ladja preusmerjena drugam. Za tranzitne prevoze je značilno, da potekajo na daljših prevoznih poteh kot v drugih vrstah prometa. Izpad prevozov v tranzitu zato močneje vpliva na zmanjšanje transportnega dela.

V prvih petih mesecih leta so bili transportni prihodki, ki pomenijo kar 92 odstotkov poslovnih prihodkov v tovarnem prometu, na ravni predvidevanj dinamičnega načrta. Doseženih je bilo namreč 11,6-73 milijarde transportnih pri-

hodkov, ki le za 8 milijonov tolarjev oziroma 0,1 odstotka zaostajajo za načrti. Lanski rezultati pa so bili preseženi za 6,7 odstotka. K temu je treba dodati še, da so bili poslovni odhodki za 1,4 odstotka manjši od predvidenih, v primerjavi z lanskim letom pa so se, pričakovano, povečali za 10,6 odstotka. To povečanje gre pripisati predvsem višjim stroškom materiala in energije in stroškom storitev.

Da se naši tovorni vlaki srečujejo s številnimi težavami, ni skrivnost. Kljub številnim počasnim vožnjam, prenizkim osnim obremenitvam in pomanjkanju lokomotiv pa je tovorni promet v prvih petih mesecih leta tako količinsko kot vrednostno dosegal in celo rahlo presegal načrtovane rezultate. V predvidenih okvirih se giblje tudi načrtovani rezultat iz poslovanja.



Posegi za vožnje težjih vlakov

Okrepitev vodnikov na koprski progi

Proga med Koprom in Ljubljano je zaradi konfiguracije terena, po katerem poteka, zahtevna, saj je mestoma zelo strma. Obenem pa gre za eno najpomembnejših prog našega omrežja, saj poteka do Luke Koper. Prav luški tranzit pa od vseh vrst prometa naj-

bolj narašča. Zaradi povečevanja količine tovora vožnje vlakov teže 1.400 ton iz Kopra proti notranjosti ne zadoščajo več potrebam, zato se je njihova teža povečala na 1.750 ton. Vleka težkih tovornih vlakov po enotirni koprski progi pa je težavna.

Vlake teže 1.750 ton morajo vleči tri električne lokomotive ali pa dve električni lokomotivi in ena dizelska. Pri vleki treh električnih lokomotiv se pregrevajo vodniki vozne mreže, uporaba dizelske lokomotive pa je problematična zaradi hudega hrupa

in z njim povezanih pritožb prebivalcev ob progi.

Zaradi omenjenih zahtev in težav se je oblikoval projekt, katerega cilj je omogočanje napajanja vlečnih vozil za vožnjo vlakov teže do 1.750 ton na progi Koper-Divača v presledku 20 minut. Na podlagi idejnih rešitev in študij je poslovodstvo julija lani sprejelo sklep o začetku del ter njihov terminski načrt. Takoj nato je sledila nabava potrebnih materialov ter priprave na začetek del, ki so stekla v začetku letošnjega marca, večinoma pa so že končana.

Na odseku Divača-ENP Črnotiče je bil povečan presek obhodnega voda iz ENP Črnotiče proti ločišču A. K obstoječemu vodu (štiri bakrene vrvi preseka 95 mm²) so delavci Sekcije za elektroenergetiko dodali še dve bakreni vrvi preseka 185 mm². Po novem ima tako okrepljeni obhodni vod presek 750 mm² (prej 380 mm²). Povečan je bil tudi presek ojačitvenega voda vozne mreže od ločišča A izogibalšča Črnotiče v smeri proti Prešnici do zateznega droga vozne mreže št. 198 v km 3+118. Na dolžini 2,158 kilometra je bil nameščen vod iz dveh bakrenih vrvi preseka po 95 mm². Tako okrepljeni vodniki vozne mreže imajo skupni nominalni presek 700 mm² (prej 510 mm²).

Obstoječi napajalni vod med Divačo in postajo Hrpelje-Kozina se je povezal na vozni vod, tako da rabi kot ojačitveni vod vozne mreže. Na odseku med ENP Rižana in ENP Črnotiče se je obstoječi obhodni vod štirikrat po 95 mm², ki iz ENP Črnotiče napaja vozno mrežo proge Črnotiče-Hrastovlje, okrepil z dvema vodnikoma preseka 2 x 185 mm². Tako je skupni presek vseh



vodnikov na razdalji 840 metrov po novem 750 mm².

Med Črnotičami in Hrastovljami sta bila sedanja voda vozne mreže (vozni vod preseka 320 mm² in ojačitveni vod preseka 2 x 95 mm²) okrepljena z dodatnim vodom preseka 2 x 95 mm² od ločišča B postaje Črnotiče do droga št. 103, to je v dolžini 3,7 kilometra.

Dela so potekala tudi na odseku Hrastovlje-Rižana. Tam se je vozni vod preseka 320 mm² in ojačitvenem vodu preseka 2 x 95 mm² pridružil dodatni ojačitveni vod preseka 2 x 95 mm², od droga številka 63 do ločišča A na postaji Rižana. Gre za nov vod v dolžini 3,9 kilometra. Dodatni vodniki so nameš-



čeni tudi v vodu, ki napaja odsek iz ENP Rižana proti Hrastovljam. Pri naštetih delih, ki so vredna okrog 150 milijonov tolarjev, pa ne gre le za nekakšno neusklajeno »gašenje požara«, temveč za že predvidena dela, s katerimi se izboljšuje prepustnost proge do predvidene gradnje drugega

tira. Pomembno je, da so tudi pri sedanjih posegih že upoštevane rešitve idejnega projekta druge faze posodobitve proge Divača-Koper, ki ga je leta 2004 izdelalo SŽ-Projektivno podjetje. Gre torej za predvidene posege v sklopu posodobitve obstoječega tira, ki pa so se zaradi pove-

čevanja prevozov začeli vnaprej. Potekajo tudi že meritve za predvideno ureditev povratnega voda na progi Divača-Koper, s katerimi se bodo zmanjšali tako imenovani streseni tokovi, ki lahko poškodujejo kovinske konstrukcije ob progi, na primer rižanski vodovod.

Brezžične komunikacije ter storitve v informacijsko-telekomunikacijskem okolju

Brezžične komunikacije in storitve so zadnja leta dosegle neverjetno rast in napredek. V Sloveniji je po podatkih mobilnih operaterjev vključenih v omrežje več naročnikov, kot pa je prebivalcev. Čeprav se ta pojav v širšem okolju ne more nadaljevati, pa je vsaj v tej fazi v celoti zadostil potrebam po osebnem komuniciranju uporabnikov. Brezžično komuniciranje na svoj način narekuje dinamiko sedanjega življenja. Temu v prid govori dejstvo, da je za postavitev brezžičnega sistema potrebno malo časa, stroškov in konec koncev tudi administrativnih postopkov.

Brezžični ITK sistemi

Med najpomembnejšimi predstavniki brezžičnih ITK omrežij

sta na področju komercialnih podatkovnih povezav tehnologiji WiFi in WiMax. Tako tehnologija WiFi (Wireless Fidelity ali brezžična reprodukcija signala) kot WiMax (Worldwide Interoperability for Microwave Access – globalna priključitev na mikrovvalovni podlagi) pomenita brezžični prenos podatkov. Uporabljata se tako za poslovne kot za popolnoma specifične operative namene, kot je na primer vodenje železniškega prometa.

WiFi dostopna točka, imenovana tudi e-točka, oddaja radijski signal, ki ga sprejema druga brezžična enota. To je lahko prenosni ali namizni računalnik, dlančnik, mobilni telefon tretje generacije ali katera koli druga komunikacijska naprava, ki sprejema brezžični signal. Da

Primerjava tehnologij WiFi in WiMax.

Opis funkcionalnosti tehnologije	WiFi	WiMax
Prenosna hitrost podatkov v omrežju	11 Mbit/s	70 Mbit/s
Območje pokrivanja s koristnim signalom	100 m	30 km
Frekvenčni spekter	2.4 GHz	2 - 11 GHz
Standardizacija po IEEE	802.11b	802.16e
Potrebno je dovoljenje za vgradnjo in delovanje	ne	da
Zagotavlja mobilnost uporabnikov	ne/da	da
Brezžična distribucijska omrežja	ne	da
Omogočanje klasične mobilne in IP telefonije	ne	da

bi omogočili medsebojno širšo povezljivost brezžičnih naprav, je bilo treba proizvajalcem določiti standard, po katerem bodo proizvajali terminalno in sistemsko opremo.

Razdalje med dostopnimi to-

čkami in uporabniškimi terminali so pri tehnologijah WiFi dokaj nizke in odvisne od zahtevane kakovosti ter pokritosti področja s signalom. V povprečju ne presegajo razdalj, večjih od nekaj deset metrov, zato morajo

biti sevalne antene nameščene po prostorih precej na gosto. Nasprotje temu je tehnologija WiMax, kjer lahko govorimo o širokopasovnem dostopu do mobilnih uporabnikov pri večjih optičnih razdaljah.

Uporabnost brezžičnega sistema

Brezžična omrežja s tehnologijo WiFi omogočajo uporabniku enostavno priključitev njegovega prenosnika ali druge komunikacijske naprave na svetovni splet, intranet ali na druga varna omrežja na internetu. Omrežja WiFi so namenjena za ljudi, ki potujejo, zato so tipične točke restavracije s hitro prehrano, kavarne, hoteli, železniške postaje, letališča in knjižnice. Tehnologija WiFi ponuja poceni način dostopa do javnega interneta. Če je omrežje že pripravljeno, je strošek za opremo WiFi relativno nizek. Če pa infrastruktura za to še ni pripravljena, potrebuje ponudnik na vsaki vstopni točki širokopasovni žični dostop ali pa take vrste dostopa zagotavlja brezžično kar preko drugih dostopovnih točk. Infrastruktura mobilnih tehnologij WiFi in WiMax je zanimiva tudi za železnice, zlasti v primerih, kadar zaradi tehničnih omejitev frekvenčnega prostora ni mogoče uporabljati digitalnega radijskega sistema GSM-R. Ključni poudarek je pred zgraditvijo takšnih mobilnih omrežij je vsekakor nabor storitev, ki jih imamo namen vpeljati. Odločitev o vrstah aplikacij je odvisna predvsem od zastavljenih ciljev, in ne toliko od tehničnih lastnosti. Predstavili bomo možna področja, kjer bi lahko uporabljali omenjeni tehnologiji.

Informacijski sistem za potnike

Vlaki vozijo 24 ur na dan, sedem dni v tednu in tako so razporejene tudi zahteve potnikov. Način podajanja informacij lahko v osnovi razdelimo na postajno področje in na vlakovno podro-

čje. V obeh primerih je treba izbrati tako slušni kot video medij. Pri tem ne smemo pozabiti na tiste potnike, ki imajo lastne prenosne komunikacijske naprave: prenosni računalnik, dlančnik, zmogljiv prenosni telefon. Tako zasnovani sistem je treba osveževati s primernimi vsebinami – s tistimi, ki so ključne za potovanje, pa tudi tistimi, ki so potnikom namenjene le kot dopolnilna informacija, oglas, zanimivost ... K takšnim oblikam obveščanja potnikov je smiselno pritegniti tudi medijske hiše, televizije, časnike ali oglaševalske agencije. Pomembno je, da so vse posredovane informacije pripravljene v takšni obliki, da jih potniki hitro in na razumljiv način sprejmejo. Vsi potniki pa vendarle ne potrebujejo informacij, ki se prikazujejo na opisani način na zaslonih, tabelah ali panojih. Zanje je treba zagotoviti osebno obravnavo. To lahko enostavno, hitro, poceni in učinkovito naredimo tudi v množici ljudi. Pri tem izpolnimo natančno določene zahteve oziroma želje potnika po posebni informaciji, ki je namenjena samo njemu. To pomeni dvig kakovosti obravnave potnikov, kar pri naša možnost dodatnih storitev in s tem tudi dodatnega zaslužka. Takšen način dela omogoča dlančnik. To je komunikacijska naprava, ki je prirejena za prikaz aktualnih informacij osebno uporabniku. Če je aplikacija tako zasnovana, lahko po dlančniku posredujemo informacije o vozni redih, trenutnih zamudah vlakov, cenah vozovnic, prestopanjih in drugih vrstah transporta. Dlančnik je lahko vključen v že obstoječ sistem klica v sili SOS, kjer potnik ali železniško osebje potrebuje takojšnji odziv iz kakršnega koli razloga. Z dlančnikom in tiskalnikom lahko tudi natisnemo vozni red ali celo vozovnico. Tako je poskrbljeno, da ažurna informacija pride do uporabnika v vsakem trenutku in kjer koli na železniškem območju. Vsi potrebni podatki so shranjeni na uporabniških strežnikih ter se v dlančnik prenašajo z omrežjem WiFi

in WiMax. Za nemoten prenos podatkov je pomembna razpoložljivost celotnega sistema. Ob izpadu oddajne antene ali pristopovne točke naprave delujejo brez povezave, ko je povezava spat vzpostavljena, pa se vsebine avtomatsko osvežijo.

Varnost potnikov na postajah in na vlakih

Varovanje potnikov je pomembna storitev, ki zagotavlja nemoten in varen železniški promet.



Eden od sodobnih načinov posredovanja informacij potnikom.

Vse informacije o »varnostnem« dogajanju na postajah ali na vlakih se lahko zbirajo v eni ali več nadzornih točkah. Slika in zvok se shranjujeta na posebne strežnike. Sistem omogoča tudi avtomatsko zaznavo zapuščenih in s tem morda nevarnih predmetov. Omogoča zagon sistema pri nenadnem in močnem hrupu, vpitju ali razgrajanju. Za vse našete aplikacije je zato treba zagotoviti dvosmerno zvočno in vsaj enosmerno video povezavo med terenom in nadzornim centrom. Video opazovanje vlaka lahko poteka v vsakem vaognu. Ob alarmu se »živa« slika prenaša v posebni oddelek v vlaku ali v center, kjer upravljač sistema ustrezno ukrepa. Infrastrukturi WiFi in WiMax omogočata tudi uporabo v povsem železniških aplikacijah, kot

so sprejemanje delovnih nalogov, prenos internih obvestil, komunikacija z vzdrževalnim osebjem vlaka ali proge, zaznavanje navzočnosti osebja na določenem področju. Odločitev, za kaj vse bomo uporabili brezžična podatkovna omrežja in s tem tehnologiji WiFi ali WiMax, je tako odvisna od naše domišljije in primernosti uporabe. Opisani sistemi, tudi za železnice, so že v uporabi in preizkušeno delujejo. Da so brezžična podatkovna omrežja resnično uporabna področja, govori

tudi poročilo odbora za reforme Vlade republike Slovenije, z dne 25. oktobra 2005: »Najcenejši poseg na področje infrastrukture s potencialno največjimi donosi je vzpostavitev širokopasovnega brezžičnega mobilnega dostopa do interneta za vsakega državljan Slovenije. To je možno doseči z nacionalnim projektom postavitve WiFi omrežja, za katerega že obstaja zrela tehnologija, ali pa s tehnologijo WiMax, ki je še v razvoju (glej poglavje prioritarnih projektov nacionalnega pomena). Predlagamo, da je to prioriteten nacionalni projekt.« Smo se tem izzivom sposobni pridružiti tudi na Slovenskih železnicah?

Celoten članek je objavljen na intranetnih straneh : intranet/projekti/WiFi in WiMax.

Berlinska železniška razglednica

Odprtje novega glavnega kolodvora

V Novi progi sem maja 2002 in julija 2004 že pisal o gradnji nove berlinske železniške infrastrukture, zlasti novega osrednjega kolodvora Lehrterbahnhof ter treh drugih postaj na novi povezovalni osi sever-jug, ki se pridružuje smeri zahod-vzhod. Šestindvajsetega maja, ob navzočnosti kanclerke Angele Merkel, generalnega direktorja nemških železnic Hartmuta Mehdorna in prometnega ministra Wolfganga Tiefenseeja, je potekalo slovesno odprtje novih postaj. Vzdušje je bilo nepopisno, zlasti ob ogromnem ognjemetu, ki ga je spremljala glasba Čajkovskega. Naslednji dan je bil dan odprtih vrat in obiskovalci smo si

lahko ogledali vse, kar nas je zanimalo. Na vseh kolodvorih so se odvijale priložnostne prireditve, na razpolago pa je bilo ogromno tiskanih materialov in spominkov. Tudi za jedačo in pijačo po znižanih cenah je bilo poskrbljeno. Poleg tega smo se lahko s posebnimi vlaki brezplačno vozili po novi osi od ene do druge postaje. Seveda je bila osrednja pozornost obiskovalcev, ki so jih ta dan naštel kar blizu pol milijona, namenjena osrednjemu objektu – glavnemu kolodvoru, ki je kot križni kolodvor trenutno največji tovrstni objekt na svetu. Pri gradnji postajne stavbe, ki je že po merah ter tudi arhitektonsko in

tehnično nekaj posebnega, so uporabili najnovejšo tehnologijo in materiale. Enako velja tudi za zagotavljanje varnosti. Zato lahko zapišemo, da je kolodvor ne le prometno in tehnično, temveč tudi nasploh velika pridobitev in obogatitev za mesto. Da je to res, kaže že izbira lokacije nove osrednje postaje, saj ji na eni strani družbo dela Reichstag (parlament), na drugi strani pa zgradba kanclerskega urada z drugimi upravnimi stavbami. Le streljaj stran pa je grad Bellevue, kjer je sedež predsednika republike. Na tem delu mesta je bila pred vojno diplomatska četrt, ki po združitvi z gradnjo novih ali obnavljanjem

starih državnih predstavništev dobiva čedalje večji pomen. Da mesto čedalje bolj živahno diha in ima čedalje vedrejšo podobo, je zaznati na vsakem koraku. To je bilo čutiti tudi ob odprtju postaje Lehrterbahnhof, ki je pospešila utrip predela, kjer stoji. Vsak trenutek dneva ali noči je na postaji namreč nekaj tisoč ljudi, ne le zaradi vlakov, vozovnic in vozniških redov. Tu so namreč tudi prijetni lokali najrazličnejših vrst, ki jim konkurenco delajo različni butiki za debelejšje denarnice. Ne manjka niti bančnih poslovalnic, najdemo pa celo ambulanto. V kratki predstavitvi je težko povedati čim več o objektu

Na novem berlinskem kolodvoru je vsak trenutek dneva ali noči nekaj tisoč ljudi.





Pogled na zgornjo etažo postaje.

novega berlinskega kolodvora. Že vstop v stavbo obiskovalca preveva z občutkom, da je vstopil v posvečen hram. In res, to postajo lahko brez zadržka primerjamo s katedralo. V zgradbi je 54 tekočih stopnic, seveda poleg fiksnih betonskih. Zaradi

hitrejšega pretoka potnikov je med nadstropji tudi šest velikih steklenih dvigal. Zaradi velikosti postaje in linijskega prometa, ki je razporejen na dve nadstropji, je bil čas prehoda potnikov med etažama upoštevan tudi pri oblikovanju voznega reda,

ki je začel veljati 28. maja. Na ta dan so na postaji ustavili prvi vlaki ICE, ki so do tedaj vozili le po zgornjem nadstropju, a se tam niso ustavljali, temveč so postanke imeli na postajah Friedrichstrasse, na vzhodnem kolodvoru in na postaji Zoo. Na glavnem kolodvoru danes pelje več kakor 1.100 vlakov na dan, ta številka pa še ni dokončna, saj železniški križ še ni dokončan. Zgradili bodo namreč še eno linijo mestne železnice in podaljšek podzemne železnice U5 do kletnega nadstropja glavnega kolodvora. Sedaj vlaki mestne železnice namreč vozi-jo le v smeri vzhod-zahod na vrhni etaži.

Kljub velikosti stavbe je arhitekt Meinhard von Gerkan zgradbo zasnoval tako, da dnevna svetloba prodre vse do kletne etaže. Ta sicer ne osvetljuje vseh delov enako, a kljub temu daje precej boljši občutek, kot bi ga le umetna razsvetljava. Poleg tega je notranjost zgrajena nemasivno, skorajda filigransko, kar še povečuje občutek zračnosti.

Zanimivosti o Lehrterbahnhofu in preostalih treh kolodvorov na 4,3 kilometra dolgi osi bi lahko nizali še kar nekaj časa, kar pa presega okvire tega članka. Zato naj na koncu zapišem le, da sem se med bivanjem v Berlinu večkrat spomnil načrtovane ureditve ljubljanskega prometnega vozlišča. Le želimo si lahko, da bomo tudi v Ljubljani po načrtovanju, ki poteka že predolgo, zagledali nekaj podobnega, seveda v manjši izvedbi.



V zgradbi je 54 tekočih stopnic ter šest velikih steklenih dvigal.

Aktualno

UIC za večjo varnost železnic

Izvršni svet mednarodne železniške zveze UIC je v začetku junija na srečanju v Montrealu odobril vzpostavitev UIC-jeve varnostne delovne skupine, v sodelovanju z železniškimi prevozniki potnikov, tovora in upravljalci železniške infrastrukture. S skupnim delom naj bi izboljšali sposobnost UIC-ja, da pri svojem delu upošteva tudi varnost železniškega prometa, ter izboljšali učinkovitost delovanja na tem področju.

Nova skupina se bo ukvarjala s šengenskimi določili in emigracijo, varnostjo tovarne verige, razvojem varnostnih tehnologij, z varnostjo potniških vlakov, postaj in bistvene infrastrukture, z upravljanjem velikih dogodkov, z bojem proti ponarejanju vozovnic in proti terorizmu. Trenutno so člani delovne skupine iz železnice članic izvršnega sveta, CER-a in nekaterih drugih organizacij ter delovnih skupin. Več o dokončni organiziranosti in terminskih načrtih pa bo znano 28. septembra, ko bo organiziran naslednji sestanek.

DB še uspešnejše kot lani

Nemške železnice so v prvih petih mesecih leta svoje prihodke v primerjavi z istim lanskim obdobjem povečale za skoraj 19 odstotkov. Ponovno se je povečal tudi obseg potniškega prometa. Med januarjem in majem pa so se povečali tudi prihodki. V primerjavi z istim lanskim obdobjem so se povečali za skoraj 19 odstotkov – na 11,95 milijard evrov. Po besedah predsednika uprave Hartmuta Mehdorna bo leto 2006 za Nemške železnice ponovno rekordno. Nadzorni svet DB-ja pa se je zavzel za vstop Nemških železnic na borzo. Po prepričanju nadzornega sveta je vstop zasebnega kapitala nujen za dolgotrajno ohranitev trenutnih uspehov nemških železnic. Zato se je nadzorni svet enoglasno odločil podpreti kapitalsko privatizacijo podjetja.

Kristijan Matko

Moj delovni čas se nikoli ne konča ob dveh

Kristijan Matko je eden od enajstih inštruktorjev strojevodij v SV Ljubljana, obenem pa je eden od železničarjev, ki so ves čas najbolj dejavno sodelovali pri preizkusih novih lokomotiv vrste 541. Zato mu je pripadla tudi čast, da je lokomotivo 541-101 pripeljal na slovesno primopredajo na ljubljanski kolodvor.

Pa začniva kar s »klasičnim« vprašanjem – zakaj prav železnica? Družinska tradicija?

Ne, v mojem primeru družinska tradicija pri izbiri poklica ni igrala nobene vloge. Kljub temu sem se po končani osnovni šoli, to je bil čas usmerjenega izobraževanja, odločil za nadaljevanje izobraževanja na štiriletni šoli za strojevodje. Železnica me je že od nekdaj zanimala, pa tudi pri nas v vasi sem poznal strojevodjo, ki je povedal marsikaj o svojem poklicu. V šali bi lahko rekel, da je svoj del k moji odločitvi prinesla tudi enodnevna odsotnost iz šole, ko smo kandidati za strojevodsko šolo šli na zdravstveni pregled v Ljubljano. Zato se nas je kar precej fantov 8. c razreda iz Sevnice odločilo za kandidiranje za strojevodjo.

Najprej torej štiriletna šola v Ljubljani. In potem?

Po končanem šolanju, mimogrede, šola nas je končala samo okrog polovica sprejetih, sem leta 1989 prišel v ljubljansko sekcijo za vleko. Bili smo prva generacija programa, ki nam je dal dolg uradni

naziv »železniški transportni tehnik vleke«. Še danes se živo spominjam, kako smo se s tedanjo ravnateljico pogajali o oblikovanju tega naziva ... No, po končani srednji šoli sem začel delati kot pomočnik strojevodje, moje delo pa je začasno prekinil odhod na služenje

vojaškega roka, še v tedanjo JLA. Ko sem se vrnil, sem po opravljenem periodičnem izpitu spet začel delati kot pomočnik strojevodje, do septembra 1991. Do konca leta sem nato delal v obratih CD Moste, v začetku leta 1992 pa je bilo spet treba nazaj v šolo. Na Aljaževi v

Ljubljani sem najprej opravil teoretični izpit za strojevodjo in nato še vadal na dizelskih in električnih vozilih. Oba izpita sem opravil novembra 1992 in nato vse do leta 2003 delal kot strojevodja, takrat pa sem se začel izobraževati za inštruktorja strojevodij.



Je bila odločitev za novo delovno mesto težka?

K tej odločitvi me je spodbudil tedanji šef sekcije Ludvik Pevec, ki me je v začetku leta 2003 povabil na pogovor. Jeseni sem se začel uvajati pri Rafaelu Kosu in potem je šlo vse kar precej hitro, saj sem na začetku leta 2004 že začel samostojno delati kot inštruktor. Izobraževanje je bilo predvsem praktično in je obsegalo med drugim preglede in prevzeme vozil, reševanje zamud, administrativne postopke in podobno.

Kako torej poteka delovni dan inštruktorja strojevodij?

Moj delovni dan je pravzaprav precej težko opisati, ker je nepredvidljiv. Takoj ko pridem v službo, se seznanim s stanjem vozil in začnem nadzirati delo. Moja vloga je predvsem izobraževanje kolegov strojevodij, pomoč v izrednih situacijah in podobno. Če se na primer na lokomotivi primeri večja napaka, ki je strojevodja sam ne more odpraviti, kliče mene in skušava napako odpraviti skupaj. (Tudi med najinim pogovorom je Kristijanu Matku večkrat zvonil mobilni telefon, po katerem je svetoval strojevodju med vožnjo. Op. avt.) Svojim sodelavcem pomagam in svetujem na različne načine. Veliko sodelujem tudi s centralnimi delavnicami. Če je vozilo pokvarjeno, iz delavnic dobim povratno informacijo in podatke o stanju lokomotiv posredujem strojevodjem. Seveda pa tudi nadziram delo strojevodij in skrbim za to, da ne opuščajo določenih postopkov in predpisov. Moja naloga je nadzor načina, kako strojevodja vozi lokomotivo, opazujem pa tudi delo prometnikov in vlakospremnega osebja. K temu pa je treba prišteti še različna izobraževanja, dokvalifikacije in redno mesečno šolanje. Dela mi torej ne zmanjka. Uradno moj delovni čas traja osem ur, na mesec pa sem dvakrat ali trikrat na nočni. Toda dejansko se moj delovni čas nikoli ne konča ob dveh ali ob treh, saj se lahko težave z vozili pojavijo kadar koli. Zato sem po mobilnem telefonu ves

čas v stiku s fanti, tudi ko sem že zdavnaj doma in uradno ne delam več.

Vaša vloga je torej takšna, da se lahko v kolektivu pojavi tudi kakšna zamera?

Res je, da je moja naloga pretežno prav nadzor sodelavcev. Toda, saj veste, kako je – sta dve vrsti »policajev« – dobri in slabi. Sam na napako najraje najprej opozorim sodelavca, da jo skuša sam odpraviti. Vsekakor pa pred nepravilnostmi ni mogoče zamižati. Rečem lahko, da se z vsemi dobro razumem in da so odnosi v kolektivu res dobri.

Kakšne pa so delovne razmere v vaši sekciji?

Treba je priznati, da te niso ravno idealne. Veliko je težav z izrabo dopustov, saj že dolga leta ni bilo sistematičnega izobraževanja strojevodij. V zadnjem času se sicer spet začneja, a v manjšem obsegu, hkrati pa je tudi veliko upokojitev. Včasih je k nam prišla cela generacija strojevodij in se je delo lažje razporedilo, poleg tega pa smo novim sodelavcem, naj priznam, lahko dodelili slabše turnuse in manj priljubljena dela. Danes tega ni več in tudi dolgoletni strojevodje morajo opravljati bolj »umazana« dela. Zaradi premajhnega števila zaposlenih pa je praksa, da imajo strojevodje izpit za vedno več vrst vozil. Včasih so bili specializirani; nekdo je na primer vozil samo gomulke, drugi samo dizelmotorne enote ... Danes pa en strojevodja vozi številne lokomotive, ki pa se med sabo zelo razlikujejo in jih strojevodja le težko do potankosti spozna ter se nauči čim hitrejšega odpravljanja napak.

Bili ste tudi med prvimi strojevodji, ki so se izobraževali za vožnjo novih večsistemskih lokomotiv. Kako je potekalo?

Izobraževanje je bilo organizirano že ob najemu Dispolokovih Helg. Teoriji je sledil praktični del, ki ga je vodil upokojeni strojevodja, ki dela za Dispolok. Po dva inštruktorja iz Ljubljane in dva iz Divače sta nas učila štiri

dni, naprej pa smo izobraževanje organizirali sami. Za lokomotive vrste 541 pa je bilo januarja organizirano šolanje štirih inštruktorjev in petih strojevodij ter enega kontrolno-prevzemnega organa iz Centralnih delavnic. Petdnevno izobraževanje so vodili inštruktorji nemških železnic in Siemens, obsegalo pa je tako teoretični kot praktični del. Takšna kombinacija dela mi je bila všeč, saj nikoli nismo vsega dneva preživeli v učilnici, temveč smo novo teoretično znanje takoj preizkusili še v praksi, na lokomotivi. Mi pa to znanje pre-

od 7. junija. Veliko nam nove lokomotive prinašajo pri prevozih iz Kopra. Sedaj lahko 1.750 ton težke vlake iz Kopra prepeljemo samo z dvema lokomotivama, prej pa smo potrebovali tri. Kar pa zadeva delovno okolje, ga lahko v primerjavi z brižito ocenim kot desetkrat boljše. Kabine so seveda klimatizirane. Poleg tega na brižiti zaradi hrupa sploh nisi slišal mobilca, tu pa hrupa praktično ni več. Strojvodska kabina je večja, lokomotiva pa je precej bolj konstruirana. Brižita na neravninah bolj skače, nova živa pa lepše »plava« in je pre-



našamo naprej na naše kolege. Trenutno je teoretični del znanja o novih lokomotivah opravilo 24 strojevodij.

Še strokovna ocena nove lokomotive?

Pri prevzemu novih lokomotiv sodelujem že vse od začetka, od prvih preskusnih voženj v tujini do voženj pri nas decembra in januarja. Pohvalim pa se lahko, da sem bil tudi na Nizozemskem, ko smo dosegli hitrost 264,2 kilometra na uro. Moja prva ocena je, da se bo lokomotiva odlično obnesla, če ne bo imela kakšnih mehanskih napak. Na težave s programsko opremo pa smo tako rekoč že navajeni. Seveda bo nekatere stvari še treba dodelati, a sam kakšnih večjih pomanjkljivosti ne vidim. Morda se bodo šele pokazale, saj je prva lokomotiva v turnusu šele

cej bolj udobna. Veliko pa nam nove lokomotive prinašajo tudi pri iskanju in odpravljanju napak, saj strojevodja skoraj vse informacije o delovanju ali nedelovanju posameznih sklopov dobi na monitorju. Poleg tega pa se mu na monitorju izpisujejo tudi navodila za odpravo napak, kar precej olajša delo. Nekaj težav so kolegi imeli le s spodrsavanjem. Lokomotive so namreč opremljene s sistemom za nadzirano spodrsavanje, in postopki, ki so jih prej opravljali strojevodje pri spodrsavanju, niso več potrebni.

Prosti čas?

Prosti čas? Kaj je že to? Lahko bi rekel, da je delo moj prosti čas. Po končani službi je treba še kaj opraviti okrog hiše v Studencu pri Sevnici in dan je kar hitro mimo. Še najraje pa se spočijem, ko posedim pod mojo brajdo.

Nekoč z vlakom, danes s kolesom

Pisalo se je leto 1966. Proga Jesenice–Planica je že zdavnaj izgubila svoj pomen, čeprav je bila zgrajena leta 1870 in je povezovala Gorenjsko z Gorico, Trstom in Beljakom. Minilo je že 40 let, odkar je vlak zadnjič prisopihal z Jesenic v Zgornjesavsko dolino. Zdi se, kot da so pristojni za vse večne čase želeli odstraniti progo.

To je bilo v obdobju šestdesetih let prejšnjega stoletja, ko je bilo ukinjenih mnogo prog na slovenskem ozemlju, pa tudi v tujini. Tako so na primer tudi na železnica ZRN od leta 1955 ukinili 556 kilometrov prog, v načrtu je bilo predvidenih še 2000 kilometrov, prav toliko pa bi jih ukinili za potniški promet. V Avstriji so v istem obdobju demontirali sicer le 67 kilometrov prog, na 200 kilo-

metrih prog pa so ukinili tovorni promet. Ukinjanje prog po tedanjih merilih nikakor ni pomenilo osiromašenja področij, temveč tehnični napredek in zmanjšanje stroškov v gospodarstvu.

Na progah tedanjega Združenega železniškega transportnega podjetja Ljubljana je izvršni svet skupščine SR Slovenije sklenil ukiniti javni prevoz potnikov in blaga v Planico, Stražo, Krmelj, Tržič in na Vrhniko. Količina prepeljanega blaga po posameznih progah se je gibala med 13.000 in 70.000 ton na leto (na dan 35 do 190 ton), število potnikov pa med 100 in 1700 na dan. Iz teh podatkov je razvidno, da je bilo tovora v obe smeri za 3 do 13 vagonov, potnikov pa v najboljšem primeru le za tri vlake na dan. Poleg tega je marsikje ob progi nastala



Železniška postaja v Kranjski Gori 31. marca 1966. (Iz zbirke Gornjesavskega muzeja Jesenice – avtor Franci Makovec)

asfaltirana cesta, ki je nihče ni nameraval ukiniti, prej razširiti in modernizirati.

Usoda nekdanje proge od Jesenic do Planice in naprej do Trbiža se je začela z državno razmejitvijo po prvi svetovni vojni, ko je proga prečkala državno mejo. Po drugi svetovni vojni je bil promet tako majhen, da so Italijanske železnice svoj del proge ukinile že deset let pred nami. Tako je ostal le še 27,3 kilometra dolg odsek na naši strani. Deloma je bil pomemben zaradi prevoza potnikov na delo in šolarjev v smeri Jesenic in obratno, turistov ob koncu tedna, prevoz blaga pa je bil minimalen. Tako se je leta 1965 na dan po tej progi prepeljalo okrog 1250 potnikov in le 15.000 do 17.000 ton blaga na leto ali povprečno po tri vagone na dan. Cestni prevoz je bil cenejši, čeprav so bile dnevne zmogljivosti železnice neprimerno večje.

Potniški promet je od leta 1958 skupno padel za 22 odstotkov. V tovornem prometu so prevladovali lesni proizvodi (smrekovina,

bukovina, rezan les) in premog, vendar gre v obeh primerih za surovine ali kvečjemu polizdelke z nizko tarifo.

Temu primerni so bili dohodki. Četudi bi železnica prepeljala ves tovor, bi dohodki narasli z 68 milijonov dinarjev na 169 milijonov din na leto, a v potniškem prometu ne bi mogli pokriti stroškov potniškega prometa, ki so znašali 305 milijonov din. Na žalost so bili dohodki iz prevoza blaga slabi, saj bi znašal primanjkljaj leta 1966 155 milijonov din, čeprav je proga celotni železniški mreži prinesla le približno 15 milijonov din dohodka. Proga je bila ob koncu obratovanja v slabem stanju, zato bi morali odplačevati anuitete in obresti za naložbe v osnovna sredstva, če bi jih obnavljali, v znesku 352 milijonov din v prvih petih letih.

Ob progi je že takrat potekala cesta, ki je prevzemala blago in potnike. Cestni prevoz je bil cenejši, saj bi morali potniki plačevati za kilometer poti na železnici 38,04 din, v blagovnem prometu



Vlak na vožnji proti Kranjski Gori. (Iz zbirke Gornjesavskega muzeja Jesenice)



Prometnik Slavko Cuznar odpravlja zadnji vlak s postaje Planica proti Jesenicam, 31. marca 1996 ob 12.44. (Iz zbirke Gornjesavskega muzeja Jesenice – avtor Franci Makovec)

pa bi bila ceno za tono na kilometer prepeljanega blaga 523 din. Temu je bilo treba prišteti še ceno začetne in končne operacije, ki bi znašala 296 din za tono tovora. In končno je padla odločitev, da se železniški promet med Jesenicami in Planico ustavi konec marca 1966.

Svoje delo so v tistih časih železničarji opravljali zelo temeljito. Na tako priljubljeno železnico so ostali le spomini. Danes je moč zbuhati spomine s kolesarskim izletom po nekdanji trasi, saj je od Gozd Martuljka do Kranjske Gore urejena asfaltirana kolesarska steza. Na progo spominjajo še številni objekti, kot so nekdanje železniške postaje na Hrušici, v Mojstrani, Martuljku, Kranjski Gori, Podkorenu in Ratečah. S ceste sta lepo vidni pozabljeni rjaveči mostni konstrukciji pri Martuljku čez Savo Dolinko in Čičarah čez Pišnico. Tretjo so ob demontaži proge odpeljali na koprsko progo pri vasi Podpeč. Od Kranjske Gore do Rateč je po trasi speljana lokalna cesta,

primerna za tekače in kolesarje. Spet drugje po trasi pa »rase grmovje in zelene trave« ... Kakor nekoč se je s kolesom treba dvigniti z okrog 555 metrov nadmorske višine na Jesenicah na okrog 850 metrov v Ratečah. Od tam pa se poljubno zapeljete še do planiških skakalnic pod Poncami in v dolino Tamar, kjer se v ozadju razkazuje mogočni Jalovec. Od nekdanjega postajnega poslopja v Ratečah še vedno vodi gozdna makadamska pot proti Italiji. Nekoliko neugodnejše je med Hrušico in Dovjami ter Mojstrano in Martuljkom mimo Belce. Da bi danes traso ponovno obnovili, bi bilo treba odstraniti marsikaj. V Mojstrani na trasi danes stoji obrat lesne tovarne LIP Bled, v poslopju pa živi več družin. Njena okolica pri Dovjah ima prelep pogled na Triglavske vršace in tam je tudi spomenik Jakobu Aljažu. Od tod je možnost skreniti s poti v ledeniško dolino Vrata in si ogledati slap Peričnik in obiskati Aljažev dom ob vznožju triglavske severne stene. V Kranjski Gori so na trasi zgradili hotel Kompas ter številne počitniške hišice. Tudi postajno poslopje v svojih prostorih ponuja počitniške zmožljivosti. V Podkorenu se okoliš pred postajo pozimi uporablja kot parkirišče obiskovalcev belih strmin smučišča Vitranc. Ob poti do Rateč je na močvirnatem travniku ob gozdu naravni rezervat Zelenci, prvokakovostni vodni vir Save Dolinke.

Nižje, ob začetku proge med Jesenicami in Hrušico, železniški tiri še stojijo za potrebe tamkajšnje delavnice in drugih industrijskih objektov, kamor dostavijo še kak tovorni vagon. S kolesom se je tukaj težko prebiti do trase, saj je mnogokje izginila med ograjami, skladišči, objekti in parkirišči. Pred vhodom avtoceste v Karavanški predor pa stoji visok nasip, preko katerega prečka rečno dolino.

Vožnja zadnjega vlaka v Planico je imela tragikomično obeležje, ceremonije so bile podobne pogrebu. Delavci popoldanske izmene so prišli iz železarne na postajo Jesenice s tremi črnimi

zastavami, njim so se pridružili drugi potniki, ki so se vozili na tej progi, hrušiška pihalna godba pa je igrala pogrebne maše in žalostinke. Med jokom in stokom, vzdihovanjem in protesti je ob 22.22 uri odpeljal zadnji vlak iz Jesenic v Planico. Med vso vožnjo je lokomotiva s svojim turobnim in žalostno zategnjenim piskanjem opozarjala prebivalstvo na nepreklicno dejstvo, da Gornjesavska dolina zadnji sliši pisk lokomotive in vidi zadnji vlak, ki jih je 96 let povezoval s svetom. Črne zastave, ki so jih ob tej priložnosti nosili delavci železarne, so imele na koncu droga iz zarjavele žice napravljeno figuro mravlje, kot obtožbo inženirja Cirila Mravlje, ki je bil šef takratnega ŽŽTP-ja, češ da je on kriv, ker je Gornjesavska dolina ostala brez železnice. Strojvodja vlaka je bil Jože Egart, kurjač Jure Tokič, vlakovodja Janez Košir, sprevodnika pa Adolf Kolenc in Janez Gruden. Progo so razmontirali tako, da je nadzornik hodil spredaj in štel prage, po dvajset na vsakega. »Od tu do tu je tvoje, kolikor jih boš lahko vzel, jih odpelji domov,« je dejal. Tako je proga res hitro izginila.

Progo bi danes gotovo še potrebovali, predvsem v turistične namene, posebno, ker so naši najboljši gosti ravno Italijani in Avstrijci. Če bi progo povezali s Trbižem, bi dobili povezavo

z glavno železniško povezavo iz Beljaka v Italijo. Lokalni tovorni promet bi bil verjetno minimalen, saj na tem področju ni večjih industrijskih obratov.

In še nekaj za ljubitelje gorskega kolesarjenja. V znamenju 40-letnice se lahko popeljete po 40 kilometrov dolgi, terensko zelo razgibani poti. Štartate v Gozdu Martuljku pri kampu na 740 metrih nadmorske višine in se po 100 metrih vožnje po glavni cesti povzpnete proti Srednjem vrhu (ob poti je Jermanov slap). Na razpotju pod počitniškim domom zavijete levo mimo Hlebanjeve domačije, za njo pa desno strmo navzgor mimo vodnega zajetja v dolino potoka Jermana, koder vas kolovoz pripelje v Železnico (dolino, da ne bo pomote). Od tam se dvignete (na okoli 1600 metrov) do planine Blekove na sedlu na meji z Avstrijo. Nato s presledki sledi spust do Poljan pod Korenskim sedlom, kjer prečkate asfaltno cesto. Po 600 metrih spusta se držite kolovoza desno, nakar se pot dviga vse do križišča poti za Peč na tromeji. Od tam sledi spust levo navzdol do Rateč, kjer vodita do Martuljka izmenjaje asfaltirana cesta in kolesarska steza.

Vlaka, ki bi nas prehitel na poti, najbrž še lep čas ne bo, zato lahko kar mi sopihamo od vročine – kot parni vlak.



Na delu trase nekdanje železniške proge Jesenice-Planica je danes lepo urejena kolesarska steza.



Nekaj koristnih informacij:

- Cene za prevoz koles in koles z motorjem so enotne in niso odvisne od razdalje.
 - Potnik mora potovati z istim vlakom kot kolo ali kolo z motorjem.
 - Potnik lahko na prevoz preda največ eno kolo ali kolo z motorjem.
 - Potnik kolo sam naloži, pazi nanj med prevozom in ga sam tudi razloži.
 - Skupina več kot 10 kolesarjev mora prijaviti potovanje na začetni železniški postaji najpozneje 10 dni prej.
- Na vlakih InterCity Slovenija prevoz koles ni mogoč.

Kolo & vlak

Vlaki, v katerih se bo vaš dvokolesni prijatelj počutil popolnoma varno:

- Vlaki InterCity ter mednarodni in regionalni vlaki, ki imajo prtljažne vagone;
- Službeni oddelki dizelmotornih (do 10 koles) in elektromotornih (do 5 koles) vlakov;
- Avtovlak, ki vozi med Bohinjsko Bistrico, Podbrdom in Mostom na Soči.

S kolesom na vlaku tudi v tujino!

- V Avstrijo (Gradec, Dunaj, Beljak)
- Na Madžarsko (Budimpešta)
- Na Hrvaško (Reka, Pulj, Zagreb)
- V Italijo (Benetke)

Vlaki za prevoz koles

Vlak	Relacija v notranjem prometu	Termin prevoza koles	
EC 150	Ljubljana - Maribor	vsak dan	*Vlaki za prevoz koles z motorjem Cena za kolo: 630 tolarjev / 2,63 evra Cena za kolo z motorjem: 1.300 tolarjev / 5,42 evra
EC 151	Maribor - Ljubljana	vsak dan	
IC 502 *	Koper - Maribor	vsak dan	
IC 503 *	Maribor - Koper	vsak dan	
IC 211	Jesenice - Ljubljana	od 29. 4. do 24. 9. 06	
IC 246	Hodoš - Ljubljana	od 30. 4. do 30. 9. 06	
IC 247	Ljubljana - Hodoš	od 1. 5. do 1. 10. 06	
IC 310	Ljubljana - Jesenice	od 28. 4. do 23. 9. 06	
MV 480	Ilirska Bistrica - Ljubljana	od 4. 6. do 27. 8. 06	
MV 483	Ljubljana - Ilirska Bistrica	od 4. 6. do 27. 8. 06	
RG 1604 *	Koper - Maribor	od 17. 6. do 27. 8. 06	
RG 1605 *	Maribor - Koper	od 17. 6. do 27. 8. 06	
Avtovlak	B. Bistrica-Podbrdo-M. na Soči	vsak dan	
52	Dobova - Sežana	od 2. 5. do 3. 10. 06	
53	Sežana - Dobova	od 2. 5. do 3. 10. 06	
1472	Ljubljana - Rakitovec	od 24. 6. do 27. 8. 06	Podrobnejše informacije o voznem redu in nakupu vozovnic dobite na vseh železniških postajah.
1473	Rakitovec - Ljubljana	od 24. 6. do 27. 8. 06	

Če se odločimo za celotno Pot čez Kozjak, se po ogrevalnem sprehodu iz Maribora ustavimo pri cerkvi sv. Urbana.

Na izlet z vlakom

Iz Vuzenice v Dravograd

Kozjak je pohodništvu zelo prijazna širina na severni strani Drave med Dravogradom in Mariborom. Najvišji je v zahodnem delu, kjer je tudi najvišji vrh hribovja Košenjak, 1.522 m. Za razgibano pohodništvo po Kozjaku poskrbi več globokih dolin, ki brazdajo hribovje, tako da se med prečenjem večkrat spustimo pa spet dvignemo v višine. Na Kozjaku ne manjka označenih poti, ki vabijo na enodnevne izlete ali večdnevne pohode. Med slednjimi je najprivlačnejše prečenje celotnega hribovja po Poti čez Kozjak, medtem ko višine zahodnega dela spoznamo na dolgem enodnevnem ali manj napornem dvodnevnem izletu.

Z ž. p. Vuzenica gremo desno po Livarski cesti, mimo železniškega viadukta in po Mladinski ulici do odcepa, kjer zavijemo levo in po mostu prečkamo Dravo. Nato zavijemo levo, se po stopnicah vzpnemo do glavne ceste, jo prečkamo in se po cesti navkreber sprehodimo v središče Mute, do koder je z ž. p. Vuzenica okoli 2 km hoje.

Konec Glavnega trga zavijemo levo na Gortinsko cesto ter gremo po njej do odcepa za Bistriški jarek, od katerega se označena pot pri robu gozdička odcepi levo. V nadaljevanju sledimo smerokazom za Pernice in se po **dobrih 3 urah** hoje iz Vuzenice vzpnemo na nadmorsko višino več kot 1000 metrov.

Ko pridemo mimo šole do nekdanjega zavetišča pri Knezu, imamo dve možnosti. Proti Košenjaku se lahko namenimo po makadamski cesti, na katero usmerja kašipot Ojstrica. Bolj po stezah in po vršnem grebenu Kozjaka pa hodimo, če pri Knezu stopimo navkreber po poti, kot svetuje kašipot z napisoma *Košenjaki* in *Sv. Urban*. Tako ali drugače hodimo do vrha Košenjaka okoli **3 ure**.

Z vrha sestopimo do Doma na Košenjaku, ki je odprt ob sobotah in nedeljah, od tam pa skozi Goriški vrh v Dravograd. Skozi središče kraja se napotimo do mosta čez Dravo in gremo po njem na drugo stran reke, kjer zavijemo levo ter stopimo do ž. p. Dravograd. Z vrha Košenjaka **3 ure in 30 minut** hoje. Skupaj okrog **10 ur hoje**, ki jo

lahko razdelimo na dva dneva. V tem primeru imejmo s sabo spalno vrečo in podlogo za ležanje, saj je edina planinska koča na poti odprta takrat, ko vlaki ne vozijo. Pri orientaciji pride prav planinska karta Pohorje v merilu 1 : 50.000.

Pot čez Kozjak

Ko se na opisanem izletu vzpnemo na Pernice, zatem vse do Dravograda hodimo po zaključnem delu Poti čez Kozjak, ki se v primeru povečanega pohodniškega navdušenja pokaže kot zelo primerna za večdnevno turo. V tem primeru se z vlakom zapeljemo v Maribor in se z železniške postaje sprehodimo do Mestnega parka, ob robu katerega se začne Pot čez Kozjak.

Mimo Treh ribnikov se vzpnemo na Sv. Urban ter nadaljujemo po Kozjaku proti zahodu. Označena je z markacijami, ob katerih je bela pokončna črta. V celoti je dolga okrog 32 ur ali 4 do 5 dni hoje. Natančno je opisana v vodniku *Pot čez Kozjak*, ki ga je izdalo Planinsko društvo Maribor Matica.

Vlaki na progi Maribor–Dravograd vozijo le med tednom, zato je izlet primeren za počitniški čas. Iz Maribora se odpravimo ob 5.20 (Vuzenica 6.43) ali ob 12.12 (Vuzenica 13.26).

Vrnitev iz Dravograda proti Mariboru načrtujemo z vlakom ob 14.42 ali 17.47. Ker slednjega ujamemo le v primeru športno hitre hoje, je najprimernejše, če izlet zasnujemo kot dvodnevno turo.



Pozno pomladi in v zgodnjem poletju na Kozjaku cveti volčji bob.



Na avstrijski strani se izpod Košenjaka odpre pogled na široko Golico.

Modelne železnice

Alstom BB 427000 in 437000

V svetu skoraj ni ljubitelja modelnih železnic, ki ne pozna Mehanovih modelov železnic. Mehano se s svojimi modeli čedalje bolj utrjuje pri hobistih, svoje mesto pa modeli najdejo tudi v vitrinah zbiralcev. Že na sejmu v Nürnbergu je Mehano napovedal prihod več novih modelov v merilu 1:87 (H0). Prvi med njimi so modeli lokomotiv Alstom BB iz serij 427000 in 437000.

Lokomotive Alstom BB 427000 in 437000 so iz serije najsodobnejših večsistemskih električnih lokomotiv, izdelanih za francosko železniško družbo SNCF Fret. Delujejo lahko na različnih napetostih in sistemih in so nekakšna alternativa Siemensovim večsistemskim lokomotivam. Največja moč lokomotive je 4.200 kW, osna obremenitev 22,5 tone, največja hitrost pa 140 kilometrov na uro. Po vzpetinah



Strojovodska kabina je serijsko opremljena s komandno ploščo in na eni strani s figurico strojevodja.



Kovinski tokovni odjemnik je lahko v spuščnem ali dvignjenem (delovnem) položaju. Z njim lahko iz gornjega električnega voda napajamo model z elektriko.



Pogled na model Alstom BB 437000 v barvah Francoskih železnic (SNCF Fret).

z nagibom 10 promilov pa lahko vozi s hitrostjo do 80 kilometrov na uro. Alstom BB lokomotive so namenjene izključno za vleko tovornih vlakovnih kompozicij do teže 1.200 ton.

Proizvajalec tirnih vozil Alstom bo zgradil in Francoskim železnicam (SNCF) do leta 2008 dobavil skupaj več kakor 300 lokomotiv iz serije BB 427000 in 437000. Med njimi jih bo 180 električnih lokomotiv za dvosistemsko napajanje (25 kV, 1,5 kV), registriranih od številke 427001 do 427180. Za trosistemsko napajanje (25 kV, 15 kV in 1,5 kV) bo namenjenih 60 električnih lokomotiv, registriranih od številke 437001 do 437060, za vožnje med Nemčijo, Švico in Francijo. Prav tako bo Alstom do konca leta 2008 dobavil Francoskim železnicam še 60 lokomotiv (z možnostjo za dodatnih 63) za dvosistemsko napajanje (25 kV, 1,5 kV), registriranih od številke 827301 do 827360.

Lokomotivi BB 427000 in 437000 sta prvi tovrstni lokomotivi francoskih železnic. Omogočata uporabo več lokomotiv z enotnim upravljanjem, kabine so klimatizirane. Lokomotive so opremljene tudi z varnostnim pasivnim mehaniz-

mom za preprečevanje čelnih trčenj. Alstom BB 427000 je izdelana v dveh različnih barvnih izvedbah za francosko omrežje, Alstom BB 437000 pa v treh barvnih različicah – za nemške, švicarske in francoske proge. Za nakup omejenih lokomotiv se zanimajo tudi nekatere druge evropske države. Mehanov model Alstom BB 427000 in 437000 je verodostojna kopija originalne lokomotive v merilu 1:87 (H0). Odlikujejo ga tisk in podrobnosti ter odlične vozne lastnosti. Model ima za pogon vse štiri osi gnane preko zobniških in kardanskih prenosov iz sredinskega nameščenega sodobnega petpolnega motorja z vgrajenim vztrajnikom. Na modelih so vgrajeni različni gornji tokovni odjemniki, kar je značilnost pravih večsistemskih lokomotiv. Vsi modeli Alstom BB 427000 in 437000 so naprodaj za istosmerni ali izmenični sistem napajanja v analognem ali digitalnem sistemu. Kdor si pa želi pričarati na maketi zvoke prave lokomotive, pa mu Mehano ponuja tudi to možnost, saj so nekateri modeli opremljeni tudi z najsodobnejšimi dekodeerji, v katerih so shranjeni zvoki, posneti na pravih lokomotivah.

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**



»Če je stvar koristna, si je ne pomišljajte napraviti tudi lepo!« je bil napotek arhitekta Otta Wagnerja mladim arhitektom. Pred 100 leti so ga zvesto upoštevali pri temle vodnjaku, namenjenem žejnim popotnikom na postaji Avče. Zdi se, da danes vse bolj izgublja veljavo.