

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



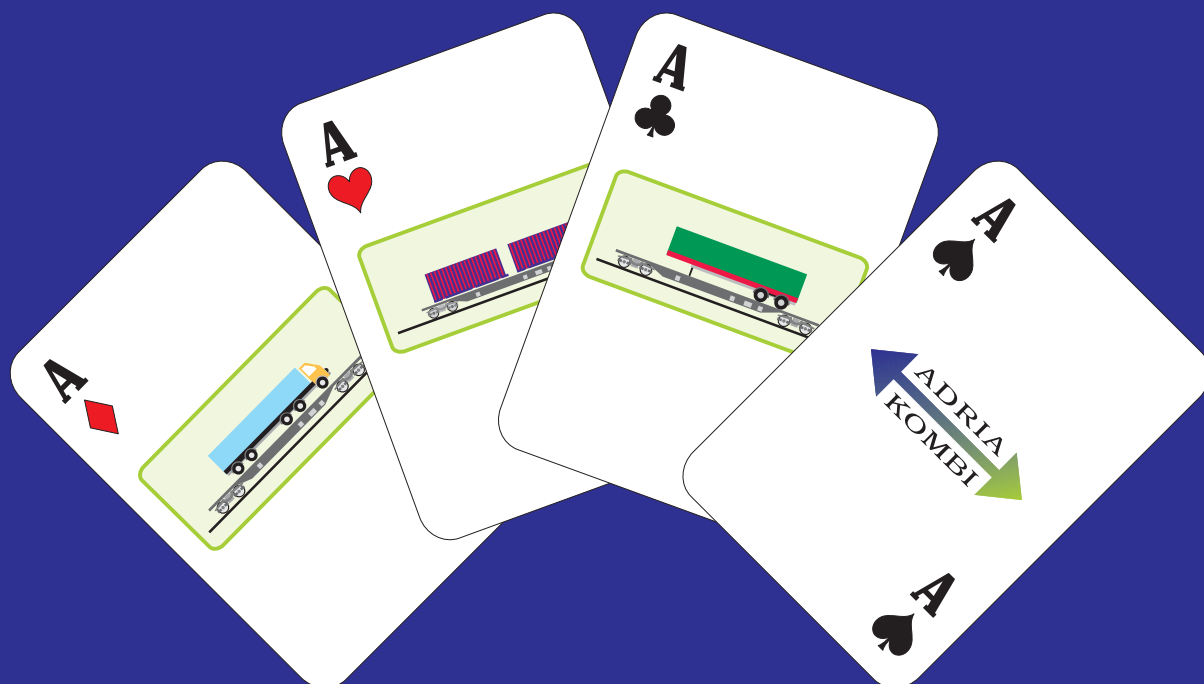
Aktualno
Zakon o poročanju sprejet

Aktualno
Recertifikacija sistema vodenja
kakovosti je opravljena

Potniški promet
Odprava ročne prodaje vozovnic
Mobilci vse bližje

Tovorni promet
Interoperabilnost
med Slovenijo in Avstrijo

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-zelez-nice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Mladen Bogič, Slobodan Dodić, Zoran Račić, Dario Cortese, Rado Smerdel, Ana Tušar, Miško Kranjec, Marko Tancar, arhiv SŽ • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 19. decembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 1. decembra.



Uvodnik

Marko Tancar,

odgovorni urednik Nove proge

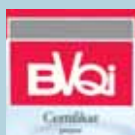
1



Aktualno

Državni zbor je v začetku novembra sprejel poroštveni zakon, ki bo železniški agenciji omogočil najetje posojil za investicije na železniški infrastrukturi

2



Aktualno

Oktobra je družba Bureau Veritas opravila recertifikacijo, s katero smo sistem kakovosti potrdili za naslednje triletno obdobje. Prehajamo torej v deseto leto razvoja sistema kakovosti na Slovenskih železnica.

3



Aktualno

V karavanskem predoru je 7. oktobra potekala skupna vaja slovenskih in avstrijskih delovanja vseh služb, ki so po načrtu reševanja pristojne za pomoč ponesrečenim v karavanskem predoru.

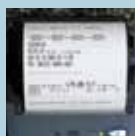
4



Potniški promet

V nedeljo, 10. decembra, bo začel veljati novi vozni red za voznoobdobje 2006/2007. Veljal bo do 8. decembra 2007. S seboj prinaša nekaj sprememb v notranjem in mednarodnem prometu.

7



Potniški promet

Slovenske železnice v potniškem prometu na leto prodamo med 4,5 in 5 milijonov vozovnic. Do naslednjega novembra bo ročna prodaja vozovnic, ki zdaj pomeni kar dobro polovico vse prodaje, končno odpravljena.

8



Tovorni promet

Z začetkom novega voznega reda bodo med Slovenijo in Avstrijo, najprej na Jesenicah, začele brez menjave na meji začele voziti interoperabilne lokomotive SŽ 541 in ÖBB 1216.

10

Oktobra smo se Slovenske železnice spet znašle na prvih straneh najbolj branih časopisov in v najbolj udarnih terminih televizijskih in radijskih postaj. Žal ne zaradi kakšnega novega, posebej uspešnega in konkurenčnega projekta, temveč zaradi odstopa zdaj že nekdanjega generalnega direktorja, dr. Jožeta Jurkoviča. Njegov odstop, kot pravi sam, iz osebnih razlogov, je bil pospremljen še s podatki o slabem poslovanju. Kot je povedal predsednik nadzornega sveta, dr. Peter Verlič, je v prvih osmih mesecih leta izguba dosegla okrog dve milijardi in pol, v najslabšem primeru pa bi se lahko do konca leta še skorajda podvojila.

Sprememba na samem vrhu vodstva je velika preizkušnja za vsako podjetje, saj skorajda nujno za seboj potegne večjo ali manjšo spremembo načina poslovanja, strategije in nenazadnje tudi kadrovske zasedbe širšega vodstva podjetja. Po eni strani so tovrstne spremembe torej nekaj težavnega, nezaželenega. Toda po drugi strani so najrazličnejše kadrovske rošade v današnjem visoko mobilnem poslovnem svetu nekaj popolnoma vsakdanjega.

Posebnost Slovenskih železnic je, da sprememba na vodilnem mestu več razburjenja po navadi sproži zunaj podjetja, in ne v njem. Železnice so pač velik sistem, ki se ga, na srečo, ne da kar na hitrico iztiriti. Pa to nikakor ni le zasluga nekakšne inercije, temveč predvsem vseh zaposlenih, ki se zavedajo pomena železniškega prometa in svoje vloge pri njegovem zagotavljanju.

Bolj zanimive od notranjih odzivov so reakcije nekaterih medijev. Sam nikoli nisem bil pristaš teorij medijske zarote. Ko spremljam poročanje nekaterih časopisov, ki kar tekmujejo v »odkrivanju« nekakšnih » afer« v našem podjetju, pa mi je kar težko verjeti v objektivnost nekaterih novinarjev. Toda (ne)odvisnost izbranih novinarjev, ki sistematično napovedujejo skorajšnji razpad in pokop našega podjetja, precej presega okvire tega uvodnika.

Pred nami sta zadnja meseca leta. Pričakujemo lahko, da nam bosta na čelo podjetja prinesla novo ime. Seveda pa se v tem času projekti, ki že potekajo, nikakor ne bodo ustavili. O nekaterih med njimi pišemo tudi v tokratni Novi progi. Nedvomno pa bo največ pozornosti na vseh ravneh namenjene čim bolj racionalnemu poslovanju in povečevanju poslovnega prihodkov in s tem izboljšanju poslovnega rezultata. Poslovodstvo je zato že pripravilo nekatere ukrepe za kratkoročno izboljšanje stanja, ki se že izvajajo. Z njimi se bo predvidoma sredi novembra seznanil tudi nadzorni svet.

Državno poroštvo za železniške investicije

Državni zbor je v četrtek, 2. novembra, sprejel zakon o državnem poroštvu za obveznosti Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije. Po (pre)dolgih letih odlaganja nujnih projektov na železniški infrastrukturi je sprejetje zakona le prižgalo zelen signal za najnужnejše investicijske projekte, za katere v državnem proračunu ni zagotovljenih sredstev.

Cilj zakona je, da železniški agenciji omogoči najetje kreditov z državnim poroštvom za zagotavljanje slovenske udeležbe za projekte, ki jih sofinancira Evropska unija ter za financiranje domačih projektov, ki jih je treba izvajati zaradi zagotavljanja varnosti v železniškem prometu. Do leta 2009 bo za financiranje navedenih projektov zagotovljenih kar 99,7 milijarde tolarjev. Od teh

sredstev jih bo dobrih 72 milijard namenjenih za zagotovitev lastne udeležbe pri EU projektih, 22,8 milijarde za prednostne projekte na V. in X. koridorju, 4 milijarde za izvedbo drugih domačih projektov, ki so nujni in jih ne financira EU, za sanacijo izrednih dogodkov v letih 2003, 2004 in 2005 pa bo namenjenih 800 milijonov tolarjev.

Pri mednarodnih projektih bo največ sredstev, okrog 22 milijard tolarjev, namenjenih za dela na obstoječem tiru Koper-Divača ter odkupe zemljišč za gradnjo novega tira. Med večjimi projekti pa so še elektrifikacija in rekonstrukcija proge Pragersko-Hodoš, priprava dokumentacije za novo progo med Koprom in Divačo, posodobitev SV naprav na relaciji Koper-Divača ter projekt uvedbe sistemov ERTMS/ETCS in GSMR. Med konkretnimi prednostnimi projekti na petem in desetem evropskem koridorju gre omeniti zlasti okrog 2,4 milijarde tolarjev vredno odpravo nevarnih točk z nadgradnjo oziroma ukinitvijo nivojskih križanj ceste in železnice v naslednjih dveh

letih, odpravo počasne vožnje na relaciji Košana-Gornje Ležeče (leta 2007) ter obnovo železniške postaje Maribor, za katero bodo sredstva namenjena do vključno leta 2008. Skoraj 6 milijard pa bo namenjenih za pripravo projektne in investicijske dokumentacije za domače projekte ter za nove mednarodne in domače projekte in študije.

Med drugimi domačimi projekti prevladuje zlasti reševanje inšpekcijskih odločb, poleg njih pa bo največji zalogaj dvig osne obremenitve na progi Grosuplje-Kočevje, vreden skoraj 6 milijard tolarjev.

Najmanjše kreditov v skladu s poroštvnim zakonom bo Slovenskim železnicam, pa tudi morebitnim drugim prevoznikom, ki se bodo že kmalu lahko pod enakopravnimi pogoji podali na slovenske tire, v naslednjih treh letih postopno prinesel izboljšanje osnovnih pogojev za delo. Z njim pa Slovenija tudi »lovi« evropska sredstva, ki bi jih kaj lahko izgubili, če ne bi mogli zagotoviti lastnih sredstev za projekte, ki jih sofinancira EU.



Dr. Jože Jurkovič odstopil

Na seji nadzornega sveta, ki je obravnaval tudi rezultate v prvih osmih mesecih leta, je 11. oktobra dr. Jože Jurkovič odstopil s položaja generalnega direktorja. Po lastnih besedah se je za odstop odločil zaradi osebnih razlogov. Nadzorni svet je kot poslovodnega do imenovanja novega generalnega direktorja določil

Branka Omerzuja, namestnika generalnega direktorja. Predsednik nadzornega sveta, dr. Peter Verlič, je po seji spregovoril o poslovnih rezultatih. Po njegovih besedah je izguba Slovenskih železnic v prvih osmih mesecih dosegla 2,5 milijarde tolarjev. Po njegovih besedah pa bi ta lahko po najbolj črnem

scenariju do konca leta zrasla na kar 4,5 milijarde. Med ukrepi, ki bodo pripomogli k izboljšanju stanja, je dr. Verlič omenil zakon o poroštvu za investicije v železniško infrastrukturo, ki bo Slovenskim železnicam omogočil boljše pogoje.

Nadzorni svet se je ponovno sestel že 24. oktobra in tudi

določil besedilo razpisa za novega generalnega direktorja, ki je bil konec novembra že objavljen v Delu. Nadzorni svet je poslovodstvu tudi naložil, naj pripravi seznam kratkoročnih ukrepov za sanacijo stanja, ki naj bi jih nadzorniki po Verličevih besedah obravnavali predvidoma že sredi novembra.

Standard ISO 9001:2000

Recertifikacija sistema vodenja kakovosti je opravljena

V skladu s programom in predpisanimi roki za redne triletno recertifikacije sistema vodenja kakovosti je družba Bureau Veritas od 10. do 12. oktobra opravila recertifikacijo. S tem je sistem potrjen za naslednje triletno obdobje. Prvo certificiranje je bilo opravljeno leta 1997, torej prehajamo v deseto leto razvoja sistema kakovosti na Slovenskih železnica.

V prvih obdobjih smo večinoma presojali urejenost dokumentacije, zapisov in posamezne elemente procesov dela. Na podlagi spremembe standarda ISO 9001 v letu 2000 pa je sedaj poudarek na procesnem pristopu. To pomeni, da kakovost ni nekaj izven procesov dela, prav nasprotno, je njihov integralni del in skrb vseh, ki jih izvajajo. Le visoko kakovosten izdelek oziroma storitev ima tržno vrednost in zadovolji potrošnika.

V skladu z novimi usmeritvami standardov kakovosti je tudi recertifikacijska presoja ugotavljala izvajanje in učinkovitost procesov dela. Presoja je zajela vse temeljne procese (vodenje prometa, vzdrževanje infrastrukture, tovorni promet, potniški promet ter vleko in TVD). Učinkovitost je bil presojana s pregledom dokumentov in zapisov ter poročil in zlasti s pregledom načrtovanja in doseganja kazalnikov poslovanja za posamezen proces v poslovnih enotah, nekaterih sekcijah in delo-

vnih enotah, nadzorništvi in na nadzornih postajah. Presoja je potekala tudi na vlaku. Poleg temeljnih procesov so bili v presoji zajeti še procesi vodenja ter podporni procesi kadrov, nabave, informatike, investicij, kontrolinga, nepremičnin, interne revizije in notranjega nadzora ter sistema vodenja kakovosti.

V skladu z ugotovitvami presoje so presojevalci izdali poročilo o presoji. To poročilo so predstavili vodstvu na zaključnem sestanku. Presoja ni ugotovila večjih neskladnosti, za katere bi bilo treba izstaviti posebno poročilo, podala pa je vrsto pripomb in priporočil, ki jih bo treba urediti še letos, da bi za naslednje leto postavili primerne osnove tudi v planskih aktih, nadzoru in poročilih. Presoja je upoštevala tudi dejstvo, da se načrtujeta nova organiziranost in sprememba železniške zakonodaje, zato tudi zato pričakujemo izboljšave in učinke na področju kakovosti.

Recertifikacijska presoja je podala več ključnih ugotovitev. Kazalniki poslovanja so izbrani in primerno definirani. Obstajajo še določene nejasnosti glede njihovega načrtovanja in spremljanja, ki jih je treba odpraviti. Presojevalci priporočajo primerjave (benchmarking) z drugimi železnicami, kjer je to možno, da se ugotovi položaj Slovenskih železnic glede na druge organizacije v panogi. Večja odstopanja od načrtovanih ciljev so

pri zamudah vlakov in poslovnih rezultatih. Pri tem je treba nadaljevati uvajanje nove metodologije spremljanja zamud in ugotavljanja ter odpravljanja vzrokov za njih. Prav tako je treba zagotoviti izvajanje vseh ukrepov iz poslovnega načrta, ki opredeljuje ključne cilje poslovanja in kakovosti. Krepiti je treba kompetentnost skrbnikov procesov, ki morajo to prenašati na vse izvajalce procesov. Ukrepov je veliko na vseh ravneh, vendar je treba ugotavljati njihovo učinkovitost. V skladu z začetno prakso vrednotenja učinkovitosti korektivnih in preventivnih ukrepov v letu 2005 naj vodje temu posvetijo še večjo pozornost v letu 2006 in tako dosežejo boljše izhodišče za 2007 in naprej. Velik poudarek je bil doslej namenjen nadzoru in meroslovju. To sta dve osnovi za znižanje tveganj in povečanje zaupanja v zakonitost in varnost. Pri tem je bilo dano priporočilo, da je treba še naprej krepiti učinkovitost vseh vrst kontrol, zlasti drugostopenjskih, ki bi v povezavi s prvostopenjskimi in notranjimi kontrolami dale bistvene izboljšave. Pri meroslovju smo dosegli velik napredek, toda zaradi številnih raznolikih merilnih instrumentov in nejasne zakonodaje moramo še naprej vztrajati na dosedanjih dosežkih popolnega meroslovnega nadzora in razčistiti še nekatere dileme v zvezi s kalibracijami in overjanji pri zunanjih izvajalcih

in znotraj železnice.

Obravnavane so bile tudi inšpekcijske odločbe in zapisniki, ki jih je v zadnjem obdobju nekaj več, vendar se v glavnem uspešno rešujejo. Kljub temu je treba preveriti nekatere ugotovitve in sprejeti preventivne ukrepe, da se neskladnosti ne pojavljajo, kadar pa se, jih odpraviti v roku in o tem hraniti zapis. Obravnavani so bili tudi investicijski projekti, kot so nabava novih lokomotiv in vagonov, odprava ročne prodaje vozovnic in uvajanje SAP modulov. Vsi ti projekti morajo prispevati k dvigu kakovosti in zadovoljstva uporabnikov storitev. Za poglobljanje raziskav zadovoljstva uporabnikov je priporočena izdelava »raziskovalnega načrta«, ki bi integriral vse dejavnosti in uvedel tudi nove, kot so ankete na pultih, ankete pri posameznih skupinah uporabnikov in podobno. Poleg kazalnikov kakovosti je za učinkovitost treba obravnavati tudi kazalnik stroškov. Vse enote morajo ta kazalnik dosledno obvladovati.

Na podlagi vseh pripomb je bil izdelan program korektivnih ukrepov, ki bodo večinoma uresničeni še letos. Splošna ugotovitev je, da se dobra svetovna praksa, ki jo širi standard ISO 9001, mora razumeti in uporabljati kot del procesov in aktivnosti vodstva in zaposlenih in krepiti njihova kompetentnost. To je orodje vodenja in izboljšav.

V karavanškem predoru se je pripetila nesreča potniškega vlaka

Vaja Karavanke 2006

»Potniški vlak je odpeljal s postaje Jesenice ob 14. uri v smeri Področca (Rosenbach). Ob 14.10 je iz predora poklical sprevodnik in obvestil vlakovna odpravnik postaj Jesenice in Področca, da se je vlak ustavil v km 636. 700, 600 metrov pred mejo, da se v vlaku kadi, iskri in da obstaja možnost požara. Potniki so izpostavljeni nevarnosti vdihavanja strupenih plinov, zato je sprevodnik zahteval pomoč.« Takšna je bila taktična predpostavka vaje, poimenovane Karavanke 2006, ki jo je zasnovala Služba za obrambne zadeve pri Holdingu Slovenske železnice in je potekala 7. oktobra.

Namen vaje je bil predvsem preizkus delovanja vseh služb, ki so po načrtu reševanja pristojne za pomoč ponesrečenim v karavanškem predoru. Po prejemu obvestila – sprevodnik je zahteval pomoč z obeh strani meje – sta vlakovna odpravnik sosednjih mejnih postaj začela obveščati vse pristojne, da se je reševalna akcija začela. V akcijo so se tako vključili šef nadzorne

postaje Jesenice Peter Pšenica kot vodja reševanja na slovenski strani, vodja področnega vodenja prometa Beljak Robert Klammer kot vodja reševanja na avstrijski strani, gasilci poklicne gasilske reševalne službe Jesenice, poklicni gasilci avstrijskih železnic in gasilci iz Šentjakoba, Marije Ellend in Arnoldsteina v Avstriji. V reševalno akcijo so bili vključeni tudi policisti policijske postaje Jesenice, zdravstveni dom Jesenice, obveščena pa sta bila tudi župana občin Jesenice in Šentjakob.

Glede na obvestilo, ki ga je posredoval sprevodnik, je bilo treba aktivirati reševalna vlaka slovenskih in avstrijskih železnic, za prevoz ponesrečencev iz predora pa je bila uporabljena TMD. Slovenski reševalni vlak, ki je stacioniran na postaji Jesenice, ima v svoji sestavi dva vagona. »Plato« vagon je namenjen za prevoz dveh gasilskih vozil s popolno opremo, »pulman«, ki je opremljen z dihalnimi aparati in drugo potrebno opremo za reševanje, pa je namenjen za



Reševanje ponesrečencev iz gorečega vlaka v predoru.

prevoz osebja, ki je usposobljeno za reševanje v predoru. Avstrijski reševalni vlak (»Rettungszug«) ima v svoji sestavi štiri vozila – komandni oddelek, oddelek za gasilce (za 60 oseb) in ambulantni oddelek, četrto vozilo pa je dizelska lokomotiva. Odzivni čas obeh reševalnih vlakov je bil zelo dober, s tem da so na mesto nesreče nekoliko hitreje prišli slovenski reševalci in nudili pomoč ponesrečenim, vendar tu ni pomembno kdo je prvi, najbolj pomembna je čim hitrejša nudenje pomoči. »V prvi vrsti je zelo pomembna koordinacija med vsemi udeleženci reševanja, kajti logistika v predoru mora biti izdelana do potankosti,« je povedal vodja SŽ reševanja Peter Pšenica. »V predor gredo lahko le usposobljeni delavci Slovenskih železnic, ki so opravili poseben tečaj za uporabo dihalnih aparatov in so zadolženi za koordinacijo del med vsemi reševalci v predoru, glavno breme reševanja pa nosijo gasilci in strokovno usposobljeni reševalci. V primeru reševanja

gre tudi za jezikovno prepreko, saj se prepletata slovenski in nemški jezik, zato je ta koordinacija še bolj pomembna. V predoru za druge ljudi ni prostora, saj gre za težke in posebne pogoje reševanja,« je še povedal. Po besedah Pšenice je vaja uspela, vsekakor pa bo analiza, ki jo bodo pripravili skupaj z vsemi udeleženci v mesecu dni, pokazala še na kakšno pomanjkljivost. Ob tem je treba poudariti, da so bili vsi udeleženci prve skupne vaje z obema voziloma v karavanškem predoru odlično pripravljeni. Reševanje v predoru je potekalo zelo usklajeno, vsak posameznik, ki je pri tem sodeloval, pa je dodal svoj kamenček v mozaik uspešnosti reševanja. Velika želja vseh je bila, da bi ostalo le pri vajah.

Za popestritev dogodkov ob koncu vaje so poskrbeli reševalci iz sosednje Avstrije, ki so svoj vlak predstavili na postaji Jesenice, marsikomu pa je ob pogledu na 1.700.000 evrov vredno kompozicijo zastajal dih. V Avstriji pa imajo kar pet takšnih vlakov.



Eden od petih reševalnih vlakov Avstrijskih železnic na Jesenicah.

130 let železniške proge Divača-Pulj skozi Podgorje in življenje ljudi ob njej

Ob 130. obletnici proge Divača-Pulj je 23. septembra potekala slovesnost, ki se je začela z odhodom posebnega vlaka ob 11.10 iz Divače. Vlak so na pot pospremili aktivni in upokojeni železničarji, ki so člani Pihalne godbe Divača. Na vlak so vstopili generalna direktorica direktorata za železnico in žičnice Jelka Šinkovec Funduk, predstavnik SŽ dr Josip Orbanić, direktor Agencije za železniški promet Rajko Satler in drugi gostje. Slavnostni vlak 9251 je vozil strojevodja Dobrivoje Subić iz Vleke vlakov Divača. Po prihodu vlaka na postajo Hrpelje Kozina so si gostje ogledali telekomando. Delo na njej jim je opisal službujoči TK dispečer Ivan Vorotnjak iz Sekcije za vodenja prometa Postojna.

V Podgorju so goste pričakali prijazni člani turističnega društva Slavnik iz Podgorja, predsednik krajevne skupnosti in društva Jože Rojc, šef Sekcije za vodenje prometa Postojna Gabrijel Cizl in vodja operative Andrej Hreščak. Dobrodošlico pa so slavnostnemu vlaku zaželeli tudi šavrinški godci, šavrinke anke i šavrin. Ob obletnici proge je TD Slavnik – Podgorje izdalo knjigo Železniška proga skozi Podgorje avtorjev Karla Rustje in Patricije Morato Rojc. Povabljenim gostom so podelili priponke z imenom in priimkom, značko in knjigo. Prvi je prisotne pozdravil predsednik turističnega društva Slavnik, Jože Rojc. Slavnostna govornica je bila Jelka Šinkovec Funduk. V svojem nagovoru je opisala

spremembe, ki ji je vaščanom Podgorja prinesla gradnja proge Divača-Pulj in kako so pozdravili uradno odprtje proge 20. septembra leta 1876. Povedala je tudi, da stanje na področju železniške infrastrukture ni rožnato, a se bo kmalu izboljšalo, pri čemer je posebej poudarila pomen zakona o poroštvu, ki bo zagotovil sredstva za zagotavljanje sodelležbe pri izvedbi projektov, financiranih tudi s strani evropskih skladov. »Že danes in – verjamem, da bo to postajala čedalje bolj – pa je istrska proga pomembna predvsem z vidika turističnega gospodarstva,« je še povedala Fundukova.

Prisotne je nagovoril tudi koprski župan Boris Popovič. Za kulturni program so ponovno poskrbeli divaški pihalni orkester ter šavrinke in šavrin s svojimi godci, igrami in plesi v narodnih nošah s pletenimi košarami na glavi. Sledila je predstavitev knjige Železniška proga skozi Podgorje, nato pa je upokojeni šef postaje Podgorje Ivan Marinac prerezal trak in odprl razstavo z naslovom 130 let železniške proge skozi Podgorje v pisarni šefa postaje in čakalnici. V oddelku pošte Podgorje pa je bila pripravljena filatelistična razstava z naslovom Primorska v letih 1939-1954 in s priložnostnim žigom za ljubitelje znamk.

Sledila je priložnostna pogostitev, po kateri smo se žal morali posloviti od gostoljubnih domačinov in se s posebnim vlakom vrniti proti Divači.



Slavnostni gostje so si ogledali tudi delo telekomande na postaji Hrpelje Kozina.



Na osrednji slovesnosti v Podgorju so se zbrali številni domačini, ki so navdušili s svojo gostoljubnostjo.

Življenje ob železni cesti

V Tolminskem muzeju so v petek, 20. oktobra, odprli razstavo z imenom Življenje ob železni cesti, ki jo spremlja obsežen barvni katalog. Z njo se pridružujejo praznovanju stoletnice Bohinjske proge. Na razstavi je z bogatim slikovnim in drugim gradivom podrobneje predstavljen čas gradnje proge ter spremembe, ki jih je nova železnica prinesla v kraje na Tolminskem. Razstava je nastala v sodelovanju z Železniškim muzejem v Ljubljani, na njej pa je prvič v celoti predstavljeno bogato fotografsko gradivo iz obdobja gradnje proge, ki ga je za čas razstave odstopil potomec enega izmed graditeljev, dipl. ing. Gerhard Putz iz Beljaka.

V katalogu razstave je na 192 straneh objavljenih sedem prispevkov, ki podrobneje govorijo o pestri zgodovini življenja ob Bohinjski progi. Prispevke dopolnjuje bogat slikovni material, ki so ga prispevale različne institucije ter številni zasebni zbiralci.

Avtorica razstave in urednica kataloga je Karla Kofol, za oblikovno podobo je poskrbel Marko Grego. V prostorih Tolminskega muzeja bo razstava na ogled od 20. oktobra 2006 do konca meseca januarja 2007. Muzej je odprt vsak

dan (razen ponedeljka) od 9. do 16. ure, ob sobotah, nedeljah in praznikih pa od 13. do 19. ure. Za najavljene skupine je možen obisk tudi zunaj teh časov.

Razstava se bo v okviru muzejske izmenjave nato preselila v

Pokrajinski muzej Koper. Da pa panoji po tem ne bi ležali v muzejskih depojih, bi se lahko dogovorili s Tolminskim muzejem in mogoče z njimi popestrili tudi kakšno železniško postajo. MLS



Biserna poroka železničarja iz Radeč

V soboto, 7. oktobra, sta na občini Radeče potrdila svojo 60-letno skupno življenjsko pot Milica in Franc Trebše iz Radeč. Slavljencec Franc Trebše je bivši dolgoletni železničar. Svojo pot je začel kot premikač že davnega leta 1943 v Zidanem mostu, med vojno bil preseljen na Dunaj, po drugi svetovni vojni pa je po opravljenem izpitu za vlakovnega odpravnika to službo opravljal v Grosupljem, Zagorju, Zidanem Mostu, pa tudi

na drugih postajah. Upokojil se je kot šolski inštruktor v prometni sekciji Zidani Most.

Slavljencema so dobre želje z glasbo zaželeli člani Železničarske godbe Zidani most in šef postaje Zidani most Janez Štern. Sam obred biserne poroke je vodil nekdanji šef postaje Zidani Most, danes župan občine Radeče, Franc Lipoglavšek, ki je slavljencema zaželel še obilo zdravih in zadovoljnih dni.



Slavljencema je v imenu Slovenskih železnic čestital šef postaje Zidani most Janez Štern.

Novi vozni red je pred vrati

V nedeljo, 10. decembra, bo začel veljati novi vozni red za vozno redno obdobje 2006/2007. Veljal bo do 8. decembra 2007. V času, ko berete ta članek, je konstrukcija voznega reda že končana, vozno redni dokumenti ter publikacije pa se že tiskajo. Nov vozni red pomeni tudi nekaj sprememb ali novosti, ki so nastale na podlagi pripomb in predlogov uporabnikov ali v dogovorih s tujimi železniškimi upravami. Poleg tega pa je pri oblikovanju voznega reda seveda treba upoštevati tudi možnosti glede organizacije prometa in razpoložljivost prevoznih kapacitet. Nekaj sprememb bo tudi pri koledarju voženj določenih lokalnih vlakov ali pa bodo manjši časovni popravki sedanjega voznega reda v povezavi s prevozom na delo ali v šolo. V nadaljevanju vam bomo opisali nekaj najpomembnejših sprememb in novosti.

Mednarodni potniški promet

Vlak IC 150 Emona bo iz Ljubljane proti Dunaju odpeljal ob 16. uri (10 minut pozneje). Vlak EN 240/241 Venezia na relaciji Budapest Keleti-Venezia SL bo vozil 30 minut pozneje – odhod iz Ljubljane ob 2.22 –, v obratni smeri pa 35 minut prej, z odhodom iz Ljubljane ob 2.00. Vlak ne bo več vozil skozi Trst. Vlak EC 52/53 Goldoni z novo številko 1252/1253 bo v novem voznem redu vozil samo v sezoni, in sicer od 23. junija do 2. septembra 2007. Vozil bo tudi v Trst.

MV 1472/1473 Istra na relaciji Ljubljana-Pula bo vozil poleg v poletni sezoni od 23. junija do 26. avgusta 2007 tudi med prvo-majskimi prazniki – od 26. aprila do 2. maja 2007. Vlak EC 158

Croatia bo po novem iz Dobove odpeljal ob 8.08 (4 minute prej) in bo na Pragerskem imel zvezo z vlakom IC 247 Citadella proti Budimpešti.

Notranji potniški promet

Vlak 2225 v Litijo bo odpeljal iz Ljubljane ob 13.15 (10 minut prej). Vlak 2234 v Ljubljano pa bo iz Litije odpeljal ob 13.53 (8 minut prej). Vlak 2229 bo iz Ljubljane vozil ob 15.20 (5 minut prej), njegova vožnja bo podaljšana do Zidanega Mosta. Vlak 2273 bo iz Ljubljane proti Dobovi odpeljal 10 minut prej – ob 15.45. Ob sobotah bo do Litije vozil nov vlak 22296 z odhodom iz Ljubljane ob 13.50. Vlak 22801, ki vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih iz Zidanega Mosta ob 13.55, bo podaljšal vožnjo do

Dobove. Ob sobotah, nedeljah in praznikih bo iz Dobove do Ljubljane vozil nov vlak 22270 z odhodom iz Dobove ob 16.11.

Vlak 2429 iz Kranja ob 6.30 bo z novim voznim redom ustavljal tudi v Retečah in Mednem. Sedanja vlaka 3104/3105 (novi številki 3166/3169) bosta vozila do oziroma s postajališča Kamnik Graben. Vlak 3166 bo iz Ljubljane odpeljal ob 7.13, v nasprotni smeri pa vlak 3169 iz Kamnik Grabna ob 7.37.

Vlak 3817 iz Ormoža ob 17.10 bo vozil do Pragerskega. Vlak RG 1641 v Ljubljano bo ob 17. uri vozil s Hodoša (sedaj vozi iz Murske Sobote). Vlak 23804 iz Maribora ob 12.25 bo vožnjo podaljšal do Hodoša. Vlak 4002 do Prevalj bo iz Maribora odpeljal ob 11.54 (18 minut prej). Zato bo v Ruše vozil novi vlak 4018, z odhodom iz Maribora ob 12.15.

Vlak 2633 v Ljubljano bo odpeljal iz Borovnice ob 6.35 (30 minut prej). Zaradi vožnje vlaka EC 1252/1253 Goldoni samo v sezoni bo uveden nov regionalni vlak v Sežano. Iz Ljubljane bo odpeljal ob 16.16. Vozil bo do 22. junija in od 3. septembra 2007 (ne bo vozil ob sobotah, nedeljah in praznikih). Postanki bodo v Ljubljani Tivoliju, Postojni, Pivki in Divači.

Vlak 4221 bo iz Nove Gorice v Sežano pripeljal ob 5.57 (8 minut prej) in bo imel zvezo za Ljubljano. Ob sobotah, nedeljah in praznikih bo med Novo Gorico in Jesenicami vozil nov vlak 24210. Iz Nove Gorice bo odpeljal ob 11.15. Vlak 3208 bo iz Metlike odpeljal ob 4.22 (10 minut prej), vozil bo samo do Novega mesta. Vlak 602 pa bo iz Metlike v Ljubljano odpeljal ob 4.55 (10 minut prej kot po sedanjem voznem redu).



Odprava ročne prodaje vozovnic

Mobilci vse bližje

Slovenske železnice v potniškem prometu na leto prodamo med 4,5 in 5 milijonov vozovnic. Na večjih postajah prodaja poteka elektronsko, kar dobra polovica vozovnic pa se še vedno prodaja ročno – z izdajo kartonskih in listnih vozovnic na postajah ter z ročno prodajo na vlaku. Ročna prodaja ima že dolgo tradicijo, ki pa s seboj prinaša tudi številne pomanjkljivosti. Predprodajne, prodajne in poprodajne dejavnosti so zamudne in zapletene, kar povečuje možnost napak, in še bi lahko naštevali.

Zaradi vseh teh razlogov so se v PE Potniški promet že pred leti lotili projekta odprave ročne prodaje vozovnic. Že leta 2002 je Prometni inštitut pripravil predinvesticijsko zasnovo za nakup mobilnih terminalov za prodajo vozovnic, kakršne v rokah sprevodnikov zahodnoevropskih železnic srečujemo že precej let. »Žal se je projekt, ki je predvideval samo nabavo mobilnih terminalov za sprevodnike, zaradi pomanjkanja sredstev ustavil,« pravi Edo Truppe iz PE Potniški promet, ki vodi projekt Odprava ročne prodaje vozovnic. Dve leti pozneje – v začetku leta 2004 – pa je bil projekt spet obujen s pripravo investicijskega programa. »Tedaj je ob razumevanju vodstva podjetja dozorela odločitev, da je treba popolnoma odpraviti ročno prodajo vozovnic in tudi zamenjati terminale iz leta 1999 oziroma 2000, s katerimi sedaj poteka elektronska prodaja.« Trenutno elektronska prodaja poteka s 46 terminali na 32 postajah. Žal so terminali že zastareli. Poleg tega pa niso povezani v mrežo in ne omogočajo neposrednega prenosa podatkov o prodaji za obračun in statistiko.

Na javni razpis, ki je bil objavljen decembra lani, so prispele štiri ponudbe, 6. julija letos pa je bila podpisana pogodba s podjetjema S&T Hermes Plus d.d. in



Mobilne terminale tipa Casio IT-3000M54E2 kupujejo tudi na nemških železnicah.

SRC.SI d.o.o. Projekt odprave ročne naprave vozovnic je skupaj vreden okrog 430 milijonov tolarjev in je po nabavi potniških garnitur največja naložba našega potniškega prometa. Razdeljen je bil na štiri sklope – programska oprema stacionarnih terminalov, strojna in programska oprema mobilnih terminalov, strojna oprema stacionarnih terminalov in strežnikov ter priključki za stacionarne in mobilne terminale na postajah, ki omogočajo LAN/WAN povezave sistema za prodajo vozovnic. Kakšna pa bo prodaja vozovnic po novem? S 65 novimi osebnimi računalniki za prodajo bo opremljenih 50 večjih postaj. Na

njih bo potekala prodaja vozovnic tako za notranji kot za mednarodni promet. Nameščeni bodo tudi POS terminali za plačevanje s karticami. Zaposleni na manjših postajah in sprevodniki na vlakih pa bodo uporabljali mobilne terminale, s katerimi bodo prodajali le vozovnice za notranji promet. Skupaj bo nabavljenih 280 mobilnikov, od katerih jih bo okrog 200 namenjenih za sprevodnike. Ostali bodo porazdeljeni po 69 postajah. Obračun s sprevodniki bo potekal na njihovih domicilih, kjer so tudi doplačilne blagajne. Domicili bodo opremljeni s komunikacijskimi stojali in stojali za polnjenje baterij, kamor bodo sprevodniki

po končani izmeni odlagali mobilne terminale. Doplačilne blagajne bodo dodatno opremljene tudi z osebnimi računalniki, ki bodo tako kot komunikacijska stojala povezana z osrednjim strežnikom. »Z 200 mobilniki bomo lahko pokrili prodajo na vlakih, saj je od okrog 400 sprevodnikov hkrati v službi okrog tretjina,« pravi Truppe.

Uporaba novih stacionarnih in mobilnih terminalov bo bistveno izboljšala tako samo prodajo kot druge z njo povezane dejavnosti. Programska oprema za prodajo bo popolnoma nova, vsi osebni računalniki pa bodo povezani v mrežo, kar bo omogočalo takojšnji prenos podatkov o prodaji. Tudi uporaba mobilnikov bo enostavna in hitra, zamudnega ročnega pisanja vozovnic ne bo več. Na vlaku bo poleg gotovine možno plačevati tudi s kreditnimi karticami, terminal pa bo poleg prodajne funkcije imel tudi podatke o ceni, voznomu redu in stop listo za neveljavne kreditne kartice. Ko se bo sprevodnik vrnil v domicil in mobilnik odložil na njegov podstavek, se bodo podatki avtomatsko prenesli v bazo podatkov. »Prej smo za zbir podatkov o prodaji potrebovali skoraj cel mesec, sedaj pa bodo dostopni tako rekoč v realnem času,« poudari Truppe, ki še pove, da kupujemo zadnjo generacijo mobilnih terminalov tipa Casio IT-3000M54E2, s katerimi se opremljajo tudi nemške železnice.

Uradna uvedba izbranih ponudnikov v delo je bila sredi avgusta. Do konca leta bodo vzpostavljeni priključki na računalniško mrežo. Rok za opremo sprevodnikov in njihovih domicilov z mobilnimi terminali je osem mesecev, torej aprila prihodnje leto. Nato bo postopno potekala še razširitev prodaje z novimi osebnimi računalniki ter zamenjava obstoječe stacionarne prodaje. Celoten sistem bo predvidoma uradno prevzet novembra prihodnje leto.



Primer testnega izpisa vozovnice z mobilnim terminalom.

Dobra novica!

V Prago še vedno poceni

Praga je v zadnjih nekaj letih postala ena najbolj obiskanih prestolnic Evrope, kamor se zgrinjajo množice turistov iz celega sveta. Za vse tiste, ki je še niste obiskali – ali pa ste morda bili tam v nekih drugih, svinčenih časih – imamo dobro novico. Železniška ponudba Praga Spezial, s katero smo decembra lani »pospremili« uvedbo Euro City vlaka Jože Plečnik na relaciji Ljubljana-Praga-Ljubljana, ostaja v veljavi še naprej. Za samo 29 evrov boste tudi po 10. decembru, ko evropske železniške uprave spreminjajo vozni red in cene, lahko z omenjenim vlakom odpotovali v Prago. Praga Spezial je vozovnica, ki velja za enosmerno potovanje v 2. razredu; v ceno je vključena tudi rezervacija sedeža. V Sloveniji je možen tudi nakup vozovnice za vrnitev – po enaki ceni. Število sedežev po tej ponudbi je na vlaku sicer omejeno, a ker velja ponudba vsak dan, tisti, ki se ne odločate v zadnjem trenutku, ne bi smeli imeti težav. S pomočjo rezervacijskega sistema EPA si lahko poto-

vanje na zeleni datum namreč zagotovite tudi do tri mesece vnaprej.

Vlak Jože Plečnik potnike pripelje na glavno postajo, skoraj v samo središče mesta. Vse kar obiskovalec še potrebuje, je le dobra obutev in zemljevid mesta. Današnja Praga je sodobno, lepo obnovljeno mesto, ki na vsakem koraku priča o svoji bogati zgodovini. Izjemno velik vliv na razvoj mesta je imel češki kralj Karel IV, ki je tu ustanovil prvo slovansko univerzo Karolinum (1348), dal pa je zgraditi tudi znameniti Karlov most (1357),

ki še danes velja za najlepši most prek reke Vltave. Karel IV je spremenil Prago v enega največjih središč tedanje Evrope in dobila je celo vzdevek Rim severa. Konec prejšnjega stoletja je bil praški zgodovinski center mesta uvrščen tudi na seznam svetovne kulturne dediščine.

Pot prek znamenitega, več kot 500 metrov dolgega Karlovega mostu obiskovalca mimo svetnikov na mostu pripelje do Hradčanov, stolničnega mesta na vrhu hriba. Tu stojita stolnica Sv. Vida in Kraljeva palača ter še vrsta drugih arhitektur-

no izjemno bogatih zgradb. S hriba pa se obiskovalcu razpre tudi nepozaben razgled na mesto – še posebej na reko Vltavo z njenimi številnimi mostovi.

Čehi pa seveda ne poskrbijo le za duhovne potrebe obiskovalcev, temveč tudi za bolj »posvetne«. V številnih lokalih in restavracijah v centru mesta obiskovalec lahko odpočije trudne noge in si obenem privoščijo kaj za pod zob. Na svoj račun pridejo še zlasti ljubitelji piva, ki je doma prav tu.

Za ogled Prage in doživetje njene utripa je en dan seveda premalo, a če ne gre drugače, se da pač tudi v enem dnevu veliko videti. Pot od železniške postaje do središča mesta ni omembe vredna, prav tako pa so peš obvladljive razdalje med posameznimi turističnimi znamenitostmi. In ko boste polni vtisov spet sedeli na vlaku Jože Plečnik na poti nazaj, lahko med potjo domov zavijete do jedilnega vagona v vlaku. Cene so sprejemljive tudi za slovenski žep in malce razvajanja se tudi prileže.

Vozni red (veljaven do 9. 12. 2006)*:

EC 100			EC 101		
Prihod	Odhod		Prihod	Odhod	
-	10.18	Ljubljana	17.32	-	
11.36	11.38	Celje	16.08	16.10	
12.33	12.42	Maribor	15.04	15.14	
13.47	13.49	Gradec/Graz	14.00	14.02	
16.49	16.55	Linz	11.06	11.10	
21.38	-	Praga/Praha hl.n.	-	6.23	

* vlak bo vozil tudi v voznem redu 2006/2007, časovni podatki pa bodo malenkostno drugačni



Čez Vltavo se pnejo številni mostovi.



Pogled na Hradčane.

Interoperabilnost med Slovenijo in Avstrijo

Povečevanje konkurenčnosti železniškega transporta je stalna skrb vseh železniških podjetij. Med najpomembnejšimi nalogami s tega področja je vsekakor povečanje komercialne hitrosti vlakov. Ta je seveda odvisna predvsem od infrastrukture. Njena posodobitev zahteva ogromna vlaganja, tako da ta naloga ni niti enostavna niti poceni. Lahko pa se železniški prevozniki znajdemo in nekaj pridobimo pri optimiranju in skrajševanju postopkov, ki spremljajo železniški transport.

Postanki na mejah so vsekakor eden od zelo zamudnih procesov. Vsaka železniška uprava ima svoje področje, svojo zakonodajo in predpise. Praviloma se na mejah menjajo lokomotive, saj so večinoma tudi elektroenergetski sistemi različni. Menjava lokomotiv pa za sabo potegne še cel kup spremljevalnih postopkov, ki še dodatno podaljšujejo čas vožnje vlaka. Rešitev se ponuja na dlani – eno vlečno vozilo od začetka do konca vožnje vlaka.

Lahko bi rekli, da živimo v času večsistemskih lokomotiv. Tehnologija je prinesla nove rešitve, z dovolj sprejemljivo ceno, da si lahko taka vozila privoščijo vsak resen železniški prevoznik. Tudi naše nove lokomotive vrste 541 so takšne, da lahko z njimi vozimo po večini evropskih železniških omrežij. Enake so kupili še na avstrijskih železnicah (ÖBB), zamisli o vožnji vlakov brez menjave lokomotive pa so že nekaj časa stalna spremljevalka na medsebojnih sestankih.

Z začetkom dobave naših lokomotiv SŽ 541 in avstrijskih ÖBB 1216 smo se tako z upravo vleke ÖBB dogovorili, da začnemo v letu 2006, z decembrsko menjavo voznega reda, tudi z izmenjavo lokomotiv. Načrtovano je, da



bo večina tovornih vlakov med postajama Zalog in Beljak, nekaj vlakov med postajama Koper in Linz ter kar nekaj mednarodnih potniških vlakov med Beljakom in Dobovo z novim voznim redom v skupnem turnusu lokomotiv vrste ÖBB 1216 ter SŽ 541. Turnus je narejen tako, da bo sodelovanje enakovredno in da bo delo, izraženo v opravljenih vlakovnih kilometrih, izenačeno. Kolikor vlakovnih kilometrov avstrijskih lokomotiv bo torej pri nas, toliko bo tudi slovenskih vlakovnih kilometrov v Avstriji. Zaenkrat smo se z avstrijskimi železnicami dogovorili le o sodelovanju na mejnem prehodu Jesenice, ko bo proga Zidani Most-Špilje sposobna za vožnjo brez omejitev

za večsistemske lokomotive vrste 541, pa bomo to sodelovanje razširili.

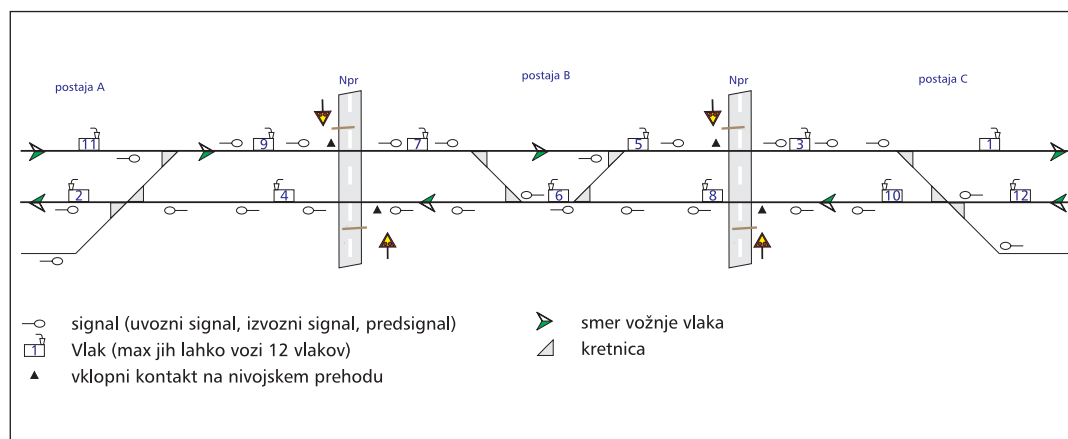
Lokomotivi sosednjih železnic sta praktično enaki, tako da posebno šolanje strojevodij ne bo potrebno. Naša lokomotiva že ima vsa obratovalna dovoljenja za vožnjo po avstrijskih progah, čakamo le še dovoljenje za avstrijsko za vožnjo po slovenskih tirih. Nekaj razlik je v zahtevani opremitvi vozil, kar pa je obveza vsake posamezne uprave. Pripravljene imamo že vse dvo- in trijezične dokumente, ki spremljajo takšno dejavnost. Zakaj omenjam trijezičnost? Z avstrijskimi kolegi smo se dogovorili, da pripravimo verzijo, ki vsebuje tudi obrazce, ki jih zahteva italijanska uprava.

Pričakujemo namreč razširjeno sodelovanje s Trenitalia in počasi tudi zamenjavo sedanjih interoperabilnih »mehov« (SŽ 362) z novimi SŽ 541. Seveda z italijanskimi predpisi ne bo tako enostavno, ampak to je že povsem druga zgodba ...

Z novim voznorednim obdobjem boste tako vsak dan lahko srečevali avstrijske lokomotive vrste 1216 v Zalogu, Ljubljani in Dobovi. Če boste potovali po Avstriji, pa boste vse tja do Linza srečevali tudi naše lokomotive. Veseli nas, da bomo na podlagi takšnega enakovrednega sodelovanja povečali konkurenčnost železniškega transporta pa tudi konkurenčnost Slovenskih železnic na trgu železniških prevozov.

Zagotovitev optimalnih možnosti za povečanje varnosti prometa

Vožnje vlakov po nepravem tiru dvotirne proge (2)



Prikaz vožnje vlakov na dvotirni progi – (dvojno)

Med obnovami, vzdrževalnimi deli in ob izrednih dogodkih na dvotirnih progah morajo vlaki voziti med dvema ali celo tremi postajami (ker na vseh postajah ni vgrajenih dvojnih kretniških zvez) **enotirno v obeh smereh**, in sicer po pravem tiru v režimu avtomatskega progovnega bloka (APB) oziroma medpostajne odvisnosti (MO), kjer niso vgrajene naprave avto-

matskega progovnega bloka, po nepravem tiru pa v postajnem razmiku. Tako je zagotavljanje varnosti prometa na odprti progi odvisno izključno od človeškega dejavnika, zaradi predpisanih dodatnih postopkov pa se prepustnost tega dela proge še dodatno zmanjša. Ker so dvotirne proge vključene v 5. in 10. evropski koridor ter 7., 8. in 9. RailNetEurope koridor

skupnosti evropskih infrastrukturnih upravljavcev (RNE) in ker študije napovedujejo povečanje prometa, je na dvotirnih progah nujno treba sprejeti ukrepe za povečanje prepustnosti in varnosti voženj vlakov po nepravem tiru ter za zmanjšanje stroškov. Čez Slovenijo potekajo trije koridorji RNE: koridor 7 (Praga/Varšava/Dunaj/Trst(Koper)), koridor 8 (Lyon/Torino/Trst(Koper)/

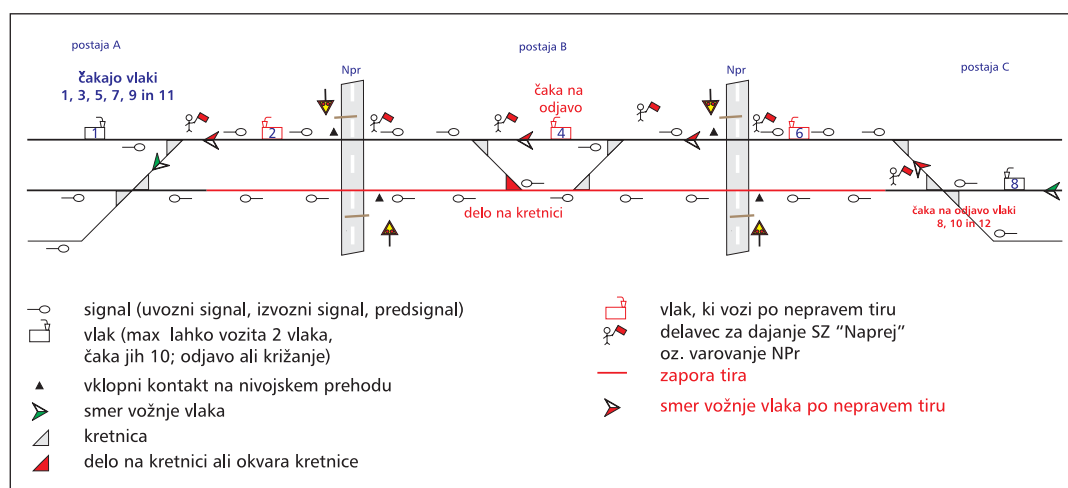
Budimpešta) ter koridor 9 (München/Salzburg/Beljak/Ljubljana/Zagreb).

Izvoz vlakov na nepravi tir dvotirne proge s svetlobnim signalom je na splošno mogoč, če so kretnice pravilno postavljene, če so tirni in kretniški izolirani odseki prosti in če je prost progovni odsek, ki ga nadzirajo naprave APB ali naprave MO, in če so nivojski prehodi zavarovani.

Ob vožnjah vlakov po nepravem tiru dvotirne proge se pojavi težava nadziranja zasedenosti oziroma prostosti medpostajnega odseka. Elektronske signalnovarnostne naprave, vgrajene na odseku proge med Ljubljano in Sežano, to težavo rešujejo že v osnovi, saj tehnično omogočajo vožnje vlakov po obeh tirih v obe smeri.

Kljub temu, da elektronske postajne signalnovarnostne naprave lahko omogočajo izvoze na nepravi tir, so vlakovne vozne poti s postavljanjem signalov za dovoljeno vožnjo prepovedane, ker ni nadzora prostosti oziroma zasedenosti medpostajnega odseka. Izvozi vlakov na nepravi tir dvotirne proge zaradi tega po določilih Prometnega pravilnika 2 niso dovoljeni. Tak način odvijanja prometa pa je izjemoma dovoljen s prometnimi predpisi, le za daljša obnovitvena dela, z vsakokratno predhodno predelavo ERSVN (zamenjavo programov) in komisijskim pregledom.

Standardna rešitev je oprema proge, torej vseh odsekov APB, z dvosmernim (obojeustranskim) prometom ali napravami medpostajne odvisnosti. Postaviti je



Prikaz vožnje vlakov na dvotirni progi – (enotirno) v času zapor, vzdrževalnih del ali izrednih dogodkov

treba prostorne signale, preurediti postajne signalnovarnostne naprave in vse APB odseke. Rešitev je popolnoma varna, vendar je odvisna od števila APB odsekov na progi ter precej draga.

Varno vožnjo vlakov po nepravem tiru lahko zagotovimo tudi z dodelavo podrobnosti signalnovarnostnih naprav (izdelava nadzora prostosti oziroma zasedenosti medpostajnega odseka za vožnje vlakov po nepravem tiru). Zato je treba:

- vgraditi manjkajoče uvozne signale za uvoze vlakov z nepravega tira (okrog 15 signalov na dvotirnih progah Slovenskih železnic),
- vgraditi manjkajoče samostojne

ne predsignale, ki predsignalizirajo uvozne signalne znake z nepravlega tira (okrog 15 signalov na dvotirnih progah Slovenskih železnic).

- vgraditi manjkajoče izvozne signale (skupinske izvozne signale nadomestiti s tirnimi izvoznimi signali) in predelati varnostno napravo, da omogoča izvoze na nepravi tir (okrog 15 signalov na dvotirnih progah Slovenskih železnic),
- nivojske prehode preurediti tako, da zagotavljajo avtomatsko delovanje (zavarovanje) v obeh smereh, ne glede na to, na katerem tiru dvotirne proge vozi vlak – po pra-

vem in nepravem tiru (okrog 11 nivojskih prehodov na dvotirnih železniških progah Slovenskih železnic; Zidani Most-Dobova).

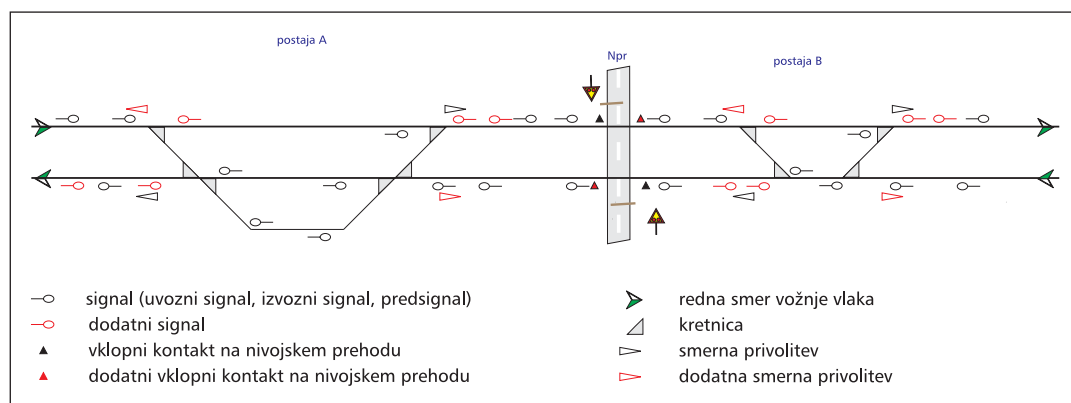
- vzpostaviti varen nadzor zasebnosti ali prostosti medpostajnega ali odsekov APB (na večini postaj dvotirnih železniških prog Dobova-Zidani Most-Ljubljana in Zidani Most-Maribor).

Popolna rešitev ob upoštevanju človeškega faktorja

Z dopolnitvami relejnih signalno-varnostnih naprav se izdela nad-

zor prostosti oziroma zasedenosti medpostajnega odseka ali odsekov APB za vožnje vlakov po nepravem tiru. V ERSVN postaja dvotirnih progah, opremljenih z MO in APB, se vgradi oziroma dogradi manjkajoča smerna privolitev za nepravi tir tako, da ERSVN omogoča izvoze vlakov na nepravi tir z odvisnostjo prostosti medpostajnega odseka oziroma vseh APB odsekov med dvema postajama.

Vse dvotirne proge nam tako omogočajo dvosmerni (oboje-stranski) promet vlakov. Na progah, opremljenih z napravami APB, vožnje potekajo po pravem (rednem) tiru v režimu APB-jaz po nepravem (sosednjem) pa v režimu medpostajne odvisnosti. Promet vlakov se lahko pri opisani popolni rešitvi odvija brez dodatnih delavcev za dajanje signalnega znaka »naprej« oziroma varovanje nivojskih križanj. S tem se doseže večja stopnja varnosti prometa vlakov ter bistveno poveča prepustnost dvotirnih prog. Promet vlakov se lahko namreč tudi takrat, ko ni obnov, vzdrževalnih del ali izrednih dogodkov, ureja izmenično – po obeh tirih v obeh smereh. Za uveljavitev izbrane rešitve je potrebna predhodna sprememba predpisov za urejanje in vodenje prometa (signalni in prometni pravilnik). Glede na obseg vlaganja v razvoj je rešitev primerna za vse dvotirne proge Slovenskih železnic do vgradnje elektronskih naprav oziroma bolj sodobnih naprav za vodenje prometa v okviru konvencionalnih hitrosti.



Prikaz dopolnjene signalnovarnostne naprave.





Aktualno

Kadilcem se slabo piše ...

Med potniki se najde tudi precej takih, ki se za potovanje z vlakom odločajo ravno zato, ker je na vlakih možno kaditi. Slovenske železnice so v notranjem prometu na svojih motornih vlakih kajenje sicer že pred časom omejile, še vedno pa je možno na vlakih ICS ter na vlakih, ki so sestavljeni iz klasičnih vagonov. V mednarodnem prometu so bile doslej omejitve le na Euro City vlaku Casanova med vožnjo po Italiji – potem, ko vlak prečka mejo na Opčinah, na vlaku kajenje ni več nikjer dovoljeno, saj italijanska zakonodaja zelo strogo obravnava kajenje na javnih mestih.

Omejitve kajenja so v zadnjem času uvedle tudi avstrijske in češke železnice. Od 1. oktobra velja prepoved kajenja v jedilnih vagonih avstrijskih železnic na celotni prevoznici poti vlaka (torej tako v Avstriji kot tudi na progah drugih železnic). Prepoved kajenja velja tudi za jedilne vagone drugih železniških podjetij, ki vozijo na progah ÖBB. Kot posledico strožje zakonodaje tudi na Češkem uvajajo omejitve. Gre predvsem za zahtevo javnosti, da v vlakih ne vozijo »mešani« vagoni, temveč naj bi celotni vagoni nosili oznako »kajenje prepovedano« oziroma »kajenje dovoljeno«. Vagonov za nekadilce naj bi bilo v vsakem vlaku vsaj pol, temu ustrezno bodo prilagodili rezervacijski sistem ter seveda popravili zunanje in notranje označbe vagonov. Tudi na Češkem so se opisane spremembe uvedle s 1. oktobrom.

Tuje železniške uprave pa ne omejujejo le kajenja na vlakih temveč tudi postajah, ki tako postajajo prijaznejše do tistih, ki želijo čist zrak in seveda tudi bolj čisto okolje. Taka je na primer že postaja München, kjer boste kaj hitro zasledili napis, da kajenje na tej postaji ni dovoljeno.

Ana Tušar

Zasedanje skupščine FIP

Redna generalna skupščina združenja FIP, ki je potekala konec septembra v Grčiji (Thessaloniki), je sprejela nov statut združenja, ki omogoča bolj učinkovito delovanje ter hitrejšo sprejemanje odločitev in ukrepov.

Do napovedanega izstopa Italijanskih železnic, ki so menile, da so v slabšem ekonomskem položaju pri izmenjavi kuponov, vendarle ni prišlo. Skupščina je namreč sprejela kompromisni

predlog CER za skrajšanje roka (prvotno 31. december 2013, novi datum 31. december 2008), po katerem je možna prekinitve dvostranskih pogodb.

Skupščina je brez pripomb in soglasno sprejela sklep o včlanitvi Železnice Srbije (ŽS) in Železnice Črne gore (ŽCG) v združenje FIP s 1. januarjem 2007. Obe železnici bosta kupone z oznako JŽ še naprej priznavali na svojih progah do 30. junija naslednjega leta.

Pomorska družba Attica je naznanila razširitev ugodnosti za potovanje imetnikov FIP s 1. januarjem 2007 in olajšanje možnosti rezervacije (tudi po internetu) za vse vrste kabin na ladjah Superfast v mednarodnem prometu med Italijo in Grčijo (25 % popusta) in ladjah Bluestar v prometu med grškimi otoki (julija in avgusta ni popusta, sicer pa velja 50 % popusta).

Rezervacijski sistem EPA

V drugi polovici septembra je v Romuniji potekal redni letni sestanek prodajnih in obračunskih služb EPA partnerjev (železniških uprav in podjetij), ki so vključeni v mednarodni elektronski rezervacijski sistem EPA. Število rezervacij se je nekoliko povečalo, predvsem zaradi širitve ponudb z globalnimi cenami in drugih ugodnih vozovnic, katerih število je praviloma omejeno.

Nemške železnice, ki vzdržujejo in upravljajo rezervacijski sistem EPA, sistem tudi izboljšujejo in

prilagajajo potrebam železnic in potnikom. Novosti in izboljšave izpolnjujejo nekatere praktične zahteve nove konvencije COTIF oziroma CIV (štirimestna koda prevoznika). Obenem pa ponujajo železnicam več možnosti pri oblikovanju tržnih ponudb in lažji vnos podatkov v sistem. Novosti na primer omogočajo več načinov za navedbo deležev železnice, tarifni števec za kontingentirane ponudbe, pregled podatkov o prodaji v realnem času in podporo prodaji po spletu.

Predstavnik podjetja Rail Manche Finance European Economic Interest Grouping, ki opravlja obračun storitev za hitre vlake Eurostar in Thalys, je predstavil načrtovano uvedbo hitrih povezav Eurostar med novim železniškim terminalom London St Pancras International in postajo Bruxelles Midi (vlak bo vozil 1 uro 53 minut) v zadnjem četrtletju naslednjega leta. Od ponedeljka do petka bo 10 vlakovnih povezav, ob vikendih pa 7 vlakovnih povezav na dan.

Jože Lavrih

Konkurenca je peklenska, a se dobro držimo

Železničar prav od prvega delovnega dne do danes ...

Na železnico sem prišel še kot mladoletnik, rekel bi, po sili razmer. Po končani osnovni šoli sem

se želel usposobiti za elektronika ali finomehanika, a žal pri Iskri nisem opravil sprejemnih izpitov. Seveda sem takoj začel iskati službo. Prijatelj, ki je vedel, da je na tedanjih Jugoslovanskih

železnicah veliko povpraševanje po delavcih, mi je povedal, da na postaji Ljubljana Moste iščejo transportne delavce. To je bilo davnega leta 1960. Ko so me sprejeli, sem začel delati v skladiš-

ču. Po nekaj mesecih sem opravil tečaj za transportnega skladiščnika. Po odsluženju vojaščini sem šel v Maribor na Železniško komercialno šolo in opravil izpit za transportnega komercialista. Nekaj let sem delal kot blagajnik in računovodja, pa v reklamacijah, pozneje pa na raziskavah odškodninskih zahtevkov. Bil sem tudi pomočnik šefa transportno-komercialne službe, nato pa sem postal vodja Logističnega centra Ljubljana Moste, kjer sem še danes. (Med tem se je veliko izobraževal tudi sam, a naj tega ne zapišemo, je dejal, op. av.).

Kako se je pravzaprav porodila ideja o prevozu malih pošilk? Zgled z Zahoda?

Železnica je bila vselej v nekakšni krizi, in kar naprej je bilo treba iskati nove ekonomske prijeme. Pred tem je bila to storitev Nočni skok, prevoz pošilk v 24 urah, ki pa je imela veliko pomanjkljivost, saj je prevoz blaga potekal samo od postaje do postaje, naročnik pa je moral blago dostaviti ali prevzeti sam. Zgledovali smo se po sosedih Avstrijcih, ki so že tedaj imeli izvrstno organizirano dostavo »od vrat do vrat«. Po večjih krajih v Sloveniji je bilo postavljenih deset zbirnih centrov, v Ljubljani Mostah pa je nastal logistični center, kjer so se zbirale pošiljke iz vseh zbirnih centrov, od tu pa smo jih distribuirali naprej. Menim, da smo pri uporabnikih v veliki meri dvignili ugled Slovenskih železnic, saj smo pošiljke dosledno točno prevažali v roku 24 ur. Projekt se je pozneje preimenoval v Sekcijo za prevoz malih pošilk. Pri zadnji reorganizaciji je bila združena s Sekcijo za tovorni promet Ljubljana Moste,



ostali logistični centri pa pripojeni drugim sekcijam za transport. Hkrati je bila ustanovljena Služba za prevoz malih pošilk, ki je do leta 2004 skrbela za trženje malih pošilk, od tega leta naprej pa je dejavnost razširila, od trženja do vodenja predvidene reorganizacije prevoza malih pošilk.

Koliko logističnih centrov je danes v Sloveniji?

Od prejšnjih deset jih je zaradi racionalizacije stroškov ostalo pet. Rečem lahko, da je sodelovanje med nami odlično, sicer pa tako tudi mora biti. Če nismo v prav slehernem trenutku optimalno povezani, lahko mimogrede pride do motenj velikih razsežnosti – naš proces je namreč dinamičen, strogo vezan na časovne roke in hkrati seveda na kakovost.

Prednosti prevoza malih pošilk, seveda s stališča uporabnika?

Naročnik, od koder koli, lahko doma iz naslanjača pokliče in naroči prevoz, kamor koli. Na primer, naročnik iz Murske Sobote želi, da mu pošiljko iz Kopra prepeljemo v Novo mesto. Brez težav! Prav tako brez težav smo se prilagodili željam in potrebam uporabnikov, in pri izvrševanju zahtev nikoli nismo togi. Prevažamo tudi v tujino, saj preko partnerjev v prevozu, tako imenovanih pogodbenikov, »pokrivamo« ne le Evropo, temveč pravzaprav ves svet. Zares! Denimo, pošiljke, namenjene proti severu, se zbirajo v logističnem centru v Mariboru, od tam jih prepeljejo v Avstrijo do podobnega logističnega centra, od tod pa se poti pahljačasto razvejejo do naslednjih logističnih centrov, in tako naprej. Res pa je, da je takšnega poslovanja, od ustanovitve »petindvajseterice« naprej, bistveno manj. Carinske poti so se namreč sprostile in danes lahko prevaža, po domače povedano, kdor ima vsaj pet minut časa.

Konkurenca?

V našem segmentu dela je v zadnjih letih konkurenca tako

peklenska, da se, kot priča prijazen odziv uporabnikov, zelo dobro držimo. Konkurenčni smo predvsem pri prevozu masovnih pošilk, saj podjetja, ki prevažajo »na drobno«, pač nimajo ustrezne infrastrukture oziroma logistike. Pri nas v Mostah pa lahko sprejememo blago v skladiščenje, ga po želji naročnika prepakiramo v pošiljke in prepeljemo naslovnikom. Imamo tudi javno železniško carinsko skladišče, kjer shranimo carinske pošiljke, pot od tu dalje pa gre lahko za zunanje prevoznike po cesti, ali pa po našem sistemu prevoza. Obratujemo 24 ur. Podnevi sprejemamo in dostavljamo pošiljke, ponoči pa jih prevažamo med logističnimi centri in jih tam pretovarjamo.

Vozni park za prevoz malih pošilk v Mostah?

Dotrajana vozila TAM so bila v povprečju stara več kakor dvajset let. Pred dvema letoma smo dobili dva tovornjaka Iveco, pred kratkim pa Renaultov kombi in tovornjak, opremljen z nakladalnimi stranicami; te so še posebej pomembne, saj olajšujejo nakladanje in razkladanje. Pa vendar imamo vozil absolutno premalo: prepeljati, denimo, 200 ton blaga z nekaj vozili ni tako preprosto. Res pa je, da je v načrtu nakup še nekaj tovornjakov. Naša vozila vzdržujejo v ŽIP-ovih delavnicah, nova pa so še v garanciji, tako da železnici s tem ne povzročamo prevelikih eksternih stroškov.

Bliža se zima, nekateri »jasnovidci« pravijo, da bo dolga in ostra. Kako bo šlo?

Že dostikrat se je primerilo, da smo s svojimi vozili v hudih zimskih razmerah pravočasno dostavili blago, železnici pa to ni uspelo. Treba je vedeti, da je cestna infrastruktura neprimerno bolje vzdrževana kakor železniška. Na ceste pač pripeljejo pluge, mehanizacijo, železniške kretnice pa fantje povečini čistijo ročno; če bi bile vse kretnice ogrevane, bi bilo nemara drugače.

Ste kadrovsko dovolj zasedeni?

Kadrovsko smo zelo šibki, rekel bi »podhranjeni«. Železnica od sedemdesetih let naprej pač ni zaposlovala. Pri nas v Mostah je 35 zaposlenih, starostno povprečje pa je 48 let, kar zares ni malo; najmlajši ima 29 let. Menda pa je predvidena zaposlitev nekaj voznikov in transportnih skladiščnikov, kjer smo najbolj deficitarni. Sicer pa pri nas poznamo samo naravni osip, kakršni so upokojitve in, žal, smrti. Poleg tega pa so tu še aktivni delavci, ki bi jih laično lahko imenoval delovne invalide, saj jih pesti ta ali ona pridelana telesna okvara – verjemite, pretovoriti včasih tudi po 200 ton na dan ...

Kako je z računalniško opremljenostjo, mnogi se pričujejo?

Leta 2004 smo dobili novo računalniško opremo s sodobnim programom, ki podpira prevzem pošilk, gibanje v nadaljnjem transportu, vse do izročitve pošiljke in obračuna prevoznih stroškov. Program je zasnovan tako, da zajema samo enkratni vnos podatkov o pošiljki, preko katerega je mogoče slediti transportu pošiljke, stanju pošiljke, morebitnim reklamacijskim podatkom, pa vse do dostave. Včasih je bilo to razpršeno, zdaj pa ves proces poteka iz enega mesta.

Kaj bi spremenili, kaj vas moti?

Moti me to, kar vsekakor moti tudi vse železničarje, in česar spremeniti prav gotovo ne moremo, da smo kot tako pomembna ekonomska institucija venomer zapostavljeni. Moti pa me tudi zadnja reorganizacija, po kateri smo se razdelili. Ostati bi morali združeni, kot enovita železnica. Primer, ki sem ga nekoč videl v neki pisarni: dva možakarja sedita za mizo, prvi bere časopis, drugi piše, se pravi, dela. Naloge, ki so jima bile naložene, bi mirno opravil en sam. A kaj, ko sta vsak »iz druge firme«, in morata oba

sedeti tam. Pred leti smo se ukvarjali z zares perspektivnim projektom za prevoz malih pošilk: krepka računalniška podpora, hkrati pa usposobitev zaposlenih, da bi postali tako rekoč vsestranski, univerzalni. Za kaj pravzaprav gre? Železnica namreč pozna velika poslovno-obratovalna nihanja, včasih je dela ogromno, drugič prav malo. In kadar je dela malo, bi več različnih del hkrati zlahka opravil prav »univerzalec«. Projekt žal ni bil dokončan.

Vaš povprečni delovni dan?

Hja, prav povprečnega, enoličnega pravzaprav ni. Vsak se resda začne ob sedmih zjutraj in naj bi se končal ob treh. No, skoraj nikoli se ne konča tedaj, če pa se že, je doma mobilni telefon vseskozi v akciji – v obe smeri. Tako kot pred kratkim, nekega večera, ko bi moral naš voznik, ki se je iz Kopra vračal proti Ljubljani, v Sežani spotoma prevzeti pošiljko. A je zaradi zagate na cesti zamudil. Z naročnikom sem imel zaradi tega seveda »vroči telefon«, bilo je nekaj hude krvi, a se je vse skupaj elegantno uredilo. Namreč, tudi kadar vidim, da je sogovornik – rekel bi – neprijeten, razdražen, ga skušam prijazno prepričati, da se skupaj drživa bonton, predvsem tistega poslovnega. Ponavadi mi uspe, hm, pravzaprav vedno ... Sicer pa me pri mojem poslu najbolj moti ta pretirana papirnata vojna. Nemara je v drugih podjetjih nimajo toliko, ali pač ... ne vem. Sem pač operivec, človek, ki skrbi, da postopek teče, da je, skratka, načrtani tehnološki proces tudi opravljen.

Saj res, kakšne vrste šef je Jože Lavrih?

Predober! (smeh, precej časa). Prava, že malce obrabljena zgodovinska formula za šefa v vseh deželah je, kot vemo, poskušati biti realen in razumevajoč, biti tisti, ki pomaga in usmerja, tisti, ki je človeški in dostopen. No ja, po najboljših močeh se poskušam približati temu idealu. Hkrati pa zares, prav zares »zatiram« pasiven odnos do dela – ne maram lenuhov.

SPOŠTOVANI ZAPOSLENI NA SLOVENSKIH ŽELEZNICAH

Ponovno vas vabimo v trgovine
V ČETRTEK, 16 .11. 2006,



ob 20.15 uri BTC Ljubljana, Šmartinska 152
ob 19.15 uri Maribor, Industrijska 5
ob 19.15 uri Celje, Dečkova 41

Trgovina bo odprta samo za vas do 22. ure!



tekstilni izdelki: NIKE, ADIDAS, ESPRIT, PUMA, MAIER,
NORTHLAND, JACK WOLFSKIN, ...

smučarska oblačila: SPYDER, ANZI BESSON,
STRYKE, DIEL, MAIER SPORTS, ENDLESS,

obutev: NIKE, ADIDAS, ASICS, PUMA, MERRELL, ...

smučarski čevlji: NORDICA, TECNICA, LANGE,
DALBELLO...



Smuči: ELAN, ATOMIC, ROSSIGNOL, BLIZZARD, FISCHER...

Fitness: BREMSHEY, KETTLER, MILES...

VSI OSTALI ARTIKLI

POPUSTI VELJAJO TUDI NA ŽE VSE ZNIŽANE ARTIKLE

Popusti veljajo za vse zaposlene na Slovenskih železnica in njihove družinske člane samo na dan 16. 11. 2006 do 22.00 ure!
Popust ne velja za whirpoole!

Popuste lahko dobite samo ob predložitvi plačilne liste zaposlenega.

Popust vam bomo obračunali na blagajni.

Popusti se ne seštevajo.

Plačilni pogoji: • gotovina

• kreditne kartice (BA, AKTIVA, KARANTA, EUROCARD, VISA)

• kredit (vse informacije na tel: 02 250 60 60, 03 428 60 77, 01 541 43 31)

Vse ostale informacije dobite pri **Matjažu Skutniku** na tel: 041 216 612 in po e-pošti: matjaz.skutnik@tirnet.net

Pogled s Porezna proti
vrhovom nad Soriško planino.

Na izlet z vlakom

Iz Hudajužne čez Porezen v Podbrdo

Vzpon iz Hudajužne je najstrmejši označeni pristop na 1.630 metrov visoki Porezen, ki nas nagradi z dobro predihamim počutjem, veličastno naravo in vse prej kot običajnimi sledovi preteklosti.

Pod Durnikom hodimo čez zaraščena pobočja, ki so bili nekdaj travniki, za katere je *strmi* prebлага, *prepadni* pa ne tako pretirana oznaka. V Zakojški grapi pod nami je bilo nekdaj več domačij, kjer so se morali znajti in so za krmo živini kosili prepadnosti vse pod Durnik in visoko pod Porezen. Zatem razen ostankov senikov ob poti srečamo nenavadne betonske bloke, ki so ostanki italijanske tovarne žičnice iz časa med svetovnima vojnoma. Držala je iz Hudajužne na Porezen, ki je bil zelo utrjen in s potni prepreden vrh.

Če se zgodi, da nam je v strminah med vzponom težko, pa ob znaku *Maraton štirih občin* spoznamo, da nam pravzaprav ni tako hudo, ker tukaj gor pa čez Porezen dol tudi tečejo. S Petrovega Brda čez Kobló tik pod Črno prst in navzdol skozi Kal, Znojile in Obloke v Hudajužno pa po poti našega izleta čez Porezen na Petrovo brdo drži maraton omenjenega imena. Dolg je 35 kilometrov in postreže s skoraj 5.000 metri skupnega vzpona. Prvaki ga pretečejo v okoli treh urah in pol. Mi ga približno tretjino kot izletniški prvaki prehodimo v šestih urah.

Na ž. p. Hudajužna se napotimo levo in gremo ob progi do mosta.

Pred njim prečkamo progo in pridemo na pot po dolini potoka, po kateri se vzpenjamo okoli 10 minut. Nato smo pozorni, da nas dolina ne »potegne« naprej navzgor, ker gremo pri drevesu s prečno markacijo desno čez potok in navkreber po poti. Brez orientacijskih težav ji sledimo mimo samotne domačije in nato vse višje in ponekod zelo strmo na 1.152 metrov visoki Durnik ter naprej po grebenu tik pod Robijo (1.265 m) na zaraščeno Jeseniško planino, kjer se z leve priključi pot iz Podbrda skozi vas Porezen. Kmalu zatem pridemo na pašnike in na pot z Otavnika. Tu gremo lahko ob ogradi pašnika po grebenu naravnost navzgor na vrh Porezna ali pa zavijemo levo in se po bolj uhojeni poti vzpnemo do planinske kočice in od tam v nekaj minutah na vrh. Iz Hudajužne na Porezen hodimo

okoli 3 ure ali malo več. Koča pod vrhom Porezna je odprta le v poletni sezoni.

Mimo kočice se napotimo navzdol po grebenu, pod Pohoškim kupom in po dobro označeni poti, ki je del Slovenske planinske poti, Evropske pešpoti E7, Poti vezistov in kurirjev in Vie Alpine, v **1 uri in 30 minut** do 2 urah sestopimo na Petrovo Brdo. Planinski dom Petrovo Brdo, ki stoji prav na prevalu, je odprt vsak dan razen ponedeljka in torka od 14.00 do 22.00, ob sobotah, nedeljah in praznikih pa od 10.00 do 22.00.

S prevala krenemo po cesti pod nadvozom in nato zavijemo desno ter gremo mimo nekdanje gostilne na staro avstroogrsko cesto, na katero usmeri napis Podbrdo na zidu. Po njej se zelo udobno sprehodimo do ostrega ovinka nad Podbrdom, kjer lahko zavije-

mo levo dol na strmejšo pot, ali pa nadaljujemo po cesti v dolino Bače, ob kateri se spustimo v Podbrdo.

Nadaljujemo po cesti skozi naselje in pri smerokazu za vas Porezen zavijemo levo ter zatem desno na ž. p. Podbrdo. S Petrovega Brda hodimo približno **1 uro**, če se v Podbrdo s ceste spustimo po strmi poti, pa malo manj.

Skupaj okoli **6 ur** hoje.

Pri orientaciji nam prideta prav planinska karta Julijske Alpe, vzhodni del, in izletniška karta Škofjeloško in Cerkljansko hribovje, obe v merilu 1 : 50.000.

Ob koncu tedna je iz smeri Nova Gorica za izlet primeren vlak z odhodom iz Nove Gorice ob 5.28 ali 7.35; v Hudajužni izstopimo dobro uro kasneje. Za povratek iz Podbrda počakamo na vlak ob 17.38.

Iz ljubljanske in jeseniške smeri ob koncu tedna ni vlaka, ki bi ustavil na ž. p. Hudajužna, saj sicer zelo primeren vlak z odhodom iz Ljubljane za Jesenice in naprej proti Novi Gorici ob 6.50 omenjeno postajo »izpusti«. Zato lahko izlet naredimo med tednom, omenjeni vlak pa ob koncu tedna omogoča različico vzpona na Porezen z ž. p. Podbrdo skozi vas Porezen. V tem primeru se z vrha po opisani poti vrnemo v Podbrdo, kjer počakamo na vlak, ki proti Jesenicam, kjer je zveza za Ljubljano, odpelje ob 16.36 ali 19.24.



Med sestopom na Petrovo Brdo uzremo Črno prst in Kobló.

Na obisku v deželi palčkov

100 let železnice JHMD

Jindřihův Hradec je težko vzeti v usta, tem laže pa ga je sprejeti v srce. To čudovito lepo srednjeveško mestece, komaj dvajset kilometrov oddaljeno od avstrijske meje, ima poleg navadne tudi ozkotirno železnico. In ta – njena mlajša veja – praznuje letos 100 let. Čehi so nekako zvedeli, da imamo v našem muzeju živo ozkotirno lokomotivo, pa so jo sklenili povabiti v goste. Bralec si lahko predstavlja, da je bilo treba kar nekaj papirnate telovadbe, da je postal projekt izvedljiv in da je naša 71-012 – pred petnajst leti smo jo pridobili iz Železarnice Jesenice v zameno za staro železo – lahko odšla na pot. Lokomotiva si je menda prav želela, da bi si nekoliko pretegnila ude. V Sloveniji žal ni nobene ozkotirne proge več, če odmislimo kakšnih 100 metrov dolg tir, ki smo ga bili vgradili v normalni tir na območju muzeja, da smo jo lahko vsaj malo preizkusili. Iz Železarnice Jesenice smo jo bili namreč pridobili, ko je bila ravno v revizijskem popravilu, ki smo ga potem pri nas dokončali. Bila je kot nova, pa ni mogla pokazati, kaj zmore! Skupaj z njo smo se razveselili izleta. Čehi so svojo namero vzeli zelo zares – sami so jo prišli iskat s tovornjakom, obljubili pa so tudi, da bodo poskrbeli za dva naša člana posadke za ves čas, ko bosta pri njih. No, nekaj smo – kljub nezavidljivi finančni situaciji – prispevali tudi mi. Lokomotivo smo pred odhodom pregledali in uredili ter izvedli hladni tlačni preizkus, ki ga je s strogim očesom nadzoroval dipl. ing. Jiří Sedlaček, češki kotelni inšpektor in upokojeni tehnični vodja glavne delavnice za popravilo parnih lokomotiv v Čeških Velenicah. Šele ing. Sedlaček je, s tem ko je udaril svoj žig v kotelno tablico lokomotive, izdal

dovoljenje za njeno obratovanje na Češkem. S hvaležnostjo pa gre spomniti, da se je izkazalo tudi tirno dvigalo ljubljanskega pomožnega vlaka, ki je za vajo 11-tonsko lokomotivico seveda igranje naložilo na češki tovornjak. Pa je šla! In mi nekaj dni za njo.

Prvi presenetljivi vtis napravi na obiskovalca Jindřihův Hradec sam. Mestece s kakšnimi 20.000 prebivalci je nenavadno lepo urejeno in obnovljeno – zdi se, da jim ni bilo škoda ne denarja ne truda, da so svojo gotsko in baročno stavbno dediščino tako zelo lepo, prav vzorno uredili. Tu sem sam pri sebi zardel od sramu, ko sem primerjal, kako smo v tem pogledu v Ljubljani še daleč za Čehi. Pa jim finančno gotovo ne gre bolje kot nam! Zdaj tem bolj razumem arhitekta Plečnika, zakaj je štel Čehi za najbolj kultiviran slovanski narod. Čeprav se je tudi tu zgodilo arhitekturno posilstvo – prav na sredo dvo- in trinadstropnih hišic na glavnem trgu je treščila kubistična steklena nakaza neke banke, nesramnega mamnovega templja. O tempora, o mores!



Palčki tu navadno ustavijo vlak, da lahko nekoliko ribarijo...



Takole je bila 71-012 s svojim vlakcem pripravljena na odhod s postaje Kamenice nad Lipou.

Ampak, kaj bi tisto! Na glavni železniški postaji se začne tudi skoraj praviljična ozkotirna proga. Potem ko so jo deloma že ukinili, je prešla v zasebno last in danes, kot pravijo, deluje kot edina celovita železnica v Evropi (tudi infrastruktura je v lasti istih delničarjev). In ta 90 kilometrov dolga železnica polno živi, izva-

ja nadvse pomemben potniški promet skozi bližnje, a odročne kraje, sposobna pa je prepeljati tudi normalnotirne vagoni do bližnjih industrijskih kompleksov. V ta namen ima menda več kot sto specializiranih ozkotirnih podstavnih vozičkov, ki na posebni prekladalni napravi – na moč preprosti, a nadvse učinkoviti – varno ujamejo kolesno dvojico normalnotirnega vagona in prenesejo njeno obremenitev nase. Nekaj za najhujše železniške sladokusce! In ta proga ne more z glavne postaje drugače, kot da se za nekaj kilometrov vplete v normalnotirno progo proti Jihlavi in Brnu. Človeku je kar nekam tesno pri srcu, ko se vozi z malim vlakom po »zaresni« progi – kaj, če se kakšna hudobna normalnotirna mašina nalašč zakadi v nas ... Ko pa se ozki tir izplete iz normalnega, se začne pravljična. Ta gričevnati del južne Češke je prepoln jezer, ribnikov, potočkov in gozdičkov. Čehi sami so po pravici ponosni

nanj in mu pravijo češka Kanada. Ozkotirni vlak se tu dobesedno privija k obalam jezerc, smuka se pod krošnjami dreves, brodi po progi, prekrti s smrekovimi iglicami, v gozdu vlada čarobni polmrak. Da, zdaj vem, kje sem to že videl: v knjižici *Železnica v Boljunskem gozdu*, ki me je v mladosti popolnoma očarala. To je pravljična o palčkih, ki so si zgradili železnico, in hudobnih škrtih, ki so jim jo hoteli podreti ... Glej, postaja, mimo katere se peljemo, bi se prav lahko imenovala Sovji les! Pravljična, ki je postala resničnost!

Postaja Kamenice nad Lipou je kakšnih 20 kilometrov oddaljena od izhodišča. Tu bodo potekale glavne slovesnosti. Ko izstopim, najdem vse tri parne lokomotive že zakurjene. Največja je obaltna štirivezna Romunka U46 001, za njo se dimi U37 002, prava staroavstrijska ujevka, naj-lokomotiva na ozkih progah, takoj za njo pa stoji najmanjša, najpristrčnejša, najljubkejša – naša 71-012. Kot benjaminček med večjimi tovarišicami vzbuja splošne simpatije. Se pa tudi blešči, da nikoli tega. Njen »mojster«, Rudi Ljubej, jo nepretrgoma lošči in drgne – upajmo, da je barva dovolj debela, da bo vzdržala ... Vojko Dolžan je nekam zamišljen, ko jo olji – premleva tekmovalne naloge, ki jih bo morala izpolniti sleherna posadka, in dela bojni načrt. Izmenjava nekaj besed in pri tem mu uide nagajiva iskra iz oči: »Saj smo vendar že nekaj časa na svetu...«

Prav res, potem, na tekmovalju, bi dvorjani iz Martina Krpana spet vzkliknili »Oj, tat sežgani!«, če bi ga videli na delu. Toda nobena borbena zvijača mu ne bi pomagala, če ne bi bilo njegovega mojstrstva. Tekmovalne naloge so bile namreč dodeljene posameznim lokomotivam, tako da je sleherna posadka morala tekmovali z vsako lokomotivo. Možnosti so bile torej popolnoma izenačene. Ena najtežjih nalog je bila prijeti lesen zaboj s sredinskim odbojnikom lokomotive. Zaboj je bil na podstavku in prislonjen ob odbojnik zavrtega vagona. Lokomotivo – in to



Le posadki Vojko / Rudi se je posrečilo zaboj med odbojnikoma ohraniti cel.

ravno najtežjo, U46 001, je bilo treba pripeljati tako natančno, da je zaboj obstal med odbojnikoma tudi potem, ko so odmaknili podporo, če pa bi se zdrobil, bi to pomenilo negativne točke. Lokomotiva je morala pripeljati z določene oddaljenosti in to hitro – čas je pri vseh nalogah igral odločilno vlogo. Lahko si zamislite, kako so zaboji ječali v smrtnih mukah – U46 001 jih je neusmiljeno drobila. Dokler nista nastopila Vojko kot krotilec in Rudi kot navigator. Odlično sta se ujela; Rudi je znal pravilno oceniti časovni zamik med napotkom in reakcijo lokomotive in Vojko je nerodno in trmasto beštijo ustavil tako natančno, da se je razlegel spontan aplavz navzočih in vzkliki »Parada!« Molče sem občudoval Vojkovo strojevodsko veščino – domala neznanu lokomotivo je pogнал kar se da hitro in potem natanko v pravem času ustavil – zdaj sem jasno doumel pojem »preračunano tveganje«, ki te sicer lahko spravi v grob, toda brez njega ni niti misliti na uspeh. Skrajšajmo: pri vseh ostalih nalogah: pri prevažanju tekočine v odrezani pivski konzervi, pri lovljenju in odlaganju vedra z vodo z lokomotive z rašilom, pa pri premiku – tu je bila nosilka naša 71-012 – sta se Vojko in Rudi sijajno odrezala in v skupnem seštevku zmagala. Prisluzila sta si sodček izvrstnega češkega piva. Srce, kaj hočeš več?!

Zadnji slavnostni dan je bila sobota, ko so prireditve dosegle vrhunec. Takrat so organizatorji uprizorili »kavalkado«. Na primernem delu odprte proge so prikazali vsa svoja vozila, tako

parne in dizelske lokomotive kot tudi motornike in delovne stroje. Imajo na primer čisto pravo moderno podbijalko Plasser & Theurer za tir 760 mm. Ali moram poudariti, da je posebno navdušen aplavz požela naša 71-012, ki je junaško prisopihala mimo z dvema miniaturnima potniškima vagonoma, ki sta se zdela, kot da so ju izdelali posebej zanjo. Častni gostje smo vse skupaj opazovali s tribune, kamor so nas, do konca zvesti stilski neoporečnosti, pripeljali s historičnim avtobusom Škoda. Tu so me predstavili županu poljskega mesteca Šmigla, kjer imajo prav takšno progo. Nemudoma me je vprašal, če bi hoteli z lokomotivo priti na obisk tudi k njim. Seveda bi, z največjim veseljem, toda čutil sem se dolžnega opozoriti, da so Slovenske železnice prisiljene strogo varčevati.

»Da, da, vem kako je to«, mi je navihano segel v besedo, »vi nimate denarja, mi nimamo denarja, toda to je po mojih izkušnjah najboljša garancija, da bomo res kaj spravili skupaj!« Ko bi le res! Ko sem to možnost omenil Rudiju, je vzkliknil: »Samo naj rečejo, pa grem in ne vprašam, kam in za koliko časa!« Rudi je 71-012 sploh vzel za svojo, menda bi jo najraje odnesel domov. Toda, ko po razporedu ni imela dela in je počivala, se ni mogel upreti strojevodskemu (po)klicu in se je prostovoljno udingal na drugih lokomotivah, parnih in dizelskih, tako da so ga tamkajšnje ekipe vzele za svojega in je kot kurjač oziroma strojevodja prevozil vse omrežje JHMD. »Sem sem prišel delat, ne

počivat!« je izjavil. Po toliko letih je še vedno lačen svojega dela! Ves je železničar. Spoštovanje in občudovanje, ki ju občutim, mu izkazujejo tudi druga lokomotivska moštva, hočejo njegov naslov, telefonsko številko, spontano se vzbudijo simpatije, prijateljstva...

Glej, kako nas je mala 71-012 povezala, Slovence, Čeha, Slovake, Poljake. Dovolj je majhna in prikladna za transport, da bi lahko postala neke vrste kulturna ambasadorica Slovenije. Ne bom nehal sanjariti o tem ...



Pravljična Železnica v Boljunskem gozdu je na Češkem postala resničnost ...

Pogled z železniškega viadukta skozi okno vlaka na grad Spodnji Falkenstein in vas Grače (Gratschach) v dolini reke Bele (Möll).

Z vlakom pod Malniške Ture

Malniške Ture (Mallnitzer Tauern) so 2.448 metrov visok prelaz v vzhodnih Visokih Turah, po katerem danes poteka deželna meja med avstrijskima zveznima deželama Koroško na jugu in Solnograško na severu. Še okrog leta 1000 pa je tam potekala severna meja prve slovenske države Karantanije. Stari Slovenci so se naselili tudi severno od te naravne gorske meje, leta 725 so vdrli celo v Bischofshofen. Še okrog leta 800 so živeli vse do današnje nemško-avstrijske meje, na mestu, kjer se ta najbolj zajeda na jug. Z izgubo samostojnosti Karantanije se je pričelo ponemčevanje, a je severna slovenska narodnostna meja še okrog leta 1200 potekala po grebenu Visokih Tur, v odmaknjenih dolinah v okolici Malenc pa se je govorilo slovensko še okrog leta 1300, verjetno pa še dlje. Na uradni spletni strani Malenc namreč najdemo podatke, da je prvi župan občine Malence dne 25.4.1896 postal Alois Glantschnig – zapisano po slovensko – Alojz Klančnik.

Zaradi strateškega pomena so ob koncu 19. stoletja zgradili Tursko železnico, ki je povezala Solnograd (Salzburg) z Beljakom, kasneje pa še z Jesenicami in Gorico. Na koroški strani se železniška proga dviguje visoko nad dolino reke Bele (Möll), se pri Malencah dvigne na višino



Železniška postaja Hostinske Toplice (Bad Gastein) na višini 1.000 m in gondolska žičnica na 2.246 m visoki Stubnerkogel.

1.215 m in se skozi 8.552 m dolg predor pod Visokimi Turami prebije s Koroške na Solnograško. Koroške Malence (Mallnitz) na višini 1.191 m in solnograške Hostinske Toplice (Bad Gastein) na višini 1.000 m sta tako postala lahko dostopni izhodišči za turiste, pohodnike, smučarje in obiskovalce Nacionalnega parka Visoke Ture.

Med Beljakom in Solnogradom vozijo IC in EC vlaki vsaki dve uri. Za enodnevni izlet in obisk teh krajev je najbolje uporabiti vlak IC 310, ki odpelje iz Ljubljane ob 8:05. V Beljaku presedemo na vlak EC 114, ki odpelje ob 10:11 in prispe v Malence ob 11:02, v Hostinske Toplice pa ob 11:16. Na povratku v Hostinskih Toplicah

sedemo na direktni vlak EC 315 Agram ob 18:59 in v Malencah ob 18:59. V Ljubljano se vrnejo ob 21:42. Najenostavnejše je, da povratno vozovnico na relaciji Ljubljana–Bad Gastein kupimo kar na železniški postaji v Ljubljani. Mednarodna vozovnica namreč velja dva meseca, potovanje pa je mogoče tudi prekiniti.

Ko vlak zapusti železniško postajo Špilje (Spittal) in se začne vzpenjati, se nam skozi okno na levi odpre lep razgled navzdol na dolino reke Bele (Möll). Železniška postaja Malence – Gornja Bela (Mallnitz – Obervellach) je izhodišče za številne gorniške poho-de v okolici lepe Malniške doline. Hišna gora Malenc je 2.130

m visoki Javornik (Auernig), na katerega se od železniške postaje lahko povzpne v treh urah. Do 5 kilometrov oddaljene spodnje postaje žičnice na Ankogel po dolini Jezernice (Seebachtal) vozi turistični avtobus, a se zaradi naravnih lepote splača iti peš. Gondolska žičnica planince in smučarje pripelje na višino 2.626 m, od tam pa je le še kratek sprehod do kočice Hannover Haus (2.721 m). Od kočice do vrha 3.252 m visokega razglednega Ankogla je še 2 uri in 30 minut. Do leta 1932 je bil Ankogel še za 16 metrov višji, a se je takrat vrh odlomil.

Tudi železniška postaja Hostinske Toplice (Bad Gastein) je izhodišče za gornike in smučarje. Gondolska žičnica kar neposredno od železniške postaje pripelje na 2.246 m visoki Stubnerkogel. Hostinske Toplice in dolina slovijo po svojih zdravilnih vrelih vroče vode, bogate z radonom in po lepih zgradbah iz »Belle Epoque«. V drugi polovici 19. stoletja so v Hostinsko dolino (Gasteinertal) prihajale na oddih številne slavne osebe, med drugimi tudi cesarica Sissi, soproga avstrijskega cesarja Franca Jožefa I.

Več informacij je na spletnih straneh: <http://www.mallnitz.at>, <http://www.gastein.com/> in <http://www.slo-zeleznice.si/>.



Ljubljana-Praga

29 evrov

ODHOD Ljubljana 10.18
Praga 21.38

VRNITEV Praga 6.23
Ljubljana 17.32

Cena vozovnice je plačljiva v tolarški protivrednosti na dan nakupa, število sedežev po ponudbi Praga Spezial je omejeno.

Vse podrobnejše 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



Podrobnost z razstave, ki jo je železniški muzej ob stoletnici bohinjske proge postavil na železniški postaji v Mostu na Soči.