

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Nova smer
Rebalans državnega proračuna
Manj za avtoceste, več za železnice

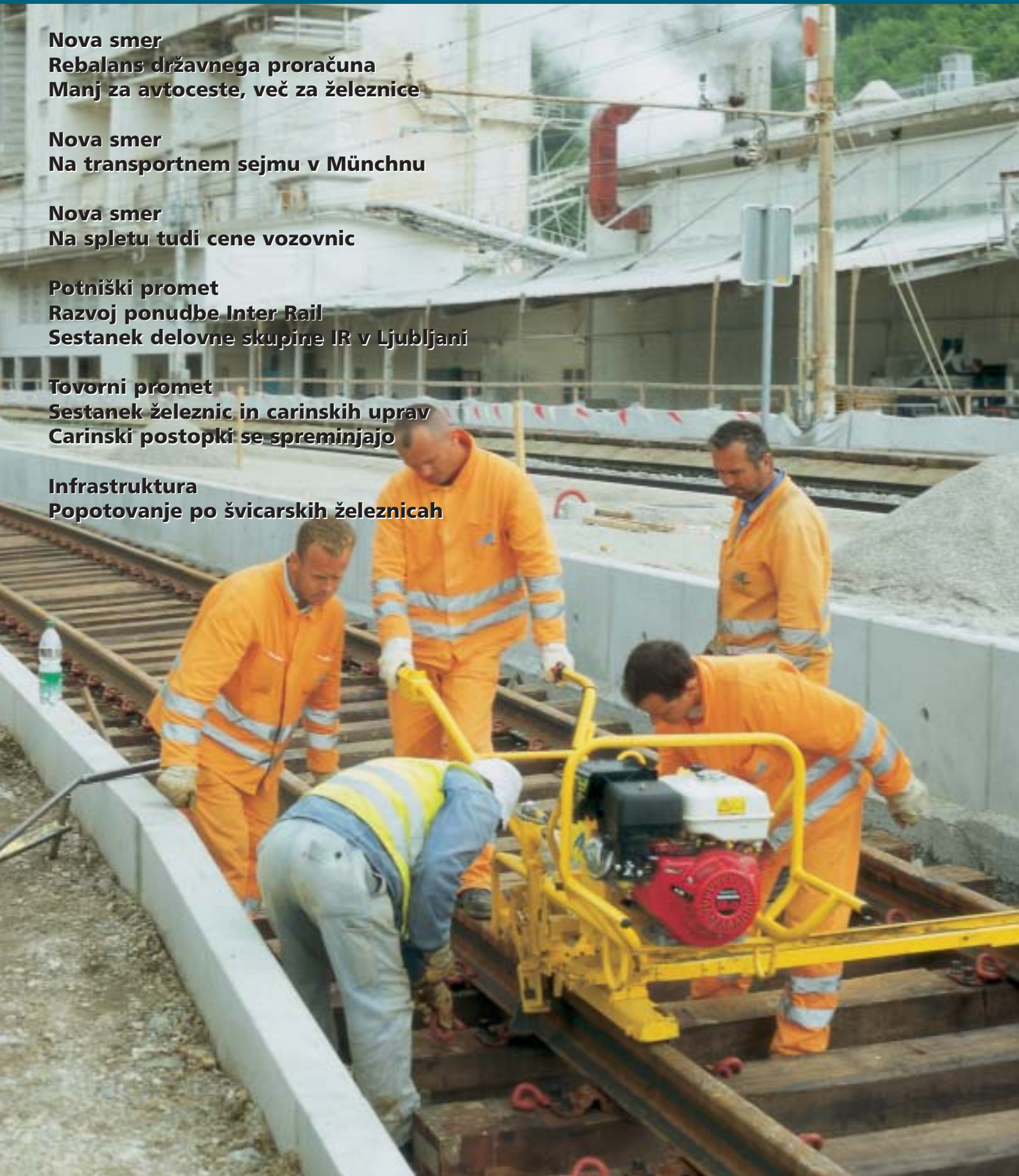
Nova smer
Na transportnem sejmu v Münchnu

Nova smer
Na spletu tudi cene vozovnic

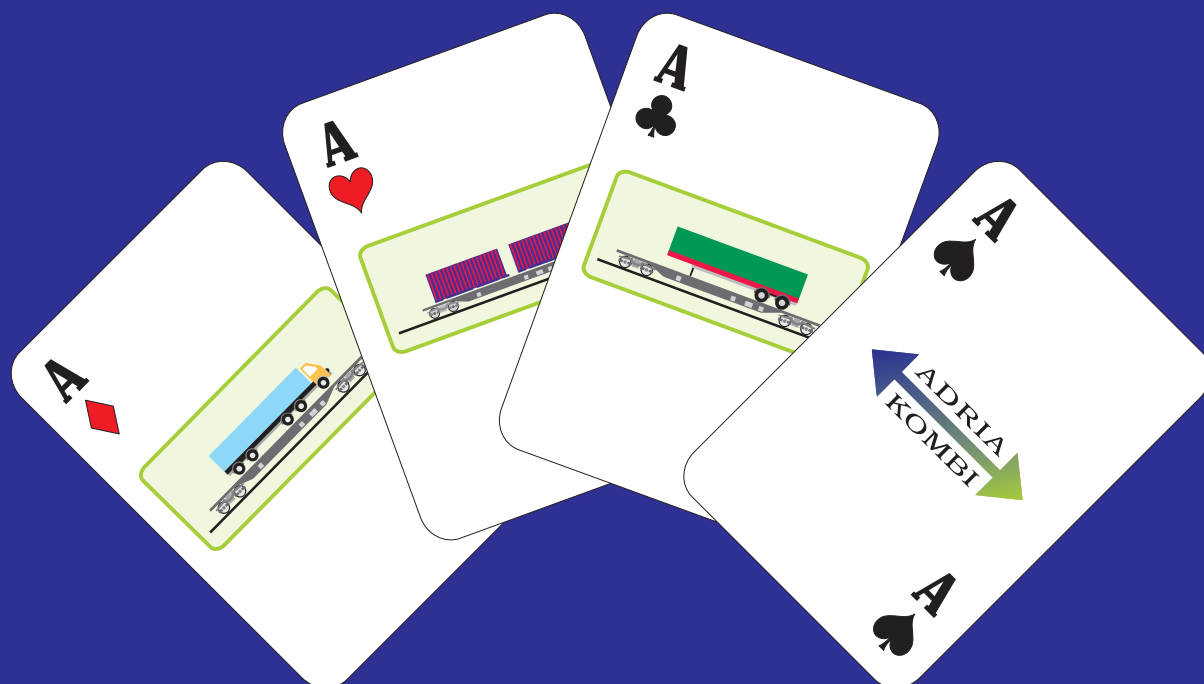
Potniški promet
Razvoj ponudbe Inter Rail
Sestanek delovne skupine IR v Ljubljani

Tovorni promet
Sestanek železnic in carinskih uprav
Carinski postopki se spreminjajo

Infrastruktura
Popotovanje po švicarskih železnicah



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, Izidor Gruden, Marko Zupanc, Dario Cortese, Marko Tancar, Drago Ogrizek • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prihodnja številka Nove proge izide 11. julija. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 22. junija.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Veliko dela za vožnjo na prvi tir

»Že trideset let sem na železnici in še nikoli nam ni šlo tako slabo,« mi je pred nekaj dnevi v pogovoru dejal dolgoletni železničar. Pa ga je brž dopolnil drugi sogovornik, prav tako železničar s spoštovanja dolgim stažem na železnici. Povedal je, da tako ljudje na železnici razglablajo, že odkar je sam prišel v službo, da gre torej za nekakšno železničarsko folkloro.

Podatki govorijo svoje. V prvih treh mesecih leta smo si na Slovenskih železnicah nabrali 3,2 milijarde izgube. Ob tem državni sekretar na prometnem ministrstvu in hkrati predsednik nadzornega sveta, dr. Peter Verlič, opozarja, da bi bili tudi lanske rezultati slabši, če bi plačevali davek na dodano vrednost in obračunavali uporabnino v polni višini. Dedeveju in uporabnini, ki je bila lani res le simbolična, navkljub pa ostaja dejstvo, da smo v leto 2005 vstopili z velikim proračunskim primanjkljajem. Ta je po besedah prometnega ministra znašal nič manj kot 25 milijard tolarjev! To porazno sliko bo skušal popraviti rebalans proračuna. Ta naj bi nam zagotovil več nujno potrebnih sredstev za financiranje javnih gospodarskih služb, ki jih država potrebuje in mora zato zanje tudi plačevati določeno ceno. Po prvih ocenah naj bi nepokriti še vedno ostali dobri dve milijardi.

Tik pred oddajo tokratne Nove proge v tiskarno smo dobili odgovor na vprašanje, kdo se bo v naslednjem štiriletnem obdobju na čelu našega podjetja boril za večji delež proračunske pogače. Nadzorni svet je na svoji drugi seji imenoval tri člane posloводства. Za generalnega direktorja je soglasno imenoval dr. Jožeta Jurkoviča, predavatelja na ljubljanski Fakulteti za strojništvo in župana občine Škofljica. »Najprej se bomo utirili, potem pa pospeševali,« je v prvi izjavi po imenovanju povedal novi generalni direktor. Po njegovih besedah je na železnicah veliko težav, ki jih bo treba razrešiti s skupinskim delom in veliko motivacijo vseh zaposlenih. Zato bo novo posloводство najprej moralo pripraviti poslovni načrt; izhodišča zanj je nadzorni svet že obravnaval na isti seji.

Dr. Jurkovič se je torej usedel na vroči stol prvega železničarja in prevzel težko nalogo usmerjanja vlaka med številnimi pričakovanji in zahtevanji deležnikov znotraj in zunaj podjetja. Kot kaže soglasno imenovanje, bo pri svojem delu imel podporo lastnika, pa tudi zaposlenih. Le tako mu bo namreč lahko uspelo, da bodo železnice, kot je še povedal, pripeljale na prvi tir.



Nova smer

Konec maja smo se predstavili na največjem evropskem transportnem sejmu Transport logistic.



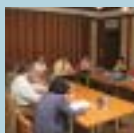
Nova smer

Rebalans proračuna bo sredstva v avtocest preusmeril na tire. S tem se bo zmanjšal ogromni proračunski primanjkljaj na področju železnic.



Nova smer

Na vadišču Slovenske vojske Poček pri Postojni je maja potekala mednarodna vaja Zvita podlasica 2005, ki je bila zelo koristna tudi za organizacijske enote SŽ.



Potniški promet

Sredi maja se je v Ljubljani sestala delovna skupina Inter Rail, ki se je pogovarjala o spremembah te nekdanje zelo priljubljene vozovnice.



Tovorni promet

Med 10. in 12. majem je v Ljubljani potekalo 45. redno zasedanje predstavnikov železnic CER in carinskih uprav držav članic Evropske unije.



Infrastruktura

Švicarske železnice in njihova infrastruktura so tipičen primer poti do uspeha, švicarska železniška infrastruktura pa sodi med najboljše v Evropi.

2

4

5

7

10

13



Letos smo se predstavili skupaj s podjetjem Adria Kombi.

Transport logistic 2005

Slovenija kot pomembna točka na evropskem zemljevidu

Mednarodni transportni sejem Transport logistic, ki poteka vsaki dve leti, se je v zadnjih letih razvil v najpomembnejšo sejmsko prireditev s področja transporta in logistike v Evropi. To dokazuje tudi čedalje večje število razstavljalcev in obiskovalcev. Letos se je na novem Münchenskem sejmišču med 31. majem in 3. junijem zbralo kar okrog 1.330 razstavljalcev iz 51 držav. Kar 540 razstavljalcev je prišlo iz tujine, sejem pa se je razprostiral na 75.000 kvadratnih metrih dvoran in na okrog 9.000 kvadratnih metrih zunanega zemljišča. Predlani si je sejem ogledalo več kot 40.000 obiskovalcev, letos pa

naj bi jih bilo še več. Tudi letos smo se na tem pomembnem srečanju predstavile Slovenske železnice, saj so za nas tuji trgi v tovarnem prometu nedvomno na prvem mestu. Na skupnem razstavnem prostoru z Adria Kombijem v dvorani B6 so se ustavili številni poslovni partnerji obeh podjetij, ki so jim našo ponudbo predstavljale naše kolegice in kolegi iz tovarnega prometa. Posebno pozornost pa smo izbranim poslovnim partnerjem namenili s sprejemom 31. maja, ki je bil še dodatna priložnost za navezovanje novih in negovanja starih poslovnih odnosov. Navzoče je na njem

pozdravil generalni direktor Boris Živec. Povedal je, da skušamo Slovenske železnice optimalno izrabiti naše pglavitne prednosti ter da smo se s svojim kakovostnim delom kot pomembna in vidna točka uspešno umestili na prometnem in hkrati gospodarskem zemljevidu Evrope. Tako imenovani Gateway Ljubljana danes pomeni središčno točko Srednje Evrope, od koder razvijamo visoko standardne produkte v vse smeri: na sever, jug, vzhod in zahod. »Z uvajanjem novih povezav stopamo k razširitvi mednarodne železniške transportne mreže Network Europe, ki povezuje evropske

dežele in ki bo v naslednjih letih nedvomno pomenila enega od bistvenih temeljev pospešene rasti železniškega transporta. Slovenske železnice dokazujejo, da s svojimi kakovostnimi produkti in storitvami sodijo v vrh evropske transportne poti,« je še povedal Živec.

Sejem Transport logistic je letos pod eno streho prvič sprejel tudi mednarodni kongres pomorske ter pristaniške logistike Marilog, že drugič pa se mu je pridružil kongres Air Cargo Europe. Za nas pa je bila najbolj zanimiva druga konferenca o prihodnosti železniškega tovarnega prometa, Eurail Freight. Organizirali so jo



Na sprejemu za poslovne partnerje je spregovoril generalni direktor Boris Živec.



Zunanja razstava železniških in cestnih vozil se je razprostirala na kar 9.000 kvadratnih metrih.

Zveza evropskih železnic (CER), Mednarodna železniška zveza (UIC), Zveza evropske železniške industrije (UNIFE) ter Stinnes. Na konferenci pod imenom Premik razmerja med prometnimi načini: izziv za Evropo se je zbralo več kot 300 predstavnikov

Evropske komisije, Evropskega parlamenta, železniških podjetij, železniške industrije in kupcev železniških storitev. CER, UIC, UNIFE ter Nemške železnice so na konferenci podpisali izjavo o evropskem tovornem prometu. Z njo so poudarili odločitev želez-

nic, da izboljšajo svoje storitve, povečajo produktivnost ter podpirajo razvoj evropskih koridorjev. Izjava obenem tudi opisuje današnje nekonsistentnosti na evropskem transportnem trgu, zlasti glede cen in stroškov v razmerju med cesto in železnico.

»Železnice že delujemo na trgu, za vse med nami pa bo konkurenca postala dejstvo najpozneje 1. januarja 2007, ko bo v skladu z drugim železniškim paketom evropski trg popolnoma liberaliziran,« je povedal izvršni direktor CER-a, dr. Johannes Ludewig. Po njegovih besedah je železniški tovorni promet v Evropi lani narasel za 3,5 odstotka, povečal pa se je tudi železniški tržni delež. »Če konkurence ne bi bilo, bi jo železnice morale izumiti. Zavzemamo se za konkurenco, a pod poštenimi pogoji,« je še povedal. Konkurenca med posameznimi prometnimi sistemi namreč še vedno ni enakopravna, saj cestni tovorni promet ne pokriva vseh stroškov, ki jih povzroča. Te tako imenovane eksterne stroške, kot so na primer hrup, onesnaževanje in stroški prometnih nesreč, pokrivajo državni proračuni, preko njih pa davkoplačevalci. Konkretne ocene višine teh stroškov Ludewig na tiskovni konferenci ni podal. Kot primer pa je navedel Švico, ki je edina evropska država, ki s posebnimi dajatvami že deset let v cestnem prometu zaračunava eksterne stroške. Cestni prevoznik mora zato v Švici plačati kar petkrat več cestnin kot prevoznik na nemških avtocestah, pa tudi v Avstriji je cestnina za tovornjake dvakrat višja od nemške. Evropski parlament je po Ludewigovih besedah v prvem branju že podprl zaračunavanje eksternih stroškov in ustrezna zakonodaja naj bi bila sprejeta do konca leta. »Ne želimo si hitrih sprememb, od politike pa pričakujemo, da bo postavila jasne pogoje in časovni načrt postopnega vključevanja zunanjih stroškov v naslednjih petih do desetih letih,« je še povedal CER-ov izvršni direktor.

Aktualno

Novi generalni direktor je dr. Jože Jurkovič

Nadzorni svet Slovenskih železnic je na svoji drugi seji v petek, 3. junija, imenoval novo poslovodstvo podjetja. Za generalnega direktorja so nadzorniki za naslednja štiri leta imenovali dr. Jožeta Jurkoviča, tudi dosedanjega člana nadzornega sveta. Za njegovega namestnika je bil imenovan Branko Omerzu, ki je bil v prejšnji vladi državni sekretar na Ministrstvu za delo, družino in socialne zadeve, za pomočnika pa Igor Hauptman, dosedanja namestnik generalnega direktorja.



Novi generalni direktor

Novi generalni direktor je po izobrazbi univerzitetni diplomirani inženir. Pred imenovanjem je bil zaposlen na ljubljanski Fakulteti za strojništvo kot višji predavatelj na katedri za menedžment obdelovalnih tehnologij. Poleg tega je tudi župan občine Škofljica. Kot je povedal v krajši izjavi po imenovanju, mu delo na železnici pomeni zlasti velik izziv. Po njegovih besedah je težav na železnici veliko, razrešiti pa jih bo treba s skupnim delom vseh zaposlenih.



Letos se je sejma udeležilo okrog 1.330 razstavljalcev iz 51 držav.

Rebalans državnega proračuna

Manj za avtoceste, več za železnice

»Glede na izredno slabo štartno pozicijo smo v pogajalskem maratonu dosegli kar soliden rezultat,« je prometni minister mag. Janez Božič povedal na predstavitvi finančnega okvirja prometnega resorja po predlogu rebalansa proračuna za letošnje leto. Nas seveda najbolj zanima železniško področje, ki je investicijsko kronično podhranjeno, kar dokazujejo tudi čedalje številčnejše počasne vožnje po praktično vsem omrežju.

Minister je ponovno poudaril, da je prometno ministrstvo prevzel s kar 29-milijardnim primanjkljajem; od tega ga je bilo kar 25 milijard dolarjev na področju železnic. »Kljub zmanjšanju nekaterih postavk je ob začetku priprave rebalansa primanjkljaj za železnice še vedno znašal okrog 21 milijard dolarjev,« je povedal minister. Kot

smo že pisali, je bil največji primanjkljaj na področju zagotavljanja gospodarskih javnih služb in lastne udeležbe za projekte, ki jih sofinancira EU.

S pogajanjem v vladi in prerazporejanjem sredstev v ministrstvu bo za železnice letos namenjenih 38 milijard dolarjev, kar je za 7,4 milijarde dolarjev več kakor v sprejetem proračunu za leto 2005. Kljub temu nepokriti še vedno ostajata 2,2 milijardi dolarjev stroškov; šlo naj bi predvsem za plačilo DDV. Investicij, ki bi se financirale samo iz proračuna, letos na železniški infrastrukturi ne bo, čeprav so bile načrtovane v višini 0,97 milijarde dolarjev.

Ministrstvo za promet se je s finančnim ministrstvom dogovorilo o zagotavljanju sredstev lastne udeležbe k železniškim

investicijskim projektom, ki jih sofinancira EU. Gre za projekte skupnih evropskih politik (programi ISPA, Kohezija, TEN-T), ki se izvajajo na podlagi sklenjenih finančnih memorandumov in odločb Evropske komisije. Zanje bo najet poseben kredit. Sprejem takšne rešitve je bil nujen, saj je Sloveniji sicer grozilo vračanje že zagotovljenih sredstev in izguba še neporabljenih, a že zagotovljenih sredstev EU. Prometno ministrstvo je poleg tega Ministrstvu za finance predlagalo, da 1,6 milijarde dolarjev letošnjih obveznosti iz poroštvenih posojil, ki jih je Javna agencija za železniški promet najela v letih 2003 in 2004, poravnava iz proračuna.

Kljub temu, da investicijskih železniških projektov letos ne bo, je državni sekretar Peter Verlič

zagotovil, da hitrosti vlakov ne bo treba še bolj omejevati. Verlič je odgovarjal tudi na vprašanja o spremembah železniške zakonodaje. Po njegovih besedah bo ta določila nova razmerja med direktoratom, Agencijo za železniški promet in SŽ. Agencija naj bi letos končno pripravila program železniškega omrežja, na podlagi katerega se bo lahko določilo tudi pobiranje uporabnine. Te je za letošnje predvidene 1,8 milijarde dolarjev, dokler ne bo sprejet program omrežja, pa se uporabnina določa s sklepom vlade. Verlič je povedal tudi, da obstaja možnost, da bi uporabnino pobirale Slovenske železnice, saj je to skladno z evropskimi direktivami ter z dejstvom, da cestnino na avtocestnem omrežju pobira Dars.

Na spletu tudi cene vozovnic

Naša spletna stran, ki je na ogled na naslovu www.slo-zeleznice.si, je sredi maja naredila nov korak naprej. Po izboljšavi iskalnika vozniških redov v notranjem prometu z iskanjem po datumu je iskalnik še dodatno posodobljen. Poleg vozniških redov vlakov si z enim samim klikom namreč lahko ogledamo tudi cene vozovnic za izbrano relacijo. Z vključitvijo izračuna cen so naše spletne strani dobile pomembno dodano vrednost in so postale bistveno uporabnejše za naše potnike.

Pot do izračuna cen vozovnic se je začela s prenovo spletnih strani v projektu SP-16, ki smo ga vodili v Službi za organizacijsko komuniciranje. Aplikacija za izračun cen je rezultat dobrega sodelovanja programerjev Centra za informatiko in strokovnjakov iz Potniškega prometa. Ti so

pripravili natančen elaborat, na podlagi katerega so v Centru za informatiko izdelali potrebno aplikacijo. Celotna pot od zamisli do vključitve na spletno stran je trajala okrog tri mesece. Sistem črpa podatke iz baze podatkov, ki jo pokrivajo aplikacije informacijskega sistema za spremljanje železniškega prometa ISSŽP, povezuje pa se s spletno aplikacijo Vozni red. Celotna aplikacija, ki je bila oblikovana s programskimi jeziki Mapper, Cool-ICE ter Javascript, je izdelek domačega znanja, brez zunanjih izvajalcev. To pomeni hitrejši razvoj in predvsem enostavno in učinkovito vzdrževanje aplikacije. Ta je narejena tako, da ob spremembah tarif v potniškem prometu lahko sami na enostaven način popravijo bazo podatkov, spremembe pa se takoj upoštevajo pri spletnem

izračunu cen. S tem je zagotovljena največja možna ažurnost in pravilnost podatkov.

Pa stopimo iz teorije v spletno prakso. Iskanje cen je popolnoma preprosto. Izpisu rezultata povezav za izbrano relacijo je dodan še en stolpec z ikono in povezavo *cene*. S

klikom nanjo se v novem oknu še enkrat pokaže vozni red izbrane povezave s časom potovanja, pod njim pa cena za izbrano potovanje. Aplikacija seveda upošteva tudi povezave s prestopanjem z različnimi rangi vlakov. Poleg tega pa je vanjo vključenih tudi velika večina popustov. Tako imamo na



prvi pogled pred sabo celotno paleto cen za izbrani vlak – za 1. in 2. razred, s popusti za otroke, mlade, starejše in upokojene in še bi lahko naštevali. Samo en klik nas loči od tiskanja rezultatov in že se lahko »oboroženi« z izčrpnimi informacijami podamo na pot.

Zvita podlasica 2005

Koristna vaja v Prestranku

Na vadišču Slovenske vojske Poček pri Postojni je od 3. do 28. maja potekala mednarodna vaja poveljstva in enot Večnacionalnih sil kopenske vojske (VSKV) Zvita podlasica 2005. Tovrstna vaja je letos prvič potekala v Sloveniji. Šlo je za osrednjo letošnjo vojaško taktično vajo VSKV ter taktično vajo poveljstev in enot Slovenske vojske.

Na vaji je sodelovalo več kakor 2.200 vojakov iz Slovenije, Italije in z Madžarske, med njimi tudi okrog 1.000 slovenskih vojakov. Na vaji je bilo tudi okrog 450 vozil, in sicer lahki oklepni kolesniki ter transportna in specializirana vozila. Namen letošnje vaje je bil uriti, preveriti ter oceniti zmožnosti poveljstev in enot za načrtovanje in izvajanje nalog v operacijah v podporo miru ter posredovanje na kriznih žariščih v Evropi in zunaj nje.

Hkrati z vajo pa je potekala tudi vaja Zvita podpora 2005 kot podpora taktični vaji VSKV, ki so jo izvajali enote in poveljstva Slovenske vojske. Namen vaje je bil uriti, preveriti in oceniti poveljstva in enote v njihovih zmožnostih za načrtovanje, sprejem sil, njihovo namestitve, oskrbo ter odhod sil VSKV iz Republike Slovenije. V sklopu te vaje smo sodelovale tudi Slovenske železnice, saj je bil del vaje tudi omogočanje prihoda zavezniških armad po železnici. Dobršen del premikov se je dogajal na železniški postaji Prestranek, kjer je bilo razkladno mesto in kjer so avto-dvigala raztovarjala zabojnike. Z Madžarske so v Prestranek v začetku maja prispeli trije posebni vojaški vlaki, iz Italije en vlak. Poleg sprejema tovora in osebja je bilo treba poskrbeti tudi za potniške in tovrstne vagone za vračanje vojakov konec meseca. Poleg teh prevozov pa je bila v okviru vaje Zvita podpora 2005 5. maja v Prestranku organizirana tudi vaja Prevoz po železnici. Na njej je sodeloval 20. motorizirani bataljon iz Celja, ki je del svoje



bojne tehnike z matične lokacije prepeljal na območje vaje. Na vaji so bili predstavljeni vsi dejavniki izkrcaja na železnici, na primer zavarovanje točke na zemlji iz zraka. Na vaji so zato sodelovali tudi helikopterji Slovenske vojske in baterija zračne obrambe. Na vaji so sodelovale tudi enote prve pomoči, gasilci, tehnične službe in pripadniki vojaške policije, ki so zavarovali območje in urejali promet.

Pri organizaciji vaje in pri usklajevanju med enotami Slovenske vojske in SŽ je sodelovala Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost. Glavni koordinator na terenu pa je bil šef nadzorne postaje Pivka Andrej Poljšak, ki se je zelo potrudil, da bi bilo sodelovanje med SŽ in SV dobro in da bi bila vaja uspešna. Prvič v samostojni Sloveniji je bil prikazan prihod vojaškega vlaka na postajo Prestranek, ki je bila varovana po vseh pravilih vojaške stroke. Med vojno so namreč prav železniške postaje eden od ciljev napadov. Ker je postaja Prestranek tudi pri Natu evidentirana kot ena od železniških postaj, ki ima

potrebno infrastrukturo za sprejem vlakov, naloženih z vojaškimi vozili, je bila vaja zelo koristna. V Slovenski vojski namreč ne poznajo dovolj prevozov po železnici in nakladanja ter razkladanja vozil na železniških postajah, pa tudi med organiza-

cijskimi enotami SŽ je bilo treba kar veliko usklajevanja. Kljub zelo slabemu vremenu je bila vaja uspešna. Ogledali so si jo tudi številni gosti, med drugim načelnik generalštaba SV ter postojnski župan, ki so bili zadovoljni s prikazano vajo.



Razvoj ponudbe Inter Rail

Sestanek delovne skupine
IR v Ljubljani

Osemnajstega maja smo v Ljubljani gostili sestanek delovne skupine Inter Rail. Majhna, toda pomembna povezovalna delovna skupina v mednarodnem prometu je obravnavala številna vprašanja v zvezi s ponudbo Inter Rail, deloma tudi v povezavi s sorodno ponudbo Euro Domino, ter pripravila izhodišča za letno konferenco, ki bo potekla septembra v Bolgariji. Inter Rail je ugledna blagovna znamka, vendar se zadnja leta nahaja v globoki krizi. Do leta

vo ponudbo odzivajo s cenejšimi vozovnicami na tistih relacijah, kjer ekonomija obsega (število potnikov) omogoča nižje mejne stroške in večjo prilagodljivost pri oblikovanju cen. Vsekakor je levji delež za upad prodaje vozovnic IR prispevalo prav eksperimentiranje z razkosanjem nekoč enovite globalne vozovnice v več conskih, spreminjanje oziroma zmanjševanje števila dni veljavnosti vozovnic in vsakoletno poviševanje cen. Razvoj ponudbe se je nekoliko

podražile potovanja z vlaki višjega ranga (dodatek) ter ponekod z uvedbo sistema tržnih cen za določene vlake posredno odvrnile številne stranke. Na koncu je potnik z vozovnico IR sicer ohranil možnost svobodne izbire povezav (z rezervacijo), velikokrat pa je bil nakup direktne vozovnice ali prehod h konkurenci bolj racionalna odločitev.

Vozovnica Inter Rail omogoča potovanje določeno število dni v okviru izbrane cone ali po vseh

liko drugačno, kajti delež starejših od 26 let pri vozovnici IR je prevladujoč. Ali je zato usmeritev na določeno vrsto potnikov ali večja diferenciacija cen prava rešitev za prihodnost, bo pokazal čas. Posebnost ponudbe IR, v primerjavi z drugimi železniškimi vozovnicami, so njene pavšalne cene, ki so za vse cone enake (nižje cene so na vzhodnoevropskem trgu). Enostavnost ponudbe in poljubno število potovanj sta njena največja privlačnost, obenem pa sta težav-



2002 je število prodanih vozovnic stalno naraščalo, v naslednjih dveh letih pa se je slika obrnila, tako da je prodaja padala celo za do 30 odstotkov na leto. Vzrokov za takšen padec prodaje je več; največji preobrat je bilo zaslediti takoj po splošni krizi v turizmu, ki so ji botrovali dogodki, povezani z 11. septembrom 2001. Drugi večji vzrok so poceni letalski prevozniki, ki so omogočili cenejša potovanja po vsej Evropi. Železnice se na njihovo

odmaknil od zamisli in dobronamernih predlogov posameznikov in združenj potnikov, ki so opozarjali na cenovno neskladnost v primerjavi s konkurenco in v primerjavi s pričakovanji ob imenu Inter Rail. Pričakovanja železnic so bila, ob relativno izkazanem posluhu trga, seveda nekoliko bolj usmerjena v lastne interese, predvsem v prizadevanja za natančnejšo analizo potniških tokov ter razdelitev prihodkov znotraj posameznih con. Obenem so železnice

Ponudba Inter Rail je razdeljena v osem con, ki geografsko in turistično povezujejo države (železnice). Cone so kolikor toliko primerljive po dolžini železniških prog, česar pa ne moremo reči za kakovost in obseg železniških storitev.

Imenovane so po abecednih črkah od A do H; Slovenija sodi v cono G skupaj z Italijo, Grčijo, Turčijo in pomorsko družbo Attica, ki povezuje Italijo in Grčijo na relaciji Ancona-Patras in Brindisi-Patras. Poslovodstvo ponudbe Inter Rail je pod okriljem Francoskih železnic SNCF. Posamezne cone pa vodijo poslovodne železnice, ki se sestanejo enkrat na leto na sestanku delovne skupine IR. Poslovodne železnice pripravijo izhodišča in predloge za letno konferenco (septembra), na katero so povabljene vse železnice članice ponudbe.

državah znotraj enega meseca (vozovnica Global). Za vozovnico se odločajo predvsem mladi do 26. leta, ki želijo v določenem obdobju (16, 22 dni ali en mesec) z vlakom odkrivati Evropo. Za sorodno, tudi nekoliko konkurenčno, vozovnico Euro Domino (ED) se odločajo večinoma starejši od 26 let, ki svoje potovanje načrtujejo praviloma za krajše obdobje znotraj ene ali dveh držav. Vedenje strank v skandinavskih deželah in Veliki Britaniji je neko-

na za železnice. Koliko se ta sploh stroškovno pokriva, ali zavira ali pospešuje prodajo drugih železniških vozovnic ter ali je nanjo mogoče gledati skozi kratkoročna (trenutna) ekonomska očala, so večna vprašanja. Zelo nazorna je na sestanku predstavljena teza Ane Tušar, šefice službe za mednarodni promet, ki pravi, da je ponudba Inter Rail investicija v prihodnje potnike, njeni vplivi pa so dolgoročne narave. Tudi na podlagi izkušenj z vozovnico IR se

prihodnji odrasli pozneje odločajo za potovanje z vlakom bodisi kot poslovni potniki bodisi kot turisti. Zato je treba tej vrsti potnikov nameniti največjo pozornost.

Inter Rail je produkt železnic, ki povezuje Evropo še od časov, ko je ta bila interesno in politično razdeljena. Danes se njen socialni značaj odraža tudi tako, da sodeluje skupaj z UIC-jem v okviru Sveta Evrope in sofinancira Sklad za mladinska potovanja. Skupnost IR tako nakazuje 1 evro od vsake prodane vozovnice za podpiranje mobilnosti mladih. Zbrani denar je namenjen za podporo mednarodnim projektom, na primer za pokrivanje stroškov potovanja z vlakom na mednarodna srečanja mladih iz vsaj dveh držav, povprečna dotacija pa znaša okrog 500 evrov na projekt. Pri Svetu Evrope lahko kandidirajo tudi organizacije s projekti iz Slovenije.

Slovenske železnice ponujajo vozovnice IR po istih cenah kakor v Zahodni Evropi, medtem ko imajo vzhodnoevropske države za 20 ali 30 odstotkov nižje cene vozovnic. Sodelujoči so soglašali, da je prodajo IR na vzhodnoevropskem

trgu treba še naprej pospeševati in podkrepiti z nižjo ceno. Tokrat ni bilo pomislekov o nevarnosti, da bi stranke iz Zahodne Evrope (iz Nemčije ali Avstrije) množično kupovale vozovnice na Vzhodu, kar potrjujejo prodajne statistike od priključitve novih članic k EU. Zaradi stalnega upada prodaje v Sloveniji, ki se je žal začel pred letom 2002, smo predlagali uvedbo 20-odstotnega popusta za slovenski trg, s čimer bi našim strankam omogočili lažjo dostopnost do vozovnic IR. Bojazen glede morebitnega »nakupnega turizma« je tokrat prišla z italijanske strani, sicer pa so predlog podprle vse druge cone. Dokončna odločitev glede uvedbe nižjih cen za Slovenijo bo sprejeta na septembrski konferenci in bo veljala za tarifno obdobje od aprila naslednje leto.

Kako povečati prodajo v Evropi in v vseh članicah, se sprašuje novo poslovodstvo ponudbe (vodja Fabienne Corroller ter člana Carole Vancina in Philippe Kirsanow), ki skupaj s poslovodstvom ponudbe Euro Domino predlaga ustanovitev skupne



delovne skupine, ki bi hkrati obravnavala in poiskala sveže razvojne smernice za obe ponudbi. Iz razprave je bilo zaznati, da je vsekakor treba ohraniti, kar je dobrega v obeh ponudbah, in jih osredotočiti na ciljne segmente (IR za mlade, ED za starejše). Trženje na posameznih trgih izvajajo železnice samostojno in na različne načine, v ta namen bi bila dobrodošla vzpostavitev centralno vodenega in koordiniranega trženja blagovne znamke Inter Rail ter podpora pri pospeševanju prodaje na posameznih trgih. Na plodna tla je padla tudi zamisel o širitvi prodaje na druge trge

(Rusija, Baltske države in drugje) ob tržno sprejemljivih cenah.

Gostom, ki so bili vsi prvič v Sloveniji, smo po sestanku na kratko predstavili utrip mesta Ljubljana in organizirali ogled Ljubljanskega gradu z virtualnim muzejem. Za spoznavanje bogate turistične ponudbe mesta, zaradi izrazito kratkega srečanja, ni bilo časa. Glede na zbrane vtise lahko SŽ suvereno in s ponosom kandidirajo za organizacijo letne konference IR/ED leta 2007. Sodelujoči so izrazili pohvalo na račun organizacije sestanka ter z zadovoljstvom in simpatijami izkazali naklonjenost Slovenskim železnicam.

Katalog storitev potniškega prometa

Gremo z vlakom

Potniški promet Slovenskih železnic ponuja pestro paleto storitev v domačem in mednarodnem prometu. Žal pa so zanimive ponudbe zaradi razdrobljenosti njihovega oglaševanja prevečkrat zgrešile ciljino občinstvo. Zato so se v potniškem prometu odločili vse svoje najzanimivejše ponudbe zbrati v knjižici z imenom Gremo z vlakom. Ta na kar 146 straneh podaja popoln pregled naših storitev v potniškem prometu ter na poljuden način pokriva tudi določila, ki naj jih potniki upoštevajo pri potovanju z vlakom.

Celovit pregled palete ugodnosti in popustov doma in po vsej Evropi, natančen pregled storitev na vlakih in ob njih, slikovita predstavitev razkošja izletniških programov Slovenskih železnic ter številne koristne informacije o potovanju z vlaki so našli mesto v knjižici priročnega formata, ki z lahkoto najde prostor v vsaki torbi ali nahrbtniku.

Obsežno bero besedil so pripravili v Potniškem prometu, za pomoč pri zbiranju slikovnega materiala pa so poskrbeli v Službi za organizacijsko komuniciranje. Za kreativno zasnovano, oblikovanje in sploh pripravo kataloga so poskrbeli v Agenciji Imelda. Katalog, ki je izšel v nakladi 15.000 izvodov, je na razpolago v PIC Ljubljana in pri številnih agencijah, ki prodajajo naše storitve. V obliki pdf pa tudi na naših spletnih straneh www.slo-zeleznice.si. V potniškem prometu bodo kataloge delili tudi na posebnih vlakih, skušali pa bodo doseči čim več novih potnikov. Že takoj po majskem izidu kataloga pa so začeli razmišljati tudi o posebni izdaji kataloga za tuje turiste, verjetno v angleščini.



Potep po Avstriji za mlade

Počitnice so pred vrati, naši šolarji – tisti mlajši ali pa malce starejši se že ukvarjajo z vprašanjem: Kam bi se dal? Nekaj časa med domačimi stenami potrebujejo še kot počitek od šole, nekaj časa se pustijo za obisk sorodnikov, malce še za morje, vendar pa dva meseca ponujata še precej več možnosti. Kot odgovor na vprašanje, kam na počitnice, so Slovenske železnice v sodelovanju z Avstrijskimi železnicami pripravile ugodno ponudbo – vozovnico Jugend-Ferriennetzkarte Österreich.

Med poletnimi počitnicami bodo lahko mladi do 19. oziroma 26. leta z vozovnico Jugend-Ferriennetzkarte Österreich po nizki ceni »vandrali« po Avstriji po dolgem in počez. Mladi do 19. leta bodo za dva meseca potovanja plačali samo 19,90 evra, mladi do 26. leta pa za mesec dni potovanja 39,90 evra. Vozovnica Jugend-Ferriennetzkarte Österreich je namenjena za mlade, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 19 oziroma 26 let. Velja za potovanja v 2. razredu po progah Avstrijskih železnic z vsemi vrstami vlakov. Z njo lahko mladi ob sobotah, nedeljah in praznikih potujejo brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure naprej (ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje). Vozovnica velja od 1. julija do 31. avgusta 2005, z njo pa bodo mladi imeli od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta.

Ob nakupu mora potnik predložiti potni list ali osebno izkaznico, pogoj za nakup pa je mladinska kartica EURO<26 ali SŽ EURO<26. Identiteto in starost potnika pa ima pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku. Vozovnica

bo naprodaj na potniških blagajnah PIC Ljubljana, Maribor, Celje in Koper.

Če so vaši nadebudneži živahni in želijo počitnice še dodatno dinamično preživljati, lahko na pot vzamejo tudi dvokolesnega prijatelja. Kolo lahko vzamejo na posamezne vlake, ki iz Ljubljane čez Jesenice vozijo v Beljak in Salzburg, ter določene vlake, ki iz Ljubljane/Celja in Maribora čez Šentilj vozijo v Gradec, na Dunaj ter v Pliberk. Na območju Avstrije je ponudba prevoza koles z vlaki zelo razvita, vsekakor pa je pred odhodom na železniški postaji dobro preveriti, na katerih vlakih je prevoz koles možen. Enosmerni prevoz spremljane kolesa s postaj SŽ do katere koli postaje ÖBB stane pet evrov, v obratni smeri pa prevoz kolesa stane dvanajst evrov.

Že pri predstavitvi Dunaja smo zapisali, da bi lahko napisali knjigo, če bi hoteli predstaviti vse, kar se da videti in doživeti v tem mestu, za predstavitev celotne Avstrije pa bi lahko založili enciklopedijo (pa so nas drugi prehiteli). Avstrija je polna zgodovine, preteklosti pa tudi prihodnosti. Čarobna privlačnost Dunaja z opero, palačami ob Ringu, poletno rezidenco Hofburg, dvorcem Schönbrunn, cesarsko grobnico s 138 sarkofagi Habsburžanov ne bo nikoli zbledela. Salzburg – Mozartovo rojstno mesto – očara z mestnim jedrom ob reki Salzach, Rezidenčnim trgom, mogočno stolnico, starim pokopališčem, živahno nakupovalno ulico, Salzburško trdnjavo ali z lepo urejenim parkom pred gradom Mirabell. Čisto blizu je Gradec – živahno mesto s številnimi zgodovinskimi in kulturnimi zakladi, mesto na stičišču različnih evropskih kultur. S svojim zelo dobro

ohranjenim mestnim jedrom je na Unescovem seznamu svetovne kulturne dediščine, leta 2003 pa je bil celo glavno kulturno mesto Evrope. Brez dvoma ostane v spominu tudi stolp na Grajski gori (Schloßberg). Morda bo koga zaneslo v Passau, v romantično mesto, ki leži na stičišču treh rek, ali pa v Innsbruck – prestolnico Tirolske s starimi cehovskimi hišami, mestnim trgom, stolnico ... Noge bi se dalo namočiti tudi v enem od številnih jezer, morda se povz-

peti kam više v gore. Skratka, če želite, da vaša mladež počitnice pestro in zanimivo preživi, bo nakup vozovnice Jugend-Ferriennetzkarte Österreich vsekakor vaše najprimernejše darilo.

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

Varna srečanja

Pred kratkim smo Slovenske železnice v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v prometu Republike Slovenije izdale knjižico z naslovom varna srečanja. Avtorja Andrej Godec in Vojko Radkovič sta želela v knjižici opozoriti na vsakdanje nevarnosti, ki prežijo na ljudi, ki živijo v bližini cestnih prehodov čez železniško progo ali pa jih uporabljajo na svoji poti v službo, šolo ali po opravkih. V njej opozarjata na pasti železniških prehodov in bralca učita, kako jih varno prečkati. Kritične položaje na cestnih prehodih preko železniške proge sta primerjala z enakovrednimi položaji v križiščih s cestnim prometom, saj je treba v obeh primerih ravnati enako – upoštevati prometna pravila.

Da bi vsebina knjižice, ki je bila natisnjena v petdeset tisoč izvodih, prišla tudi po elektronski poti do čim večjega števila bralcev in udeležencev v prometu, si njeno vsebino lahko preberete tudi



na naslovu http://www.slo-zeleznice.si/sl/novinarsko_sredisce/publikacije/.

Sestanek železnic in carinskih uprav

Carinski postopki se spreminjajo

Struktura Cotif na podlagi Protokola 1999

COTIF
Konvencija o mednarodnem
železniškem prevozu

Dodatek A EP CIV	Dodatek B EP CIM	Dodatek C EP RID	Dodatek D EP CUV	Dodatek D EP CUI	Dodatek D EP APTU	Dodatek D EP ATMF
Enotna pravila o pogodbi v mednarodnem prometu potnikov	Enotna pravila o pogodbi v mednarodnem železniškem prometu blaga	Pravilnik o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga	Enotna pravila o pogodbah o uporabi vagonov v mednarodnem prometu	Enotna pravila o pogodbi o uporabi infrastrukture v mednarodnem prometu	Enotna pravila za obvezno razlago tehničnih norm in za prevzem enotnih tehničnih predpisov za železniški material, ki je predpisan v mednarodnem prometu	Enotna pravila za tehnično dovoljenje za železniški material, ki se uporablja v mednarodnem prometu

Med 10. in 12. majem je v prostorih uprave Holdinga Slovenske železnice potekalo 45. redno zasedanje predstavnikov železnic – članic Skupnosti evropskih železnic CER – in carinskih uprav držav članic Evropske unije. Zasedanja se je udeležilo 28 predstavnikov železnic, 27 predstavnikov carinskih uprav, trije predstavniki Evropske komisije ter trije predstavniki mednarodnih železniških organizacij. Zasedanje je potekalo v skupni organizaciji Slovenskih železnic in Carinske uprave Republike Slovenije.

Vodili so ga predsednik delovne skupine za carinska vprašanja v okviru CER, Wilfried Uhde, predstavnik Evropske komisije – Generalne direkcije za carinsko in davčno službo (GD-Taxud), Dieter Kasperait in predstavnik Generalne direkcije za transport in energijo (GD-TRE), Jan Scherp. Cilj skupnih zasedanj je bil predvsem obojestransko seznanjanje s spremembami predpisov s področja carinskega in transportnega prava ter usklajevanje procesov pri mednarodnem železniškem prevozu blaga. Glavna tema pogovorov sta bili reforma Konvencije Cotif in liberalizacija evropskega železniškega prometa ter reforma Carinskega zakonika Skupnosti, ki se nanaša na poenostavitve v železniškem tranzitnem postopku.

Uvodoma je predstavnik Mednarodnega železniškega komiteja CIT, Henri Troillet, predstavil bistvene spremembe, ki jih prinaša reforma Konvencije Cotif. Glavne novice so:

- ločitev infrastrukture in prevoznih storitev,
- harmonizacija transportnega prava z drugimi oblikami transporta (CMR),



- uvedba novega obrazca tovarnega lista CIM,
- novo vagonsko pravo,
- tehnično dovoljenje za uporabo železniškega materiala (lokomotive, vagoni).

Nova Konvencija Cotif (Protokol 1999) za zdaj še ne velja. Za začetek veljavnosti jo morata namreč ratificirati dve tretjini držav. Predvidoma se bo to zgodilo letos jeseni.

V nadaljevanju zasedanja pa je potekala razprava o reformi Carinskega zakonika skupnosti ter s tem povezani reformi železniškega tranzitnega postopka. Železnice članic Evropske unije za prevoze blaga uporabljajo poenostavljeni carinski tranzitni postopek, ki za železnice pri prevozu blaga v mednarodnem prometu v oziroma iz tako imenovanih tretjih držav pomeni veliko prednost. Za blago namreč ni treba posebnih carinskih dokumentov (na primer carinske deklaracije), saj carinski dokument nadomešča tovarni list CIM. Carinskemu uradu na izstopnem mejnem prehodu z EU ni treba predložiti tovarnega lista, tako odpadejo vse carinske kontrole na mejnih prehodih. Za prevoze pod carinskim nadzorom železnicam ni treba predložiti instrumentov zavarovanja (bančne garancije), železnice pa za zavarovanje istovetnosti pošiljk namesto carinskih plomb uporabljajo lastne železniške zalivke.

Te poenostavitve seveda pomenijo veliko zaupanje carine v pravno varnost, resnost in zanesljivost železnic, pa tudi v njihovo finančno varnost. Toda zaupanje vseeno ni dovolj. Od železnic se tako zahteva, da izpolnjujejo določene varnostne pogoje. Obvezna je uporaba tovarnega lista na podlagi Enotnih pravil CIM, železnice, ki sodelujejo pri prevozu, pa morajo medsebojno prevzeti odgovornost. Carini mora biti omogočen prost dostop do dokumentov, ki se hranijo pri centralni obratniški službi železnic, železnice pa morajo pri prevozih v mednarodnem železniškem prometu dejavno medsebojno sodelovati. Reforma konvencije Cotif ter liberalizacija železniškega tovar-

nega prometa seveda pomenita tudi potrebo po preoblikovanju poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka. Cilj te reforme je omogočiti uporabo poenostavitve tudi za nova železniška transportna podjetja ter prilagoditev novim svetovnim razmeram. Žal nevarnost mednarodnega terorizma ter zlorabe tranzitnih postopkov, ki jih zakrivijo mednarodna kriminalna združenja, ogrožajo ohranjanje poenostavljenih postopkov v železniškem prometu.

Evropska komisija je že leta 2001 pripravila paket reform tranzitnega postopka v železniškem prometu. Poleg tega Evropska komisija zahteva uvedbo t.i. e-carine (elektronske carine) ter uvajanje nekaterih varnostnih ukrepov. Tako je v vsej Evropski uniji že vzpostavljen sistem vodenja tranzitnih postopkov z elektronsko obdelavo podatkov NCTS (New Computerised Transit System). Reforma Carinskega zakonika skupnosti poleg tega vsebuje bistvene zahteve, ki poleg uved-



be e-carine uvajajo tudi analize tveganja, ki bi z vidika varnosti omogočale bistveno temeljitejši nadzor nad vnosom blaga v skupnost (na primer 24-urna prednajava tovora, ki vstopa na območje skupnosti).

Učinkov zadnjih sprememb carinskih postopkov na železniški promet na splošno ter na poenostavljeni železniški tranzitni postopek za zdaj še ni mogoče

predvideti. Upanje za železnice je uvedba tako imenovanih »pooblaščenih gospodarskih subjektov«. Zanje veljavna merila za uporabo poenostavljenih postopkov so najmanj primerljiva s tistimi, ki danes veljajo za železniški tranzitni postopek. Tako bodo poenostavitve za železniški promet gotovo povezane s tem na novo uvedenim pooblaščenim gospodarskim subjektom.



Tudi letošnji likovno-literarni natečaj Slovenskih železnic je pritegnil osnovnošolce iz vse Slovenije. Na temo Prvič na vlaku je razpisna komisija prejela kar 1.880 literarnih in 5.668 likovnih izdelkov. Sodelovalo je kar 222 šol oziroma njihovih podružnic ter zavodov.

Odprtje razstave izbranih likovnih ter literarnih izdelkov, ki jo je postavila Marijana Habicht iz Službe za organizacijsko komuniciranje, je bilo 30.

maja v upravni stavbi. Udeležili so se je tudi učence in učenci 2. a razreda OŠ Spodnja Šiška. Nagovoril jih je namestnik generalnega direktorja Igor Hauptman. V svojem nagovoru je spomnil na to, da letos natečaj praznuje že 35. rojstni dan, in se obenem zahvalil vsem sodelujočim osnovnim šolam ter vsem, ki so prispevali k tako lepi razstavi.

Razstava bo v avli na Kolodvorski 11 v Ljubljani na ogled vse do 30. oktobra.



MED POLETNIMI POČITNICAMI POTEPANJE PO AVSTRIJI ŠE NIKOLI TAKO UGODNO

Mladi do 19. leta: **samo 19,90 evra** za dva meseca potovanja
Mladi do 26. leta: **samo 39,90 evra** za mesec dni potovanja

V sodelovanju z Avstrijskimi železnicami smo za mlade iz Slovenije pripravili posebno ugodno ponudbo za letošnje poletje. Za samo 19,90 oziroma 39,90 evra bodo mladi poleti lahko potovali po Avstriji po dolgem in počez.

Vozovnica Jugend-Ferriennetzkarte Österreich:

- namenjena je mladim, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 19 oziroma 26 let
- velja za potovanja v 2. razredu
- velja za potovanja po progah Avstrijskih železnic z vsemi vrstami vlakov
- z njo lahko mladi ob sobotah, nedeljah in praznikih potujejo brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure naprej (ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje)
- velja od 1. julija do 31. avgusta 2005
- pred nakupom mora potnik predložiti potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika ima pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku
- kupiti jo bo mogoče na potniških blagajnah PIC Ljubljana, Maribor, Celje in Koper

Z vozovnico Jugend-Ferriennetzkarte Österreich boste imeli od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta.

Za nakup vozovnice Jugend-Ferriennetzkarte Österreich potrebujete mladinsko kartico EURO<26.



Observatorij Sphinx-Jungfrauoch (3571 m n.m.v.).

Popotovanje po švicarskih železnicah

Pogled na superlative švicarskih železnic nam pove veliko o poti tega podjetja. Švicarske železnice in njihova infrastruktura so tipičen primer poti do uspeha. Železniška infrastruktura je za Švicarje nepogrešljiva, spoštovanje do železnice pa je čutiti na vsakem koraku. Na svojem štiridnevem aprilskem potovanju po Švici sem se lahko na lastne oči prepričal, da švicarska železniška infrastruktura sodi med najboljše v Evropi. Že tako tradicionalno zanesljivost železnic so Švicarji še dodatno izpopolnili v svojem značilnem slogu. Pretredega oreha jim ne pomeni niti redna železniška povezava z vrhom Evrope (Jungfrauoch, 3.454 metrov nad morjem), 365 dni na leto v vsakem vremenu.

Švicarske železnice namenjajo za letno vzdrževanje svoje infrastrukture 1,3 milijarde frankov. Neprijazne vremenske razmere, velike zahteve in pričakovanja

trga, milijoni prepeljanih potnikov, mnogo prevoženih ton in 9.000 vlakov na progah na dan so izzivi, ki se jim vsak dan postavljajo po robu vzdrževalci in upravljalci železniške infrastrukture.

Švicarska železniška infrastruktura daje vseskozi vtis nedeljive celote. Kakovostna greda, vozna mreža in sodobni signalnovarnostni in telekomunikacijski sistemi so ključnega pomena za sodobne dvonadstropne potniške vlake in tovarne kompozicije. Uporabniki železniških storitev pa zlahka opazijo še celo vrsto majhnih, a pomembnih podrobnosti. Večina potnikov, ki se vozi z vlaki, se do postaje pripelje s kolesi ali skuterji. Na praktično vsaki železniški postaji so zato postavljene kolesarnice in prav vsaka, ki sem jo opazil, je bila napolnjena do zadnjega kotička. Zgovoren je podatek, da švicarski državljan v povpreč-

Superlativi švicarskih železnic:

- 3000 kilometrov prog, 1700 kilometrov večtirnih
- 800 železniških postaj in postajališč
- 720 postavljalnic za upravljanje preko 14000 kretnic in preko 28500 signalov
- 300 predorov v skupni dolžini 248 km
- 5900 mostov v skupni dolžini 80 kilometrov
- 5 lastnih hidroelektrarn za pridobivanje pogonske električne energije
- 1,3 milijarde frankov na leto za vzdrževanje infrastrukture

ju uporabi vlak kar štiridesetkrat na leto. Za primerjavo povejmo, da povprečen Nемеc na leto potuje enaindvajsetkrat, Francoz štirinajstkrat in Italijan osemkrat na leto. Vlaki so ves čas polni, vendar gneče ni opaziti. Tako je bil na primer tudi naš vlak na vrh Evrope sredi tedna in zunaj sezone poln potnikov, tako domačinov kot turistov. Ko smo prišli na vrh, se je observatorij Sphinx – Jungfrauoch (3.571 metrov nad morjem) v kristalno jasnem vremenu zdel kot iz pravljice. Na prvi pogled težko dostopna točka je dosegljiva z vlakom, saj je 120 metrov nižje, globoko v skalah, najvišje ležeča evropska železniška postaja Jungfrauoch. Ta izjemna turistična točka je zlahka dosegljiva tudi Slovencem. Če se ob 19:35 v Zidanem Mostu usedete na nočni vlak, ste ob 8:20 zjutraj v Zürichu. Tam si lahko privoščite zajtrk in ob 10:00 vas dvonadstropni vlak

Intercity odpelje v Interlaken. Že ob 12:20 se z zobato železnico lahko odpravite na Jungfrauoch (preko Grindelwalda ali Wengna) in manj kot v enem dnevu ste z železnico lahko na vrhu Evrope. Planinarjenje je torej mogoče tudi v tej obliki. Zamislite si, da bi se lahko z vlakom pripeljali na primer do Pokljuke, nato tam počitnikovali in se sprehodili na Triglav, Razor, Krn in podobno. Leta 1839 rojeni švicar Adolf Guyer-Zeller je imel sanje. Njegove sanje so postale vizija, njegova vizija pa resničnost. Železniška proga na Jungfrauoch je nesporen dokaz uresničitve njegovih sanj. Švicarska železniška infrastruktura se neprestano posodablja. Zaradi izboljšanih signalnovarnostnih naprav in vodenja pro-



Železniška postaja Brienz (565 m n.m.v.), opremljena z ETCS.

meta so časovni razmiki med vlaki zmanjšani s treh na dve minuti, kar izboljša propustnost proge za 30 odstotkov. V kombinaciji z dvonadstropnimi vlaki ter vlaki z nagibno tehniko je rezultat še boljši. Dejavnostim

za izboljšanje zmogljivosti infrastrukture ni videti konca, kar zgovorno potrjuje podatek, da je švicarskim železnicam v zadnjih nekaj letih samo okoli Züricha uspelo povečati zmogljivost prog za 40 odstotkov. Stalni nadzor infrastrukture omogoča načrtovalcem odpravljanje ozkih prometnih grl (proga Basel-Chur, širitev tunela Gütch za dvonadstropne vlake itd.). Za švicarske železnice je stanje njene infrastrukture ključnega pomena. Do leta 2020 načrtujejo kar 20-odstotno rast železniškega prometa, nove predore (Gotthard in Lötchberg) ter zmanjšanje časov potovanja na notranjih in mednarodnih progah (za 90 minut krajši čas potovanja med Baslom in Milanom). Evropski železniški sistem za nadzor vlakov ETCS je že vgrajen na pilotskih pro-

gah. Ena izmed njih je proga Olten–Luzern. Kljub »porodnim« težavam pa načrtujejo, da bodo z ETCS opremlili celotno infrastrukturo do leta 2017. S sistemi ETCS nameravajo že v naslednjih dveh letih opremiti tretjino voznega parka.

Pravzaprav švicarski »železniški« uspeh ni nikakršna skrivnost. Kljub temu, da je v Švici veliko zasebnih prog in železnic, se odločitve o največjih železniških investicijah sprejemajo v švicarskem parlamentu. Strategija je jasna in nedvoumna, interes Švicarjev in njihove vlade neomajen. Rezultat tega pa so milijoni zadovoljnih uporabnikov. Švica je čudovita dežela in toplo vam priporočam, da si jo ogledate z vlakom, ki vas pripelje praktično do vsakega kotička zanesljivo in pravočasno.



Delavci na postaji Eigergletscher (2320 m n.m.v.).



Vsakdanjik na švicarskih železnicah.



Direktor SNCF, Louis Gallois, pred lokomotivo BB-9004, ki je leta 1955 dosegla rekordno hitrost 331 kilometrov na uro.

SNCF ob obletnici rekorda z novimi načrti

Francoške državne železnice (SNCF) so še povečale svoja prizadevanja pri doseganju rekordnih hitrosti hitrih potniških vlakov TGV. Vožnja med Parizom in Bordeauxem bi nekoč lahko trajala le dve uri, toda za doseganje tega cilja bodo potrebne nove raziskave zaviranja, hrupa in stroškov vzdrževanja.

Francozi imajo za sabo že dolgo zgodovino preseganja železniških hitrostnih rekordov. Daljnega leta 1955 je lokomotiva BB9004 dosegla za tedanje čase nepredstavljenih 331 kilometrov na uro. Pet desetletij pozneje SNCF predstavlja nove načrte. »Vožnja s 350 kilometri na uro za vozna sredstva sploh ne pomeni več težav,« je na slovesnosti ob 50. obletnici rekordnega dosežka iz leta 1955 povedal Philipp Renard, vodja raziskav SNCF. Primerno aerodinamično oblikovanje lokomotiv

ter vagonov je znano že kar nekaj let, vlečni motorji pa so dovolj močni. Veliko večja težava je dolga zavorna pot hitrih vlakov. Ko je garnitura TGV 325 maja 1990 dosegla hitrost 515,3 kilometra na uro, se je vlak ustavil šele po 60 kilometrih! Druga težava, ki omejuje razvoj še hitrejših vlakov, je hrup. Cilj SNCF je razvoj vlaka, ki pri 350 kilometrih na uro ne bo glasnejši kakor TGV Duplex pri hitrosti 300 kilometrov na uro. Tretje problematično področje pa je vzdrževanje infrastrukture. Za vzdrževanje prog za redne vožnje pri višjih hitrostih bo treba vzdrževanje še izboljšati. Kljub temu pa nekatere težave ostajajo, na primer dvigovanje balasta, s katerim se srečujejo nemški ICE3 pri hitrosti 300 kilometrov na uro. Vprašljiva ostaja tudi smiselnost dragih voženj s 350 kilometri na uro. Po ocenah

SNCF takšne hitrosti današnji trg ne potrebuje, v prihodnosti pa bo postala nujna. Vlaki TGV Est bodo vozili s hitrostjo 320 kilometrov na uro, TGV Mediteranée pa je že dokazal, da hitri vlaki na vožnjah, dolgih tri ure, lahko pridobijo 60- do 70-odstotni delež trga v primerjavi z letalskim prometom.

Na SNCF predvidevajo, da bi jim doseganje največje potovalne hitrosti 350 kilometrov na uro dalo dostop na nove trge. Z njo bi se čas vožnje med Parizom in Bordeauxem s treh ur zmanjšal na dve uri, razdaljo Pariz-Toulouse pa bi hitri vlak lahko prevozil v treh urah. Še pomembnejše pa je, da bi krajši časi potovanja železnico lahko naredili privlačnejšo za potovanja iz Francije do nekaterih mest v Španiji, Italiji in Nemčiji.

Aktualno

Sprememba na čelu UIC-ja

Izvršni odbor Mednarodne železniške zveze UIC, katere članica so tudi Slovenske železnice, se je 13. maja seznanil z nameranim koncem mandata generalnega direktorja UIC-ja, Phillipa Roumeguèra. Dolgoletni generalni direktor se bo najpozneje konec junija upokojil. Njegovo mesto naj bi predvidoma 1. julija prevzel sedanji direktor evropskih zadev pri SNCF, Luc Aliadière. Njegovo kandidaturo naj bi 28. junija potrdila še generalna skupščina UIC-ja. Aliadière bo prevzel vodenje organizacije, ki danes združuje več kot 170 železniških in drugih povezanih podjetij z vseh celin.

Kitajci velikopotezno gradijo nove proge

Za slovenske razmere nepredstavljuje so številke, ki jih je kitajsko železniško ministrstvo zapisalo v strateškem programu za obdobje 2006 do 2010. V teh časih naj bi zgradili nič manj kot 10.000 kilometrov novih prog. S tem se bo omrežje kitajskih železnic povečalo na 85.000 kilometrov. Načrt vključuje 11 novih povezav za potniški promet v skupni dolžini več kot 5.000 kilometrov. S tem nameravajo sprostiti obstoječe omrežje za vožnje tovornih vlakov. Do leta 2010 naj bi po kitajskih tirih namreč prepeljali 1,5 milijarde ton premoga na leto! Poleg novogradnje Kitajci načrtujejo tudi gradnjo okrog 4.000 kilometrov drugih tirov na obstoječih progah in elektrifikacijo 6.000 kilometrov povezav. S tem se bo dolžina elektrificiranih prog povečala na 35.000 kilometrov. Dela na prvi 115-kilometrski novi povezavi za potniški promet naj bi se začela že julija letos.

Jože Hočevar

Pihalna godba in železnica sta bili in ostali moji veliki ljubezni

Že Slovenk in Slovencev nas je tako malo, da se skoraj vsi poznamo med seboj. Če pa v železniških krogih teče beseda o Jožetu Hočevarju, se večini tistih iz srednje in starejše generacije zbudijo asociacije bodisi na dolgoletnega in sedanjega predsednika znamenite Železniške godbe iz Zidanega Mosta ali pa na enega tamkajšnjih najbolj cenjenih železniških prometnih strokovnjakov in praktikov. Pred leti smo ga snubili za pogovor v taktirni rubriki našega glasila »Naš delavec«, pa ga nismo mogli pregovoriti. Tokrat nas ni zavrnil, saj smo ga za pogovor prosili ob do zdaj najiminennejšem dosežku pihalne godbe, ki ji spet predseduje. Zato smo tudi v pogovoru dali prednost njegovi predsedniški funkciji in šele potem spregovorili o njegovi železničarski poklicni poti.

Sredi letošnjega maja je edina še delujoča železničarska pihalna godba – zidanmoška – dosegla vrhunec v svoji karieri. Povejte nam malo več o tem!

Vesolja ob letošnjem prvem mestu v prvi težavnostni stopnji državnega tekmovanja pihalnih godb ne bom pozabil zares nikoli. Dosegli smo kar 97,36 od možnih stotih točk. V Desklah pri Anhovem, kjer je bilo to tekmovanje, smo ob podelitvi priznanja dvorano dvignili na noge. Zapeli smo našo himno »To je godba Zidani Most, vsem železničarjem smo v ponos!« in ob njej tudi občinstvo

ni skrivalo navdušenja. Zadnjih nekaj let smo pod vodstvom izrednega glasbenega strokovnjaka in zaljubljenca v glasbo Francija Lipovška na vsakem tekmovanju napredovali za kakovostni razred, z osvojenimi letošnjimi lovori smo se uvrstili v najvišji, umetniški razred in prepričan sem, da bomo to uvrstitev tudi častno in uspešno branili.

V današnjem materialno naravnem in brezosebnem času je takšno veliko navdušenje članic in članov, ki se z glasbo vsi ukvarjajo izključno ljubiteljsko, prava redkost.

Godba, ki je leta 2002 praznovala stoletnico delovanja, ima ta hip dvainšestdeset članov in članic. Na vajah se sestanejo vsak teden dvakrat, na leto imamo povprečno kar okrog petdeset nastopov – okrog trideset je koncertov, igramo pa tudi ob drugih priložnostih in na pogrebni slovesnostih. Hitro lahko ocenite, da gre za takšen konjiček kar veliko časa. V naši godbi smo vedno negovali družabnost in povezanost, zato ljudje z veseljem hodijo na vaje, resno delajo in vsi uspehi, ki jih dosegamo v zadnjih letih, so nagrada za odpovedovanje in spodbuda, da ne zaspimo na lovori. Honorar za svoje strokovno delo prejema le naš dirigent, vsi drugi – godbenice in godbeniki – ter vodstvo godbe pa svoje delo opravljamo brezplačno.

V dolgi zgodovini godbe so bili svetli, pa tudi temnejši trenutki. Vedno pa je pomenila za kraj in železničarje središče kulturnega poustvarjanja, družabnosti in veselja.

Godba je v resnici previharila številne viharje, pomembna prelomnica v zadnjih petindvajsetih letih pa je bila ustanovitev nižje glasbene šole za potrebe zidanmoške godbe kot podružnice radeške glasbene šole. Pred praznovanjem 80. obletnice naše godbe je bila povprečna starost naših godbenikov celih 48 let, s pridobivanjem podmladka pa smo povprečno starost v dobrih dveh desetletjih zmanjšali na zgolj 23 let! Ta hip je naš najstarejši član, ki ima že 69 let dejavnega staža v godbi, Rudi Glavač, ki je začel igrati kot petnajstletni fantič. Naš najmlajši član pa ima 13 let. Sestava našega članstva je dokaz, da medgeneracijske razlike nikakor niso nepremostljive. V zdravem delovnem ozračju se da učinkovito in uspešno, pa še prijetno združevati mladostno zagnanost in modrost izkušenj. Prepričan sem, da je tudi to ena od skrivnosti uspešnosti naše godbe. Naši dirigenti – med njimi bi rad posebej izpostavil Iva Gulića in Francija Lipovška – so s svojo človeško naravnostjo in temperamentom znali vsak na svoj način izzbaviti iz godbenikov tisto najlepše in najboljše. Zato smo malce žalostni, da nas v naših najboljših časih mati želez-

nica bolj poredko povabi k nastopom na svojih prireditvah, da nas ne potrebuje več tako in toliko kot pred leti in nam tudi finančno rezino bolj na tanko odmerja. Brez pomoči donatorjev bi godba le težko zdržala po finančni plati. Železniške uniforme, ki smo jih dobili leta 1993, so se na številnih nastopih že pošteno obrabile, malo bolje se držijo tiste, narejene po zgodovinski predlogi, v katerih smo prvič nastopili na celjski proslavi ob 150-letnici. Pešajo tudi posamezni instrumenti, zato bi bili zelo veseli bolj redne in vsaj malo bolj zajetne finančne pomoči Slovenskih železnic, seveda pa bi radi tudi večkrat nastopili za železničarje, partnerje železnic in podobno.

Druga pomembna in tradicionalna značilnost sestave vaše godbe pa je tudi zapišanost železnici, saj v njej igrajo aktivni in upokojeni železničarji, njihovi sorodniki in prijatelji.

To pa res še vedno drži – tudi člani, ki ne delajo na železnici, ampak so iz drugih poklicev, so pogosto vnuki, otroci ali pa drugače v sorodstvu in povezavi s katero od železniških družin. Morda se komu zdi takšna pripadnost malce zaprašena in zastarela, vendar smo mi ponosni nanjo in ustvarja močno povezovalno tkivo v godbi. Konec koncev tudi najsodobnejša dognanja socialne psihologije in skupinske dinamike potrjujejo, da je človek,

ki pripada trdni, spoštovani in uspešni skupini, tudi sam ne samo bolj uspešen in učinkovit, ampak tudi bolj zdrav, srečen in zadovoljen.

Leto dni ste upokojeni, ali tudi za vas velja tista obrabljena upokojenska »Nimam časa«?

Za stvari in ljudi, ki so mi pri srcu, si čas vedno vzamem. Moje poklicno delo je bilo vse življenje natanko odmerjeno s časom, ki se ga ni dalo pretentati. Po končani celjski gimnaziji sem se zaradi skromnih domačih razmer odločil za ljubljansko prometno šolo, ker so nam obetali, da bomo lahko

dosegli višjo izobrazbo. Žal se je vse končalo z enoletnim tečajem, po katerem sem začel pred štiri-desetimi leti delati kot vlakovni odpravnik v Rimskih toplicah. Potem pa sem od leta 1968 do 1980 delal v Zidanem Mostu kot vlakovni odpravnik, do leta 1993 še kot pomočnik šefa postaje, šef postaje in šef sekcije, v času tozdov sem bil direktor tozda. Pred dvanajstimi leti sem bil imenovan za šefa prometne sekcije Ljubljana, ki je takrat obsegala okrog 2.200 zaposlenih iz osmih nekdanjih sekcij. Svojo delovno kariero sem končal kot pomočnik direktorja Železniškega invalidskega podjetja, kar sem bil zadnjih pet let pred upokojitvijo.

Zidani Most je bil v vaših časih ena najbolj zahtevnih postaj. Danes si najbrž težko predstavljamo, v kakšnih razmerah je šlo v tistih časih preko te postaje v eni izmeni tudi do 150 vlakov.

Včasih se mi zdi, kot da skoraj ni bilo res: turnus je bil 12/24 vse do leta 1975. Če sem hotel, da je promet med mojo izmeno nemoteno potekal, sem doma porabil dobri dve uri za ročno izpolnjevanje predpisanih nalogov in obvestil. V času mojega službovanja v Zidanem Mostu je tam potekala elektrifikacija, posodobitev signalnovarnostnih in telekomuni-

kacijskih naprav, vozne poti smo postavljali še ročno. Dovolj najbrž pove podatek, da smo prometniki na mesec opravili po tristo delovnih ur! Časi niso bili lahki, a na »Štajnbrik« imam samo lepe spomine. Morda se bo komu zdelo preveč zaneseno, a sem ponosen, da so kar tri nekdanje najvišje železniške nagrade, imenovane petnajstoaprilske, bile dodeljene v ta kraj – ena prometni sekciji, druga godbi ob njeni 80-letnici in tretja meni za uspešno vodenje sekcije in godbe.

Se je vaše delo s prihodom v Ljubljano precej spremenilo?

Kolektiv, ki sem ga vodil, je bil veliko večji, po strokovni plati pa sem ostal v prometni dejavnosti. Poseben izziv je bila organizacija čiščenja v okviru Železniškega invalidskega podjetja, s čimer sem se ukvarjal v zadnjih delovnih letih na železnici. Čiščenje vlakov in železniških objektov, ki je bila prej razpršena, smo centralizirali, poenostavili in zmanjšali stroške, tako da menim, da smo tudi to nalogo skupaj s sodelavci dobro opravili.

Še vedno živite ob železniški progi, le da vlake zdaj samo opazujete in niste več odgovorni za njihovo varno in točno vožnjo.

Iz hiše blizu Sevnice, kjer živim zadnjih nekaj let, imam res lep razgled na progo, pa tudi na jaso in gozd, ki je blizu hiše. Tam se posvetim svoji ljubezni do gobarjenja in narave, zadnjih nekaj mesecev pa sem tudi uspešen in zadovoljen občasni varuh svoje vnukinje, kar mi je v čisto posebno in izjemno veliko zadovoljstvo. Dolgčas mi ni, s časom pa se nekako dogovorim, da prideva na pozitivno ničlo. Predvsem pa sem zadovoljen, da sem zdrav in se znam veseliti vsakega mirnega in uspešnega dne posebej in da nikomur ničesar ne zavidam. To morda ni čisto v skladu s povprečnim slovenskim značajem, je pa prijetno in udobno, pa še za zdravlje koristno!



Na izlet z vlakom

Iz Višnje Gore čez Janče v Laze

Višnja Gora

Z dolensko in zasavsko železnico se lahko podamo na zanimiv izlet, ki je kljub nizkim nadmorskim višinam – najvišje se dvignemo 792 metrov na Jančah – več kakor veličasten. Sprehodimo se po dolini potoka in mimo slapov, razledujemo se z višav obrobja Posavskega hribovja, privoščimo si domače okrepčilo – kaj več si sploh lahko še želimo? Na izletu hodimo tudi po cestah, vendar to na njem čedalje bolj naraščajoče letečega izletniškega duha ne moti. Poleg

tega se s pomočjo takšnega izleta vrnemo nekoliko nazaj v izletniški čas, ki je še vedno tu, le spomni se ga malokdo. Počasi ne le da se daleč pride, temveč smo vedno tam. Tukaj in zdaj.

Z ž.p. Višnja Gora krenemo levo, do cestnega prehoda čez železniško progo, čeznjo do podvoza pod avtocesto in skozenj. Nato na razcepu zavijemo desno, smerokaz Kosca. Ko pridemo do potoka, pred njim zavijemo levo in gremo po cesti po dolini do

odcepa gozdne ceste levo, na katero usmeri napis *slap Kosca*. Po cesti ob robu gozda in skozenj do Kosce, nato po poti in končno po stezi ob njej. Prehode čeznjo olajšajo mostički, smer potrjujejo smerokazi z napisom *Kosca*. Pri velikem slapu stopimo na drug breg in gremo strmo navzgor, smerokaz *izvir*. Pod izvirom levo, smerokaz *Vrh*, zložno navzgor v vas. Ko med hišami pridemo na asfaltno cesto, zavijemo desno in gremo mimo kmečkega turizma (odprt je v petek popoldne, soboto in nedeljo) po cesti navzgor, na prvem razcepu levo, na drugem desno, v Leskovec. Iz Višnje Gore okrog **2 uri** hoje.

Iz Leskovca nadaljujemo po cesti, mimo odcepa za Obolno in Gozd - Reko naravnost in nato s ceste desno na pot. Zdaj nas spremljajo tudi markacije evropske pešpoti E6, ki nam bodo delale družbo do Janč. Smeri se sicer nekjakrat cepijo, vendar bistvenih orientacijskih težav ni. Ko pridemo v Veliko Trebeljevo, si lahko zasladimo dan, preveč pa vsem izzivom navkljub raje ne, ker potem postane zaspan. Slaščičarstvo na desni strani ceste je odprto med tednom dopoldne, v petek in soboto pa do 17.00. Nadaljujemo po cesti proti Litiji do odcepa pri transformatorski postaji in navzgor, mimo okrepčevalnice Gaberke do asfaltno ceste. Po njej levo skozi Prežganje (s ceste se lahko dvignemo na vzpetino s cerkvijo sv. Marjete in gremo naprej po grebenu in na cesto) proti Volavljam. Ko pridemo mimo kmetije Rojc, gremo lahko po cesti ali na razcepu pri znamenju desno

gor po makadamski cesti, nato na razcepu levo in pridemo spet na asfaltno cesto. Po njej nekaj korakov in desno gor, čez travnik do ožje ceste in navzgor do odcepa gozdne ceste. Na njem zavijemo desno in pridemo do ceste, ki drži proti Jančam. Sledimo ji do križišča pri transformatorski postaji, kjer gremo naravnost in nato zavijemo levo na pot čez travnik in se skozi gozd vzpnemo na Janče. Ko pridemo do ceste, zavijemo levo, po nekaj korakih desno in do planinskega doma. Odprt je vsak dan, razen v torek. Iz Leskovca **3 do 3 ure 30 minut** hoje.

Od planinskega doma se vrnemo na cesto in gremo mimo cerkve, na razcepu levo in ves čas po cesti navzdol (desno se najprej odcepi pot, nato pa cesta proti Jevnici). Ko po približno uri hoje, že precej blizu nad dolino Save, pridemo do kmetije, gremo s ceste naravnost mimo hiše in levo na gozdno vlako, po kateri v spodnjem delu kar strmo sestopimo v Laze. Pri prvi hiši v dolini zavijemo levo, gremo po cesti do ceste ob progi in zavijemo desno na ž. p. Laze. Z Janč **1 ura 30 minut** hoje. **Skupaj 6 ur 30 minut do 7 ur hoje.** Izletniška karta Ljubljana in okolica (1 : 50.000).

Za izlet iz smeri Ljubljana sta primerna vlaka, ki z ljubljanske železniške postaje odpeljeta ob 7.10 ali 9.28. Na ž.p. Laze počakamo na enega od vlakov, ki v smer Ljubljana odpeljejo ob 16.46, 17.46 ali 19.46, v smer Dobova pa ob 17.05 (ne vozi ob sobotah) ali 19.05.



Slapovi Kosce

Muzejec že vozi med Jesenicami in Mostom na Soči



Na postaji Bled Jezero je »Franc Jožef« slovesno oznanil odprtje Bohinjske proge.



Gostoljubni Brici so se izkazali s sprejemom na gradu Dobrova



V Vinski kleti Goriška Brda so poskrbeli za okusno kosilo in prijetno druženje.



Vožnja je potekala v taktu glasbe.

O Sloveniji radi rečemo, da je svet v malem, saj na majhni površini združuje neverjetno raznolike pokrajinske podobe. Te so po dolgem in počez prepredene z železniškimi progami, ki ljubiteljem vlakov ponujajo nepozabna turistična potovanja. Še posebej enkratno doživetje pa je vožnja po Bohinjski progi z muzejskim vlakom. Proga se vije skozi številne soteske in grape ter predore, med katerimi je najdaljši dolg kar 6.327 metrov. V petek, 6. maja, je turistična agencija ABC Europcar,

ki trži vožnje muzejca, pripravila promocijsko vožnjo muzejskega vlaka z Jesenic do Mosta na Soči in seveda v obratni smeri. Vožnje se je udeležilo več kakor 150 poslovnih partnerjev ABC Europcara ter Slovenskih železnic. Z Jesenic jih je muzejska lokomotiva 33-037 zapeljala do Mosta na Soči. Od tam so se z avtobusi odpeljali na obisk Goriških Brd. Tam so si ogledali vinsko klet in se okrepčali s kosilom, začinjnim s prijetnim družabnim srečanjem. Tudi povratna vožnja je minila ob brezhibni

postrežbi in v veselem vzdušju. Letošnje vožnje muzejskega vlaka bodo potekale med Jesenicami in Mostom na Soči ter nazaj. Muzejec se bo na Bohinjsko progo napotil 18. junija, 9. julija, 23. julija in 31. julija, 6. avgusta in 20. avgusta, 3. septembra ter zadnjič letos 19. septembra. Z Jesenic vlak odpelje ob 8.50 in v Most na Soči prispe ob 10.30. Od tam nazaj proti Jesenicam odpuha ob 17.30, na izhodišče pa prispe ob 19.32. Program obsega ogled Kobarida ter muzeja, posvečenega

Soški fronti, ali pa ogled italijanske kostnice ter Napoleonovega mostu nad koriti reke Soče. Po ogledih sledi kosilo v restavraciji Topli val. Po kosilu za prijetno ohladitev poskrbi plovba z ladjico Lucija po akumulacijskem jezeru, ki mu sledi vožnja nazaj v Most na Soči in povratna vožnja z jekleno lepoticco do Jesenic. Tudi za najmlajše je poskrbljeno, saj za otroke na vrtu hotela Hvala poteka animacijski program. Več informacij o vožnjah je na ogled na spletni strani <http://abc.ponudba.com/bohinj.html>.

Slikovna križanka



Junij 2005	KAREL ŽGAJNAR STRAN. DEL TRUPA			LASTNOST OLIKANEGA ČLOVEKA	ŠALA, SMEŠNICA	ŽLAHTEN PLIN (ZNAK Xe)	STAROGR. MESTNA TRDNJAVA	RAJKO PIRNAT			VARJENI ŠIV	EPIGČAN. SVETA PTICA	FILMSKA ZVEZDA KIDMAN	NASLOV NEKD. KOZAŠKIH POVELJNIKOV
SLABŠA UŽITNA GOBA, KRAVJAČA								ŽENSKA OBLIKA IMENA ERVIN						
VISOK KAMNIT SPOMENIK								PRIPADNIK BIBLIJ. LJUDSTVA						
NAVIJAČ, KIBIC								EVROPSKA RIBA PRISTAŠ RASIZMA						
NOVA PROGA	ZDRAVILO				GERMAN, BOGINJE ČASA IN USODE						SLADKO VODNA RIBA Z BRKI			
Risba KIH	ALEKSANDER POSTAVITEV JEZU				PREDSTOJ. SAMOSTANA GL. MESTO TURČIJE					ZAJEDALEC V OŽILJU ČLOVEKA IN ŽIVALI	OTOČJE V ALEUTIH (TAR NAZAJ)	LANTAN TEŽAK KAMION, VLAČILEC		
CIRKONUJ		SL. KRAŠKA PLANOTA VRSTA TKANINE						ČEBELI PODOBNA ŽUŽELKA AFR. REKA						
PEŠNIK AŠKERC						ČRTALO, RAVNILO							PREDMETI ZA OKRAS TELESA	MANJŠI TRAM
JAVSKANJE						POMOČNIK PRI ZNANSTVENEM DELU								
IZBRANA DRUŽBA						VJŠINSKO-SIRINSKA OVIRA PRI PARKURJU	POD POJAV NA VODI				DVOJICA ŽENA PO MOŽEVI SMRTI			
STENA				PODZEM. HODNIK REZEK GLAS				PEVEC LESKOVAR	ČENČA, TRAČ					
IRENA POLANEC		ZVER IZ DRUŽ. PSOV IGRALEC MINEO							MELODIČNI OKRASEK, DRSK	REKA V ALBANIJ ARABSKO NASLADILO				
TISKANJE					SADJE, KUHANO V SLADKORJU TELUR						TOMO ČESEN LILI NOVY			
VRSTA FR. IGRE NA KARTE							DEL LJUBLJANE							
KOLEŠAR BONČA							PREOSTALI DEL							

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

ss, šj, stiska, kaliopa, magnet, omikron, ernest, cezanne, riad, loj, raa, lateran, trs, ksi, delnica, ep, it, estakada, razkorak, rolba, stallone, orjak, tip, ems, elda, sraga, por, žut, atej, učinek, rj, likalnik, erbij, skaručna, diana.

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**

