

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Bohinjska železnica na
londonski borzi

Aktualno
»Pomlajena« vlečna in vlečena
vozila voznega parka SŽ

Aktualno
Sistem vodenja kakovosti
Slovenskih železnic
Pred nami je recertifikacija

Potniški promet
Sodelovanje z občinami v prid
krajanov

Tovorni promet
Nov produkt v službi za
kombinirani transport
Oprtni vlak med Welsom in
Carigradom

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, Izidor Gruden Dario Cortese, Robert Gaber, Ana Tušar, Robert Zakrajšek, Miško Kranjec, Tilen Šetina, Ljubo Majninger, Marko Tancar, arhiv SŽ. • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 6. novembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. oktobra.



Uvodnik

dr. Jože Jurkovič,
generalni direktor

1



Aktualno

Bohinjska proga bo rdeča nit londonske turistične borze, na sestanku v Novi Gorici pa so se predstavniki občin in SŽ dogovorili tudi o drugih dejavnostih pri njenem oživljanju.



Aktualno

Med 10. in 12. oktobrom bo potekala recertifikacijska presoja, s katero si bomo prizadevali certifikat kakovosti ISO 9001:2000 podaljšati še za naslednja tri leta.



Aktualno

Muzealcem železniškega muzeja je po dolgih letih prizadevanj uspelo obnoviti parno lokomotivo 29-010, ki je tako postala najbolj obnovljena lokomotiva med neaktivnimi vozili muzeja.



Potniški promet

Po štirih letih je v času kmetijsko-živilskega sejma spet za sedem dni oživila železniška proga Ljutomer-Gornja Radgona, kjer so vlaki prepeljali skoraj 1.000 obiskovalcev sejma.



Tovorni promet

Po treh letih intenzivnih pogovorov je 22. septembra s severa proti jugu prvič odpeljal oprtni vlak, ki vozi med turškim Halkalijem in avstrijskim Welsom.



Iz tujine

Septembra je delegacija prometnega ministrstva obiskala Rusijo. V slovenski delegaciji je sodeloval tudi dr. Jože Jurkovič, ki je obisk Rusije izkoristil za pogovore z generalnim direktorjem Ruskih železnic, Vladimirjem Jakuninom.

2

5

6

10

13

15

Začetek šolskega leta je že precej za nami, pred dnevi pa se je začelo tudi novo študijsko leto. Z njim so ponovno oživeli tudi naši potniški vlaki, ki so jih napolnili živahni dijaki in študenti.

Slovesnost ob stotem rojstnem dnevu slikovite bohinjske proge se vse bolj oddaljuje. Naše delo pri ponovni oživitvi te gorske lepote pa se je nadaljevalo tudi septembra. Konec meseca smo se v Novi Gorici sestali z župani občin, ki ležijo ob bohinjski progi. Naše sodelovanje smo zastavili v treh smereh. Na prvo mesto smo postavili organiziranje prijaznega in potnikom prilagojenega sistema javnega potniškega prometa s sodelovanjem občin, avtobusnih prevoznikov in Slovenskih železnic. Načrtovana je že izgradnja novega avtobusnega in železniškega postajališča v Solkanu.

Še vedno nadaljujemo naša prizadevanja za razvoj integralnega turističnega produkta bohinjske proge, ki ga bomo kot blagovno znamko ponudili na turističnih borzah v tujini. Že v začetku novembra bomo v sodelovanju s Slovensko turistično organizacijo prav bohinjsko progo predstavili kot rdečo nit slovenske predstavitve na letošnji londonski turistični borzi. Ker gre za projekt širšega pomena, bomo k sodelovanju povabili tudi občine, ki ne ležijo neposredno ob progi, a je ta zaradi njenega turističnega pomena tudi zanje še kako zanimiva.

Na sestanku smo se dogovorili tudi o imenovanju komisije, ki bo začela postopek za vpis proge na Unescov seznam svetovne dediščine. Ta registracija bo še dodatna možnost mednarodne promocije bohinjske proge. Tega se na primer zavedajo tudi naši severni sosedje, saj so avstrijski del tako imenovane Transalpine že vpisali med Unescove znamenitosti.

Na mednarodno področje pa ne segamo le s promocijo bohinjske proge, temveč tudi z našimi storitvami v tovornem prometu. Še naprej si odpiramo nove priložnosti in vzpostavljamo nove poti, lasti proti vzhodu. Po treh letih dogovarjanja je 22. septembra iz avstrijskega Welsa proti Carigradu odpeljal prvi oprtni vlak, s katerim bomo skušali na tire preseliti vsaj del tovorov, ki sedaj skoraj v celoti potujejo po cesti. Glede na vse večjo blagovno menjavo med državami Evropske unije in Turčijo potenciala res ni malo, že prva vožnja novega oprtne vlaka pa je dokazala, da znamo poskrbeti za hiter in zanesljiv prevoz.

Druga pomembna smer, ki ni zadosti izkoriščena, pa je povezava z Rusijo. Tržni delež železnic je v primerjavi z drugimi načini prevoza minimalen, potencial pa je ogromen. Prepričan sem, da bomo lahko z dobrim delom in sodelovanjem v tranzitnih tokovih med Jugozahodno Evropo in Rusijo v konvencionalnem in kombiniranem prometu precej povečali prevoze. Za to si bomo prizadevali skupaj z Ruskimi železnicami, s katerimi smo se že dogovorili za redno sodelovanje pri vseh tržnih dejavnostih. Ruska podjetja že načrtujejo gradnjo logističnih središč na Madžarskem in Poljskem, s čimer se nakazujejo možnosti ruskega izvoza preko Luke Koper. Ti posli pa bi zagotovili dodatno delo tudi našemu podjetju. Naše delo nam bo olajšala pridružitve Rusije pravnemu sistemu COTIF, saj se bomo lahko neposredno vključevali v tržna gibanja na ruskem trgu.

V teh dneh pričakujemo, da bosta na vladi sprejeta novi Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu in Zakon o poroštvo RS za obveznosti Javne agencije za železniški promet RS. Prvi zakon bo opredelil nadaljnjo obliko dela sistema, z drugimi pa se postavljajo realnejše podlage za načrtovanje in izvajanje pomembnejših projektov na železniški infrastrukturi.

Bohinjska železnica na londonski borzi

Župani in drugi predstavniki občin, ki ležijo ob bohinjski progi, in člani društva za ohranitev bohinjske proge so se 27. septembra v Novi Gorici sestali generalnim direktorjem dr. Jožetom Jurkovičem in vodjem službe za notranji potniški promet Gorazdom Hartnerjem. Na prvem sestanku po slovesnosti ob 100. obletnici proge so se dogovorili o nadaljnjih korakih pri uveljavitvi proge treh narodov.

Na sestanku so sklenili, da bodo s skupnim delom skušali doseči tri pglavitne cilje. Na prvem mestu je vpis proge na Unescov seznam svetovne dediščine. Zato so se udeleženci sestanka dogovorili, da bo tolminska občina skupaj s Slovenskimi železnicami oblikovala delovno skupino, ki se bo lotila dolgotrajnih administrativnih postopkov za vpis proge na Unescov seznam.

Na drugem mestu med pglavitnimi cilji je povečana promocija bohinjske proge. Kot so poudarili že govorniki na julijski proslavi ob stoletnici, ima bohinjska proga namreč velik turistični potencial. Tega



Zanimanje za vožnje muzejskih vlakov po bohinjski progi se hitro povečuje.

pa bomo lahko izrabili le v sodelovanju železnice in lokalnih skupnosti ob progi, pa tudi nekoliko dlje od nje, saj je bohinjska proga zanimiva za širši krog turistov. Kot je

povedal dr. Jurkovič, bo prvi konkretni korak predstavitev bohinjske proge na letošnji londonski turistični borzi v začetku novembra. Pri predstavitvi sodeluje tudi Slovenska turistična organizacija, prav bohinjska proga pa bo rdeča nit slovenske predstavitve na omenjeni borzi. Dr. Jurkovič je povedal tudi, da bodo Slovenske železnice povezovalni člen pri promociji proge. Povedal je, da Slovenske železnice že ponujajo vožnje muzejskih vlakov po bohinjski progi in da zanimanje zanje skokovito narašča. »Ne želimo pa ostati le pri muzejskih vlakih,« je še poudaril. Zato se že pripravljajo različni projekti za oživitev proge. Po besedah Gorazda Hartnerja potekajo dogovori o uvedbi enotne

vozovnice za vlake in avtobuse, Slovenske železnice pa so v pripravi na slovesnost v obnovo postajnih poslopij od Jesenic do Nove Gorice, v obnovo lokomotiv ter v pripravo različnih promocijskih materialov vložile skoraj 200 milijonov tolarjev. Več brez zakona o poroštvo za nadaljnja dela ni bilo moč storiti, je še povedal Hartner. Povedal je tudi, da je načrtovana izgradnja novega postajališča v Solkanu, ki bo združeno z avtobusnim postajališčem. Tretji skupni cilj pa je vključitev bohinjske proge v peti evropski koridor, ki poteka od Lyona do Kijeva. Po besedah novogoriškega župana Mirka Brulca bo s tem ciljem povezane dejavnosti usklajevala novogoriška občina.

Strateška študija za 5. koridor

Konec septembra je Harald Kreid, generalni direktor Srednjeevropske pobude, z londonskim podjetjem Scott Wilson podpisal pogodbo o izdelavi strateške študije o petem evropskem koridorju. Študija, ki naj bi bila pripravljena v štirih mesecih, bo vsebovala oceno razvoja petega koridorja z napovedmi transportnih tokov, načrtovanih infrastrukturnih naložb in tudi pregled potrebnih finančnih virov. Študija bo dala tudi predlog seznama ukrepov za države ob koridorju. Del študije se bo ukvarjal tudi z morebitno železniško povezavo Trsta in Divače. Prvi strateški študiji za cel 5. koridor bo sledila še posebna študija o ekonomski upravičenosti gradnje železniške povezave med Trstom in Divačo, ki naj bi bila končana junija 2008.

»Pomlajena« vlečna in vlečena vozila voznega parka SŽ



Eden od dveh rdečih »mopedov«, ki že vozita po naših progah.



SŽ 711 – 019/020 po novem v modri barvi.

Po skoraj polovici prebarvanih rdečih »brižitk«, električnih lokomotiv serije SŽ 363, in že šesti večsistemski lokomotivi SŽ 541, ki je zapeljala po slovenskih tirih, sta se po končani reviziji v Centralnih delavnicah Moste na pot po slovenskem železniškem omrežju podala tudi že prva dva v rdeče odeta »mopeda«, lokomotivi vrste SŽ 342, kot ju v žargonu radi poimenujejo naši železničarji. Tako lokomotivi z oznako SŽ 342-001 in 023 sedaj vsak dan vidimo, kako vozita garniture IC, EC in MV vlakov po glavnem železniškem križu. Tudi na področju potniškega voznega parka novosti ne manjka.

V zadnjih mesecih so številne garniture Fiatov in Kanarčkov (seriji SŽ 813 in SŽ 713) po revizijah dobile značilno rdečo barvo z rumenimi vrati. Tokrat se jim je pridružila prva v modri oplesk odeta garnitura priljubljenih Zelenih vlakov. Garnituro Mercedes SŽ 711 – 019/020 na progi lahko srečamo kot IC 518/519, pa tudi na drugih relacijah po Sloveniji. V dobrega četrtoletja vožnje teh potniških garnitur je to že njihova četrta barvna sprememba. Nov oplesk pa so po končanih revizijah v delavnicah na Ptujju dobili tudi vagoni najvišjega ranga EC Mimara ter še nekateri klasični potniški vagoni.



Tudi nekateri klasični potniški vagoni se na pogled postavljajo v osveženih barvah.

Razstava na železniški postaji Most na Soči



Razstavo so si ob njenem odprtju ogledali tudi prometni minister Janez Božič, predsednik vlade Janez Janša, tolminski župan Ernest Kemperle in generalni direktor dr. Jože Jurkovič (z leve).

Na Slovenskih železnica smo se dejavno vključili v pripravo prireditve ob stoletnici Bohinjske železnice. Železniški muzej je ob sodelovanju in podpori različnih služb in zunanjih sodelavcev pripravil muzejsko razstavo z naslovom »Postaja Most na Soči skozi čas« na železniški postaji Most na Soči.

Za postavitev razstave na železniški postaji Most na Soči smo se odločili zato, ker ima tu na svojih vožnjah daljši postanek muzejski vlak in ker bi s tem popestrili njegovo ponudbo in obenem tudi turistično ponudbo kraja.

Z razstavo Postaja Most na Soči skozi čas smo želeli prikazati razvoj železniške postaje in območja. Poleg tega je v avli postaje orisana bohinjska železniška proga, slikovno pa je predstavljen odsek proge od Podbrda do Nove Gorice.

Razstava je postavljena v prostoru, ki je bil že od vsega začetka namenjen za čakalnico, zato se ni bilo težko odločiti za motiv ambientalne postavitve. K temu je prispevalo tudi dejstvo, da so na železniški postaji hranili staro pohištvo za opremo čakalnice iz italijanskega obdobja, ki je bilo v uporabi in seveda zato precej dotrajano in poškodovano. Pohištvo so za muzejsko postavitev zelo lepo in dosledno restavrirali v restavratski delavnici našega muzeja. Prostor čakalnice smo uredili v ambient iz obdobja sredine tridesetih let dvajsetega stoletja, saj je bilo iz tega obdobja na postaji ohranjenih največ predstavljenih eksponatov: klopi, miza in oglasne table. Iz muzejske zbirke smo dodali še uro, obešalnik, peč, izdelali smo repliko prodajnega okenca

in namestili ambientu in času primerne luči. Na klopi smo posadili tudi potnika, ki čaka na vlak. Zidove smo preplekali na podoben način, kot so slikali stene in strope v času tridesetih let dvajse-

tega stoletja – s črtnimi obrobovami v enem barvnem tonu s svetljenjem v treh odtenkih. Na stenah je prikazan razvoj postaje Most na Soči s starimi razglednicami in fotografijami. V prostor smo postavili tudi maketo železniškega mostu čez Idrijco pred postajo Most na Soči, ki je zgrajen v loku s premerom tristo metrov. Smer proge se ob izstopu iz Baške grape spremeni z juga proti zahodu. Zato je most postavljen v dolgem loku in je s pristopnima viaduktoma dolg 258 metrov in je najdaljši most na Bohinjski progi. Oba pristopna viadukta sta zgrajena iz kamnitih lokov, glavni del mostu pa sestavljata nad reko zgrajeni dve železni polji predalčne konstrukcije. Ob obeh viaduktih sta še vedno ohranjeni stražarnici, kakršne so tedaj zaradi varnosti gradili ob vseh pomembnejših železniških mostovih. Most je kot pomembna kulturna dediščina evidentiran v registru kulturne dediščine.

Do konca oktobra bo v okviru razstave na ogled tudi album fotografij iz časa gradnje, ki ga je za razstavo posodil g. Putz iz Beljaka, vnuk takratnega vodje gradnje odseka Podbrdo-Nova Gorica, Ambrosia Putza.



Sistem vodenja kakovosti Slovenskih železnic

Pred nami je recertifikacija

Kakovost storitev je prav gotovo prva naloga vsakega tržno usmerjenega podjetja in Slovenske železnice ne moremo biti izjema. Eden od bistvenih dejavnikov zagotavljanja kakovosti na vseh področjih pa je sistem postavljanja ciljev, spremljanja njihovega doseganja in sprejemanja novih ciljev ter ukrepov. Brez jasno postavljenih kakovostnih ciljev namreč ne moremo oceniti izboljšanja kakovosti storitev. Že leta 1997 smo zato vzpostavili sistem vodenja kakovosti in pridobili certifikat po zahtevah mednarodnega standarda ISO 9001. Zdaj je pred nami že četr-

to certifikacijsko obdobje, saj bo med 10. in 12. oktobrom potekala recertifikacijska presoja, s katero si bomo prizadevali certifikat kakovosti podaljšati še za naslednja tri leta.

Kot je povedal dr. Josip Orbanic na 90. timu za kakovost in ravnanje z okoljem, ki je potekal 26. septembra, je v prvem letošnjem polletju razvoj sistema kakovosti potekal v skladu z zahtevami standarda ISO 9001:2000, opravljen pa je bil tudi tako imenovani vodstveni pregled. Izvedenih je bilo 30 notranjih presoj v poslovnih enotah, upravnih področjih, centrih,

štabnih službah in sekcijah. Te so odkrile 60 neskladnosti, ki so delno že odpravljene, delno pa njihovo odpravljanje še poteka. Potekalo je tudi redno izobraževanje zaposlenih, v katerega je bilo skupno vključenih 4852 zaposlenih.

Kratek pregled spremljanja kakovosti na opredeljenih kontrolnih mestih pokaže, da se je število neskladnosti zmanjšalo v celotnem podjetju, razen pri potniškem prometu, kar pa gre po ugotovitvah dr. Orbanice pripisati prizadevanjem za boljši zajem podatkov o kakovosti. Na področju varnosti se je število

izrednih dogodkov in motenj v prvi polovici leta v primerjavi z istim obdobjem lanskega leta zmanjšalo.

V zadnji anketi med potniki se je število dobrih, prav dobrih in odličnih ocen zmanjšalo in je nižje od načrtovanega. Potniki menijo, da se je poslabšala točnost in hitrost vlakov ter videz in čistoča postaj. Število pritožb se je zmanjšalo, število pohval pa povečalo. V tovornem prometu pa so se letos povečale reklamacije in vrednost odškodninskih zahtevkov v primerjavi z višino transportnih stroškov. Zato se že izvajajo različni preventivni in korektivni ukrepi.

Diskusija izvršnih direktorjev je pokazala, da številni razlogi za slabše ocene uporabnikov naših storitev pravzaprav ne ležijo znotraj odgovornosti našega podjetja. Zlasti to velja za zamude vlakov, ki jih povzročajo številne počasne vožnje, in za urejenost železniških postaj. Pomanjkanje proračunskih sredstev za investicijsko vzdrževanje javne železniške infrastrukture je pač že stara zgodba, ki pa vedno znova negativno vpliva na kakovost naših storitev tako v potniškem kot v tovornem prometu.

Dr. Josip Orbanic je opisal tudi izvajanje sistema ravnanja z okoljem ISO 14001. V prvi polovici letošnjega leta ni bilo zaznanih kršitev Zakona o varstvu okolja, pa tudi ne bistvenih pritožb javnosti, ki bi se nanašale na obremenjevanje okolja. Vseh 13 korektivnih ukrepov po recertifikacijski presoji je bilo v celoti izvedenih, korektivni ukrepi po letnem vodstvenem pregledu pa bodo še potekali do konca leta. Za 15. in 16. november je predvidena zunanja kontrolna presoja sistema ravnanja z okoljem.



Apologija muzejske lokomotive 29-010

Ne, svet je nehvaležen! Da se ti takšenle »mladinec« drzne popravljati velemojstra! Nezaslišano! Tako bi gotovo razmišljala največji avstrijski konstruktor lokomotiv, Karl Gölsdorf, če bi videl, kaj je napravil njegov naslednik Johann Rihosek. Na srečo je bil Gölsdorf, »urar med konstruktorji lokomotiv«, že od leta 1916 mrtev. Zato mu je bila prihranjena grenkoba ob spoznanju, da so njegove nadvse prefinjene konstrukcije, nesporno najbolj ekonomične glede porabe vode in premoga, izvrstne pri obratovanju, pa tudi nenavadno lepe in elegantne, kratkoma poenostavili. In to zgolj zato, da so zmanjšali stroške vzdrževanja. Ker se je bilo pri njegovih lokomotivah treba pač malo bolj potruditi, zlesti pod kotel med kolesa in tam opraviti, kar je bilo potrebno pri notranjih parnih strojih in pogonskem drogovju.



Dipl. ing. Aleš Slavec (prvi z leve), sponzor obnove lokomotive 29-010, pred svojo varovanko.

Gölsdorf je bil umetnik, izživil se je pri številnih drobnih detajlih – znan je njegov izrek, da pri kon-

struiranju lokomotive ni mogoče na enem mestu prihraniti cele tone, da pa je na tisoč mestih

mogoče prihraniti po kilogram teže – in je ustvarjal, kot so mu narekovala najnovejša tehnična spoznanja in njegov genij. Ker je vedel, da para v enem samem delovnem procesu v parnem stroju ne more oddati vse energije – ta gre potem neizkoriščena skozi dimnik – je njeno delo razdelil na dvoje: najprej naj opravi pol dela v jakotlačnem cilindru, nato še drugo polovico v šibkotlačnem, ki mora zaradi manjšega tlaka imeti seveda večji premer. Ker je pri takšni »zvezni« lokomotivi z zgolj dvema, neenakima cilindroma težko doseči enakomerno delovanje pri vseh režimih, je Gölsdorf napravil štiricilindrsko lokomotivo: jakotlačna cilindra sta nameščena znotraj okvira, šibkotlačna zunaj. In res se je gospodarnost pri porabi goriva in vode zelo občutno popravila. Ko se je ob prelomu stoletja uveljavilo še pregrevanje pare, ločene od vode v posebnem pregrevniku, se je ekonomija prav skokovito izboljšala. Gölsdorf je pri novih lokomotivah kajpak uporabil oba principa in dobil nadvse ekonomične in močne lokomotive. Seveda pa mu je bilo težko pri-



Kot bi Gölsdorfov naslednik Rihosek vzkliknil »Nazaj k enostavnosti!« ko je ustvaril to lokomotivo. Železnice SHS so leta 1927 kupile 10 teh lokomotiv za kurilnici Gračac in Srpske Moravice. Po 2. svetovni vojni je ostalo na progah JDŽ skupaj 42 teh lokomotiv. V Sloveniji so vlekle najtežje vlake na vseh glavnih progah, v Istri celo brzovlake.

tovarna lokomotiva 29-010

tuje oznake: ÖBB 81,

DRB 58.7, BBÖ 58

konstrukcijski tip: 1E h2

letnik: 1922 (od 1920)

tovarna: WrNSt

teža: 120 t

osna obremenitev: 14 t

dolžina: 18 m

premer pogonskih koles:
1.300 mm

tlak pare: 15 bar

moč: 1000 kW (1360 KM)

največja hitrost: 60 km/h



29-010 je najbolje obnovljena lokomotiva med neaktivnimi vozili železniškega muzeja in si zasluži častno mesto na razstavi.

znati, da je zaradi neprimerno bolj zapletene konstrukcije lokomotiva dražja pri izdelavi in vzdrževanju, saj je preprosto treba vložiti več dela in materiala. Toda, delo je bilo nekoč poceni, komu pa je bilo mar, da pomeni takšna lokomotiva tako za delavničarje kot za vozno osebje znatno večji napor.

ln zdaj pride nek Rihosek, ki ga mojster sprejme v uk in ga nauči vsega, kar je o lokomotivah treba vedeti, ki ga celo nameni za svojega naslednika, ta pa si drzne »bolje vedeti«! Rihosek pa je videl preprosto dejstvo: ekonomija je pri navadni lokomotivi z dvema cilindroma (a na pregreto paro!) res nekoliko slabša in moč manjša kot pri primerljivi zvezni lokomotivi, ko pa upoštevamo pomembno manjše stroške za njeno vzdrževanje, je skupni rezultat v prid preprostejši lokomotivi.

Gölsdorf je na vrhuncu svojih ustvarjalnih moči ustvaril čudovito gorsko lokomotivo za vleko brzovlakov, serijo 380 (pri nas označeno z 07), lokomotivo s petimi povezanimi pogonskimi osmi, kjer so upoštevani vsi njegovi principi, tudi tisti, kako prihraniti pri teži. Šibki gornji stroj staroavstrijskih prog je narekoval ta »conditio sine qua non«, saj je dopuščal le obremenitev dobrih 14 ton na os. Zato je Gölsdorf pri kotlu uporabil zvijačo: ker so bili na voljo le slabši premogi, ki zahtevajo

veliko rešetko v peči – če hočeš dobiti določeno moč, mora pač goreti večja količina slabšega premoga naenkrat – je moral biti kotel v območju peči ustrezno širok. Spredaj, v bližini dimnika, pa to ni potrebno, kotel ima lahko manjši premer. Zato je Gölsdorf po zgledu iz Združenih držav Amerike konstruiral kotel, ki se v smeri naprej konično zožuje, in je s tem kar precej prihranil pri njegovi teži. Kako so se mučili v tovarni, ko so morali »peš« izdelati plašč tega nepravilnega prirezanega stožca, pa rajši ne razmišljamo.

Rihosek je seveda od mojstra prevzel vse, kar je bilo dobrega, tudi preizkušeni »wagontop« kotel, kakor so ga imenovali v ZDA, in podvozje, ki je bilo v osnovnih dimenzijah zelo podobno Gölsdorfovemu. Seveda pa je vgradil bistveno razliko: lokomotiva je imela le še dva cilindra, na enostavno izrabo pare. Ker je bistveni prispevek k izboljšanju ekonomičnosti prispevalo pregrevanje pare, je Rihosek dokazal svoj prav. Lokomotiva serije 81, ki je nastajala med prvo svetovno vojno, vendar je, prav zaradi vojne, prvič zapeljala po tirih šele leta 1920, je bila v skupnem seštevku pomembno bolj gospodarna kot Gölsdorfova. Od te pa je podedovala eleganco: konično zašiljeni kotel ji je podelil videz aerodinamičnosti. S tem, ko je presegel moj-

stra, je Rihosek sam postal mojster. V resnici uživa ugled enega najpomembnejših avstrijskih konstruktorjev lokomotiv, enega tistih, ki so Rousseaujev izrek parafrazirali v »Nazaj k enostavnosti!« Vendar pa je tudi tu – tako kot premnogokrat – usoda poskrbela za ironijo, ki je bila avtorju na srečo prihranjena. Zadnji veliki avstrijski konstruktor na področju parnih lokomotiv, dr. Giesl-Gieslingen, ki se je že v pokoju za nazaj z znanstvenimi metodami lotil primerjalne analize avstrijskih lokomotiv, je ugotovil, da je bila od Rihosekove stvaritve za las boljša konstrukcijsko povsem podobna lokomotiva Južne železnice, serija SB 580 iz leta 1912 (pri nas pozneje JDŽ 145), in to prav zaradi »debelega« kotla, ki je imel vgrajenih nekaj več kurilnih cevi. Torej je bil ves Rihosekov konstrukcijski, ustvarjalni napor odveč. Dr. Giesl-Gieslingen duhovito ugotavlja, da je Rihosekova lokomotiva zelo dobra, toda kaj, ko je »boljše« najhujši sovražnik dobrega ...

Prvih deset lokomotiv tega tipa je prišlo k nam leta 1927. Kupljene so bile iz zaloge, ki so jo v tovarni v Dunajskem novem mestu izdelali leta 1922. Po konstrukciji so to tovarne lokomotive – razmerno majhna, a številna pogonska kolesa jim omogočajo skromno največjo hitrost, le 60 kilometrov na uro, a toliko večjo vlečno silo. Na gorskih progah, kjer na klancih tudi sicer ni mogoče razviti velike hitrosti, pač pa je treba premagati veliko težo štiriosnih potniških vagonov, jih je doletela čast, da so vlekli tudi brzovlake. V ekstremnih razmerah so bile sposobne razviti okrog 1500 konjskih moči. Najprej so šle službovat na nadvse težavno progo Zagreb-Split, pozneje so jih poslali v Slovenijo. Leta 1933 so dobile novo, jugoslovansko oznako, postale so serija 29. Postopoma so se jim pridružile še številne druge, v različnih variantah, nekaj celo v zvezni izvedbi z različno velikima cilindroma! Kot bi Gölsdorfov duh vstal iz groba! Ker je po prvi svetovni vojni skržena Avstrija ostala malone brez premogovnikov, so poskusili zmanjšati porabo premoga z vsemi sredstvi, tako da so leta 1922 v zadnjem hipu spremenili projekt in

27 lokomotiv, ki so jih že gradili v tovarni, opremili z zveznim parnim strojem. Kar 15 od teh je prišlo v Slovenijo; vseh skupaj smo jih imeli 42. Ohranila se je le 29-010, iz prve generacije. Tudi v Avstriji se je ohranila le ena, ta pa je drugačne, novejše izvedbe. Naša je elegantnejša.

29-010 po pomenu sodi v prvo kategorijo muzejsko zaščitenih vozil in je dolga leta kar klicala po obnovi in dokončni namestitvi v zaprtem prostoru muzeja, v nekdanji kurilnici. Že več let je bila prva na prioriteten listi slovenskih muzejskih lokomotiv za obnovo. Delo je pravzaprav že steklo – pred leti se je posrečilo obnoviti njen zalogovnik. Potem pa je železnici zmanjkalo moči in lokomotiva je še naprej rjavela na prostem. In potem se je zgodil čudež: diplomirani inženir Aleš Slavec, lastnik gradbene firme UNIHEM, je sklenil na svoje stroške (!) pomagati. Železnico ima očitno v krvi, odkar je njegov ded leta 1930 zgradil v Zidanem Mostu drugi železniški most, direktno smer proti Zagrebu. Ing. Slavec se je dogovoril s svojimi kolegi s področja gradbeništva za peskanje in z upokojenci CD-Šiška za demontažo in ponovno montažo lokomotive. Za plačevanje servisnih storitev CD-Šiška (premikanje lokomotive, nabava nove pločevine za oblogo kotla in drobnega materiala, delo enega ključavničarja CD) pa se je obvezala železnica. Delo je steklo 12. septembra 2005, ko je bila lokomotiva prepeljana v delavnico. S presledki zaradi nujnejših opravil pri drugih lokomotivah je potekalo do 14. julija 2006, ko je bila lokomotiva pripravljena za barvanje. To in še zadnje finese so bile dokončane avgusta, ko je bila lokomotiva speta s svojim tenderjem in prepeljana na svoje dokončno stajišče, na 8. tir v rotundi muzeja. Ta je točno nasproti glavnega vhoda v muzej, tako da mogočni stroj s svojo malone grozljivo velikostjo »napade« obiskovalce tisti trenutek, ko vstopijo. Je najbolje obnovljena lokomotiva med neaktivnimi vozili muzeja in si zasluži častno mesto na razstavi. Inženirju Slavcu pa gre javna zahvala in naša brezmejna hvaležnost.

Deset let Modulne makete Jesenice

Ne zgodi se ravno pogosto, da bi v Novi progi pisali o dosežkih ljubiteljev železnic, katerih cilj je zasledovati odvijanje prometa na Slovenskih železnicah in ga vsaj delček prenesti tudi na njihove domače železniške makete. Ena takšnih maket v merilu H0 (1:87), lahko si upam trditi tudi največja v Sloveniji, ki je odprta tudi za širšo javnost že skoraj desetletje, obratuje v prostorih jeseniške Sekcije za vodenje prometa, v desnem krilu tamkajšnje Centralne postavljalnice na jugozahodnem delu postaje Jesenice.

Zamisel za postavitve makete v modulni obliki je že v začetku 90-ih let v Slovenijo prinesel akademik in skladatelj prof. Uroš Krek, sicer tudi sam strasten zbiralec in ljubitelj železnic in železniških eksponatov. Zamisel je zorela kar nekaj let v glavah številnih posameznikov, dokler ni bila prvič postavljena v manjši obliki maja leta 1996. Prvi se je s tem načinom gradnje maket pri nas »okužil« Martin Brumat, pozneje pa so se mu pridružili še številni drugi somišljeniki po Sloveniji. Naj omenim, da podobna zasebna maketa v manjši obliki deluje tudi na OŠ Koseze v Ljubljani.

Modulna maketa se v svojem bistvu loči od klasične makete. Že sama beseda nam pove, da gre za gradnjo makete, sestavljene iz posameznih delov – modulov, ki jo lahko poljubno zgradimo ali razširjamo ter jo sestavljamo in postavljamo glede na prostorske možnosti. Moduli so posamezne zaključene enote – diorame, na katerih prikažemo določen del pokrajine, proge in podobno. Module potem združujemo v dioramske enote, ki tvorijo večjo maketo oziroma daljšo progo, s predpisanimi profilnimi stranicami. Tako velika maketa omogoča

tudi vožnje vlakov. Predpisi in priporočila se uporabljajo predvsem za usklajeno spajanje modulov in tekočo ter varno vožnjo modelnih vlakov.

Vsaka modulna maketa in njena postavitve je edinstvena, odvisna pa zgolj od ustvarjalne sposobnosti posameznikov, lastnikov makete. Tudi jeseniška modulna maketa je nekaj posebnega. V desetletju obratovanja se je na njej marsikaj spremenilo, večkrat se je spremenila njena postavitve, marsikaj je bilo dodanega, na novo narejenega. Zdajšnja postavitve makete, ki je v tej sestavi že leto dni, omogoča vožnje vlakov na kar 65 metrih progovnih modulov, če pa k temu prištejemo dolžine vseh postajnih tirov na obeh postajah, pa ta številka naraste na kar 125 metrov proge!

Na dveh postajah, ki imata po devet prevoznih tirov, najdemo tudi vse tiste objekte, ki jih najdemo tudi na pravi železnici. Poleg tega naj omenimo, da je maketa tudi pokrajinsko dodelana. Na sami glavni in eni stranski progi je sedem predorov, 12 manjših ali večjih mostov, maketo pa krasijo številni izseki iz narave, šest gradov, planinska vas, jezero s kopalci, številne čuvajnice in druge železniške stavbe. Na maketi je moč opaziti tudi nekaj zanimivosti iz slovenske stavbne dediščine, kot na primer kozolec in čebelnjak. Ker pa je delovanje makete odvisno predvsem od lastnikov in njihovega prostega časa, na njej še vedno potekajo številna popravila, dograditve in predvsem povečevanje podrobnosti posameznih sklopov.

Maketa je za širšo javnost odprta enkrat na mesec, v soboto od 15. do 18. ure po vnaprej znanem razporedu, ki si ga lahko ogledate na spletni strani www.vlaki.net, kjer najdete številne informacije o omenjeni maketi. Na maketi vozijo tako starejši kot najnovejši modeli domačega in tujih proizvajalcev tovrstne opreme, obiskovalci pa lahko prinesejo in na maketi preizkusijo vozne lastnosti vozil iz lastnih zbirk. Svoje modele boste lahko ponovno preizkusili in si ogledali prenovljeno maketo 21. oktobra, ko bo na jeseniški modulni maketi še posebej slovesno, saj bodo njeni lastniki Martin, Milan, Janez, Drago in Stojan, skupaj s številnimi somišljeniki iz Slovenije in tujine praznovali 10-letnico makete. Vljudno vabljeni!



Na jeseniški modulni maketi je skupaj kar 125 metrov proge!

Poganjaj kolesa – za užitek trenutka, dneva in življenja!

Rekordno število udeležencev največjega slovenskega rekreativnega kolesarskega dogodka je potrdilo letošnji slogan »Poganjaj kolesa – za užitek trenutka, dneva in življenja!« Začetek septembra, ki je zdaj že tradicionalno rezerviran za ljubitelje kolesarstva in prijetnega druženja, so mnogi Slovenke in Slovenci ter naši bližnji sosede preživeli na Štajerskem, kjer v objemu čudovite narave vsako jutro vzhaja sonce. Na letališču v Moškanjih pri Ptujju se je na največjem rekreativnem kolesarskem dogodku, letos že četrtem po vrsti, zbralo kar 6.200 ljubiteljev kolesarstva.



Na jeseňski modurni maketi je skupaj kar 125 metrov proge!

Z vlaka pa hop na kolo

Tudi letos so Slovenske železnice omogočile udeležencem četrtega Poli maratona, da so se lahko skupaj s svojimi dvokolesniki na Poli maraton odpeljali z vlakom Citadella. Vlak je posebej za to priložnost ustavil na že tradicionalnem kraju dogodka – letališču Moškanjci. Tako so navdušeni kolesarji imeli dovolj časa tako za prijavo, kot tudi za jutranjo ogrevalno turo.

Za soboto na kolesu so se odločile številne družine, na Poli maratonu pa so se za naziv najštevilčnejše ekipe potegovala številna društva, podjetja in druge organizacije iz vse Slovenije. Nepopisno množico velikih in majhnih, mladih in po srcu mladih kolesarjev so pozdravljali številni okoličani ob

cesti, ki so jih tudi glasno vzpodbujali. Obe progi mini in maks Poli maratona sta bili dobro označeni, za dodatno varnost pa je skrbelo kar 280 rediteljev. Ob obeh progah, ki nista bili prezahtevni, so bile številne postaje, kjer so se kolesarji lahko odžejali. Da so na cilj prišli zadovoljni kolesarji in kolesarke, pa je bilo poleg pohvalnih besed organizatorjem videti tudi na obrazih vseh sodelujočih, ki so bili na cilju za svojo zmago nagrajeni s pravo športno medaljo.

Kolesarsko društvo se je nadaljevalo tudi v sobotno popoldne. Organizatorji ob pomoči sponzorjev so za številne udeležence tega kolesarskega dogodka pripravili vrsto lepih nagrad. S pokali so bile nagrajene prve tri najštevilčnejše ekipe, med kate-

rimi je blestelo podjetje Talum. S pokalom sta bila nagrajena tudi najmlajši enoletni Gal in dveletna Sanja. Častitljivi naslov najstarejšega udeleženca je prejel Alojz

Fajdiga, katerega letnica rojstva sega v daljne leto 1919, ponosna lastnica pokala za najstarejšo udeleženko pa je 78-letna Nežka Medved.

Sejemska jesen

S koncem počitnic se je tudi letos začel čas številnih sejemsko-kongresnih prireditvev, ki so zanimive tudi za naš potniški promet.

Sredi septembra so naše kolegice in kolegi iz potniškega prometa svojo ponudbo predstavili na Otroškem bazarju, ki je na Gospodarsko razstavišče v Ljubljani po navedbah organizatorjev privabil kar okrog 15.000 obiskovalcev. V začetku oktobra smo SŽ sodelovale tudi na Festivalu za tretje življenjsko obdobje v Cankarjevem domu, ki je letos potekal pod skupnim nazivom Dolgo živeča družba – modrost in izkušnost starejših. Med 17. in 19. oktobrom pa bomo našo ponudbo potovanj predstavili študentom na sedmi Študentski areni na Gospodarskem razstavišču. Organizatorji pričakujejo, da si bo areno ogledalo več kot 25.000 obiskovalcev.

Z vlakom na sejem v Gornjo Radgono

Od 26. avgusta do 1. septembra je v Gornji Radgoni potekal 44. mednarodni kmetijsko-živilski sejem. Poleg sejemskega prostora, ki je bil poln bogatega in pestrega dogajanja, pa je za teh sedem dni oživila tudi železniška proga Ljutomer-Gornja Radgona, ki je za redni potniški promet sicer zaprta že od leta 1966, vendar pa je po štiriletnem zatišju v času omenjenega sejma po njej ponovno vozil posebni vlak, namenjen za obiskovalce te prireditve. Zahvaljujoč skupnemu sodelovanju Slovenskih železnic ter Pomurskega sejma je bilo potovanje s sejmskim vlakom med Ljutomerom in Gornjo Radgono brezplačno, pri nakupu povratnih vozovnic od katere koli postaje v Sloveniji do Ljutomera

pa so potniki lahko uveljavljali 50-odstotni popust. Da bi ponudbo še bolj približali okoliškemu prebivalstvu na kmetijsko razvitem Ptujsko-Dravskem polju, so bili za vlak IC 246/247 Citadella, ki je imel v odhodu in ob vrnitvi v Ljutomeru povezavo s sejmskim vlakom, uvedeni dodatni postanki v Poljčanah, Šikolah in Veliki Nedelji. Potnikom so bile že na postajah in v vlaku na voljo vstopnice za obisk sejmišča po posebni, znižani ceni. Če upoštevamo še hudo prometno gnečo, ki je takrat vladala v Gornji Radgoni, ter vse težave in stroške s parkiranjem, niti ni več presenetljivo, da je bilo zanimanje za sejmski vlak precejšnje. Sodelavci iz sekcije za potniški promet so našteali skoraj tisoč prepeljanih

potnikov, kar je hkrati tudi optimistična napoved za prihodnje leto. Nobenega dvoma namreč

ni, da so bile letošnje vožnje v Gornjo Radgono vse prej kot zgolj muha enodnevnica.



Dodatna povezava med Litijo in Šmartnim

Med železniško postajo Litija in Šmartnim pri Litiji sta 4. januarja 1999 začela voziti dva minibus, ki sta potnikom ponudila popolnoma novo storitev. Najprej je bilo predvideno, da bosta avtobusa vozila le do 29. maja istega leta, a sta se kar hitro uveljavila med krajanj Litije in Šmartnega. Danes je med obema krajema na dan (od ponedeljka do petka) skupaj 30 povezav, na mesec pa oba avtobusa prepeljeta okrog 5.000 potnikov. Vožnje subvencionirata prometno ministrstvo

in občina Šmartno pri Litiji. Neposredni povezavi ŽP Litija in Šmartnega pri Litiji pa se bo kmalu pridružila še krožna povezava postaje z Litijo in Šmartnim ter obratno. »Za uvedbo krožne povezave smo se odločili na podlagi vse večjega števila potnikov in s tem povezanega predloga občine Šmartno pri Litiji,« pravi Gorazd Hartner, vodja službe za notranji potniški promet. Za zagotovitev kakovostnih razširjenih povezav pa že poteka razpis za nakup večjega avtobusa s 30 sedeži. »Novi

avtobus nam bo omogočil občuten razvoj našega avtobusnega prometa in njegovo uskladitev z železniškimi voznimi redi.« Naslednji korak pri ponujanju boljših storitev v Litiji pa bo verjetno uvedba enotne vozovnice, ki bo poenostavila potovanje. »Ocenjujem, da bomo z lokalno skupnostjo razvili sistem javnega potniškega prometa, ki bo prilagojen različnim ciljnim skupinam. Pri tem nam pomaga tudi Integral Zagorje, s katerim odlično sodelujemo in se dogovarjamo o skupnih projektih na

relaciji med Zagorjem in Litijo,« še poudari Hartner.

Nakup novega avtobusa je bil že nujen, saj sta minibus a po 17 oziroma 19 sedeži v jutranjih in popoldanskih konicah že prepolna, na njima pa ni registriranih stojišč. Poleg tega bo ob koncu tedna moč novi avtobus uporabiti tudi za oblikovanje drugih turističnih ponudb v povezavi z vlakom. Hkrati pa bi lahko novi avtobus uporabili tudi za prevoze ob izrednih dogodkih ali zaporah prog.



Ujemite vlak zabave in nakupov!

Z ljubljanske železniške postaje v Atlantis za samo 240 tolarjev (1 evro)!

Z vozovnico do popustov v Atlantisu:

25 % popusta na 2-urno, 4-urno ali celodnevno vstopnico za Vodno mesto Atlantis

Brezplačno pa se boste z vlakom BTC City v Atlantis peljali tisti, ki imate abonentsko vozovnico, tisti, ki ste se že v Ljubljano pripeljali z vlakom, in otroci do 6. leta starosti.

VOZNI RED

9.05	14.05	19.45	↓	Ljubljana	↑	9.56	14.56	22.36
9.26	14.26	20.06	↓	BTC	↑	9.35	14.35	22.15

(Vlak ne vozi ob nedeljah in praznikih)

V Kopru delo še vedno narašča

V koprski sekciji za tovorni promet se tudi v prvih osmih letošnjih mesecih lahko pohvalijo z dobrimi rezultati. Zlasti to velja za razloženo blago na postaji Luka Koper, ki ga je bilo kar za 30 odstotkov oziroma 314.034 ton več kakor v istem obdobju lani. Čeprav so nakladi za pet odstotkov zaostali za lanskimi rezultati, kar je izključno posledica izjemnih zimskih razmer v Avstriji, pa je skupni rezultat še vedno višji od lanskega.

»Naše sodelovanje z Luko Koper lahko ocenim kot odlično,« poudari šef sekcije Jože Orel. »Pretočnost blagovnih tokov se je izjemno izboljšala, kar je bilo mogoče samo zato, ker imamo v obeh podjetjih

čan strošek. Danes izvedba teh poslov posredno ustvarja ugodne razmere za povečano pretočnost in s tem povečan skupni rezultat.« Po Orlovih besedah se zaradi skupnega sodelovanja strokovnih služb obeh podjetij danes tovor v vlakih proti Luki ne zadržuje več ne na mejnih ali vmesnih postajah, ne na področjih sosednjih železniški uprav. To je bil še lani reden pojav, ki nam je povzročal velike stroške in seveda nezadovoljstvo naših komitentov.

Obseg dela se v Kopru nenehno povečuje, kar je razvidno tudi iz števila odpravljenih oziroma sprejetih vlakov. V prvih osmih letošnjih mesecih je bilo iz Koprja odpravljenih 5.120

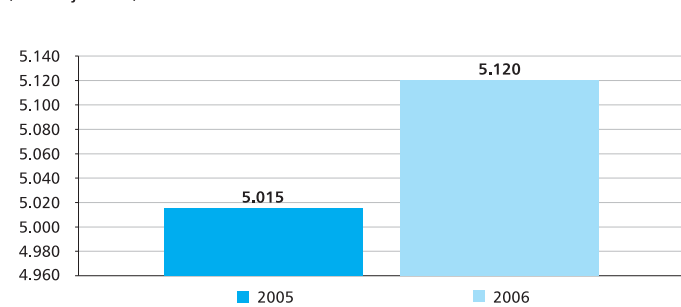
teklosti velik uspeh, če so razložili 200 vagonov. Podobno velja za naklade, saj, če je treba, na dan lahko naložijo kar od 400 do 500 vagonov, kar so izjemno visoke številke. Posebej pa je treba poudariti, da se na kontejnerskem terminalu na dan naloži tudi po osem vlakov in razloži po pet vlakov, vsi ti rezultati pa so doseženi z nespremenjenimi delovnimi sredstvi in tirnimi zmogljivostmi.

Jože Orel posebej poudari, da so vsi doseženi rezultati predvsem velika zasluga zaposlenih v samem Kopru, ki z odličnimi sodobnimi operativnimi prijemi prispevajo k doseženim rezultatom. Poleg tega pa nika-

nekaj nujnih izboljšav delovnih razmer za zaposlene.« Gre zlasti za postavitve in začetek uporabe naprave za opravljanje zavornih preizkusov in pnevmatske pošte, delno sanacijo prostorskih razmer, dopolnitev računalniške opreme in še bi lahko naštevali. Brez naštetih investicij načrtovanih rezultatov nikakor ne bi mogli doseči in bi se po Orlovih besedah razmere še naprej slabšale, kar pa ni v interesu ne zaposlenih na Slovenskih železnicah, še najmanj pa prvemu sosedu – Luko Koper.

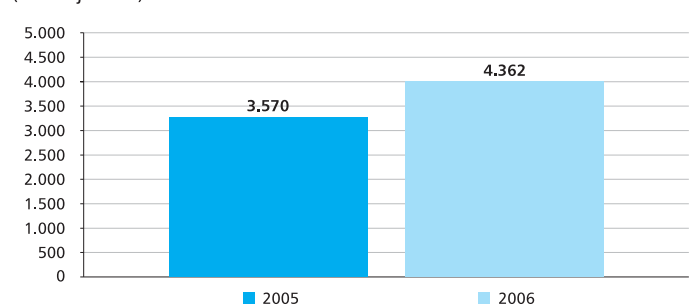
»Zavedamo se, da so ti dobri rezultati odvisni od neposrednega kakovostnega sodelovanja z Luko Koper, skupaj pa

Skupno število odpravljenih vlakov iz Koprja
(obdobje I-VIII)



VIR: e-evidence transportne operative Koper

Skupno število sprejetih vlakov v Koper
(obdobje I-VIII)



VIR: e-evidence transportne operative Koper

skupen interes takojšnjega resnega pristopa k vsakemu poslu, tako pri nakladanju kot razkladanju pošiljk.«

Orel poudari optimizirani načrt dela, s katerim celotno vodstvo v logističnem centru že v petek dobi železniški načrt dela z vagoni ob sobotah, nedeljah in praznikih. »V preteklosti je bilo delo ob teh dneh skorajda popolnoma okrnjeno zaradi stališča vodstva Luke Koper, da je delo v teh dneh pove-

vlakov, v istem obdobju lani 5.015. V istem obdobju pa je bilo v Koper sprejetih 4.362 vlakov – kar 792 več kot lani. Poleg nenehnega povečevanja obsega dela je pomembno tudi občutno povečanje cenovno ugodnejših tovorov, kot so avtomobili, kontejnerji, generalni tovari in rezani les. V Kopru pravijo, da s povečano storilnostjo danes z lahkoto razložijo 200 do 300 vagonov na dan, medtem ko je bil v pre-

kor ne gre zanemariti zasluga sodelavcev z drugih področij podjetja, kot so vleka vlakov in vodenje prometa, ki odlično opravljajo prav vse potrebne naloge. »Brez tako uigrane in homogene ekipe sodelavcev rezultati ne bi dosegali sedanje ravni. Ne nazadnje pa želim povedati še to, da je poslovodstvo ogromno prispevalo za Koper, saj nam je po desetletju zanemarjanja z izgovorom, da ni denarja, omogočilo kar

tudi ugotavljamo, da je bilo vsaj desetletno zanemarjanje vlagan v železniško infrastrukturo zelo negativno. Zlasti to velja za prihajajoči čas, ko se bo na odprtem trgu storitev lahko obdržal in uspel samo najboljši prevoznik,« še pove Jože Orel. »Zato se skupaj z Luko in našimi uporabniki pripravljamo na izzive, ki prihajajo, in si prizadevamo, da napake iz preteklosti ne bi vplivale na naše delo v prihodnje.«

Nov produkt v službi za kombinirani transport

Oprtni vlak med Welsom
in Carigradom

V zadnjih treh letih so potekali intenzivni pogovori o uvedbi oprtnega vlaka med Halkalijem v Turčiji in Welsom v Avstriji. Marsikdo se bo vprašal, zakaj »rola« na tako dolgi relaciji. Odgovor bo našel v podatku, da blagovna menjava med Turčijo in državami članicami Evropske unije v obeh smereh čedalje bolj narašča. Poleg tega se proizvodnja čedalje bolj seli v Turčijo in še bolj proti vzhodu. Tem dejavnikom je treba prišteti še dejstvo, da se okrog 90 odstotkov blaga med EU in Turčijo prepelje po cesti. Ne moremo pa mimo dejstva, da se tudi v Turčiji čedalje bolj zavedajo škodljivega vpliva cestnih prevozov na okolje pa tudi vseh drugih posledic povečanih cestnih transportov, kot so nesreče, uničevanje cestne infrastrukture, pomanjkljiva varnost, hrup ...

Prav razvoj kombiniranega transporta, konkretno prevozov v spremljanem oprtnem prevozu, je prepričal tradicionalno cestno usmerjene špediterje in predstavnike cestnih združenj v Turčiji, da vsaj del svojega blaga preusmerijo na železnico in izrabijo prednosti, ki jih ponuja rola. To so zmanjšanje cestnega prometa, optimalna izraba obstoječih zmogljivosti, varnost, zmanjšanje hrupa in vplivov na okolje, zmanjšanje cestnih taks ter manj težav na mejah.

Dogovarjanje o novi povezavi se je še posebno intenzivno odvijalo v zadnjih dveh letih med železnicami Turčije, Bolgarije, Srbije, Hrvaške, Slovenije, Avstrije, Romunije in Madžarske. V pogovorih o naj-



Slavnostno okrašen je novi oprtni vlak iz Carigrada proti Welsu prvič odpeljal 22. septembra.

bolj optimalni poti vlaka in o njegovih tehničnih parametrih so sodelovali tudi predstavniki cestnih združenj, zasebnega sektorja ter ministrstev. In končno je bila na sestanku v Carigradu avgusta letos med železnicami Turčije, Bolgarije, Srbije, Hrvaške, Slovenije, Avstrije in operaterjem Ökombijem sprejeta odločitev o začetku obratovanja oprtnega vlaka na relaciji Halkali-Wels. Sklenjeno je bilo, da je bruto masa vlaka 1.100 ton, njegova dolžina pa 520 metrov. Vlak sestavlja največ 20 nizkopodnih vagonov. Skupna razdalja, ki jo oprtni vlak prevozi po X.



koridorju, je 1.979 kilometrov. Za pot na relaciji Halkali-Wels smo predvideli tranzitni čas 68 ur, v obratni smeri pa 72 ur. Že sredi septembra, natančneje 22. septembra, smo na pot pospremili prvi vlak v smeri sever-jug, ki je zahvaljujoč angažiranju vseh udeleženi

železnic svojo vožnjo opravil v skladu s pričakovanji naročnika in uporabnikov. Na tem mestu bi se rad zahvalil naši proizvodnji (obema operativama, vleki, TVD). Njihova zasluga je, da je vlak, kot so to poudarili kolegi avstrijskega tovarnega prometa RCA, ki so vlak spremljali, kar »letel« po našem omrežju. Na slovesnosti ob prvem vlaku na relaciji Halkali-Wels v Carigradu je bilo slišati optimistične napovedi, da se bo pogostost voženj vlakov, ti trenutno vozijo enkrat na teden v vsako smer, že v šestih mesecih povečala na en vlak na dan, in to v vsako smer.

Zagotovitev optimalnih možnosti za povečanje varnosti prometa

Vožnje vlakov po nepravem tiru dvotirne proge

V skladu z zahtevami Evropske unije je treba Slovenske železnice usposobiti, da bodo lahko konkurenčno nastopale na trgu in zagotavljale javni interes na področju železniškega prometa. Posodobitev železniške infrastrukture na glavnih smereh prevoza tovora, predvsem z vzpostavitvijo interoperabilnosti železniške infrastrukture, lahko bistveno poveča konkurenčnost železniških prevoznikov ter jim omogoči povečanje tržnega deleža.

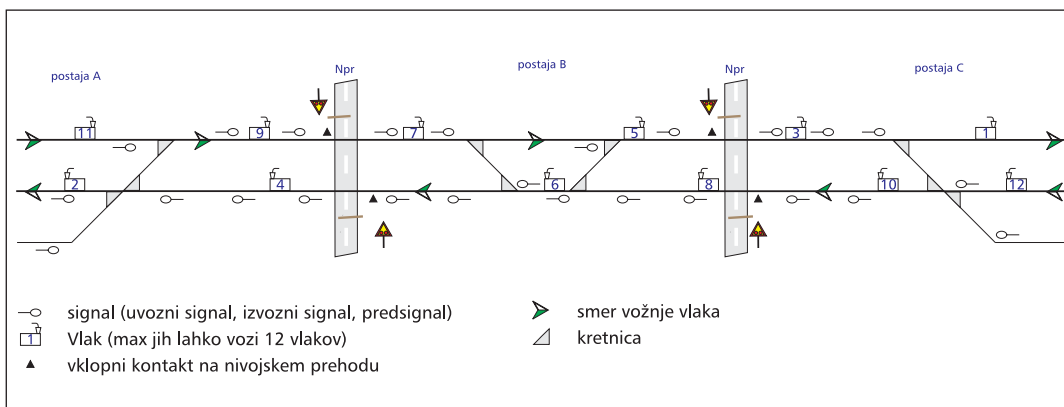
Na podlagi ugotovitev evropske komisije in z namenom povečanja konkurenčnosti železniških prevozov v Sloveniji so po Nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture prednostne tiste investicije v javno železniško infrastrukturo, ki povečujejo konkurenčno sposobnost železniških prevozov, zmanjšujejo stroške vzdrževanja infrastrukture in vodenja prometa ter povečujejo varnost železniškega prometa. Slovenske dvotirne železniške



proge (Dobova-Zidani Most-Ljubljana, Ljubljana-Sežana in Zidani most-Maribor) so pretežno opremljene z elektro-

relnimi signalnovarnostnimi napravami (v nadaljevanju ERSVN), z izjemo odseka proge med Ljubljano in Sežano, ki se

opremlja z elektronskimi signalnovarnostnimi napravami. Vožnje vlakov na dvotirni progi potekajo praviloma **dvotirno** (po enem tiru v eno smer, po drugem tiru v nasprotno smer), razen na krajših odsekih (Ljubljana-Ljubljana Zalog, Maribor Tezno-Maribor in Logatec-Rakek-Postojna; okrog 35 kilometrov). Tu je proga opremljena s signalnovarnostnimi napravami, ki omogočajo dvosmerni (obojestranski) promet in vožnje vlakov lahko neovirano potekajo izmenično (po obeh tirih v obeh smereh).



Prikaz vožnje vlakov na dvotirni progi – (dvotirno)

(Nadaljevanje prihodnjic)

Velik potencial v prometu z Rusijo

Med 17. in 21. septembrom je delegacija prometnega ministrstva obiskala Rusijo. Mag. Janez Božič se je udeležil Bajkalskega ekonomskega foruma in se tudi srečal z ruskim prometnim ministrom Igorjem Levitonom.

V slovenski delegaciji je sodeloval tudi dr. Jože Jurkovič, ki je obisk Rusije izbral za srečanje z generalnim direktorjem Ruskih železnic Vladimirjem Jakulinom. Pogovori so pokazali, da je potencial v sodelovanju med slovenskimi in ruskimi železnicami še velik. Do zdaj neposrednega sodelovanja ni bilo, saj so bile Slovenske železnice le eden izmed členov v transportni verigi. Oteževalna okoliščina pa je bila tudi uporaba različnega transportnega prava, saj države EU uporabljajo Cotif, železnice nekdanje Sovjetske zveze pa so do pred kratkim poslovale po sporazumu SMGS.

Za blagovno menjavo med Slovenijo in Rusijo je značilno, da uvoz pada, izvoz pa narašča. V uvozu v Slovenijo je največ nafte in derivatov, v izvozu pa kemičnih proizvodov. V skupnem obsegu blagovne menjave med obema državama je nafte in derivatov kar za 77 odstotkov. Lani smo Slovenske železnice prepeljale le 4,1 odstotka vsega blaga, ki potuje med obema državama, kar kaže, da je priložnosti za izboljšanje res več kakor dovolj.

Uveljavitev enotnega prevoznega dokumenta CIM/SMGS, ki skupaj z dodatnimi določili velja od 1. septembra naprej, daje priložnost za dvig konkurenčnosti železniškega transporta; saj se bo zaradi poenostavitve administrativnega poslovanja skrajšal potovalni čas, znižali pa se bodo tudi transportni stroški. Poleg tega so prevozi po tovnem listu CIM prej

potekali le do mejnega prehoda Zahony oziroma nekaterih ukrajinskih postaj, nato pa so Madžarske oziroma Ukrajinske železnice izstavile tovorni list v skladu s sporazumom SMGS. Končni uporabniki ali pošiljatelji na območju nekdanjih držav Sovjetske zveze so bili Slovenskim železnicam neznani. Z novim načinom dela pa se lahko tudi evropski železniški prevozniki sami vključujemo v tržna dogajanja in se neposredno dogovarjamo z začetnimi oziroma končnimi uporabniki naših storitev.

»Priložnost za povečanje železniškega prevoza so zlasti tranzitni prometni tokovi, ki izhajajo iz blagovne menjave na relaciji Italija-Francija-Španija-Rusija,« je napovedal dr. Jurkovič. Predlani je na tej smeri potovalo kar 66 milijonov ton blaga, velika večina pa ga potuje po morju, zlasti v uvozu iz Rusije. V izvozu v Rusijo pa je delež železniškega transporta manjši od desetih odstotkov.

»Menimo, da tako v blagovni menjavi med Slovenijo in Rusijo kot v blagovni menjavi omenjenih držav z Rusijo obstajajo možnosti za povečanje tržnega deleža železnic, tako s prevozi v konvencionalnem prometu kot kombiniranem prometu,« je še povedal generalni direktor. Zato je ruskemu kolegu predlagal srečanje na ravni strokovnih sodelavcev, ki se bodo dogovorili o nadaljnjih tržnih dejavnostih za pridobivanje blaga in oblikovanje ponudb ter prodajnih instrumentov. Na državni ravni pa bo sodelovanje obeh železnic podprl tudi sporazum obeh vlad o sodelovanju na področju železniškega prometa.



Načrtovano povečanje ruskega izvoza preko Luke Koper bo priložnost tudi za naše podjetje.

Aktualno

Alstom s četrto generacijo Pendolina

Italijanski prevoznik Trenitalia je naročil 12 Alstomovih nagibnikov ETR 600, ki lahko dosegajo hitrosti do 250 kilometrov na uro. Gre za četrto generacijo Alstomovih Pendolinov, ki v primerjavi s prejšnjo generacijo ETR 470/480 prinašajo kar nekaj izboljšav. Sedemčlenski vlak je občutno krajši kot njegov devetčlenski predhodnik. Kljub temu je v njem le 28 sedežev manj, prostor med sedeži je v drugem razredu ostal skorajda enak, v prvem razredu pa se je celo povečal. Zmanjšana je tudi raven hrupa, ki pri 250 kilometrih na uro znaša 65 decibelov; prejšnja generacija Pendolinov je bila enako hrupna že pri 200 km/h. Notranjost in zunanost novih garnitur so oblikovali v znanem italijanskem oblikovalskem studiu Giugiaro. Izboljšan je dostop za invalide, z večjimi prostori za invalidske vozičke in prilagojenimi sanitarijami. Del garnitur pa bo opremljen celo s posebnimi dvigali za invalide na vozičkih.

Novi Pendolini se ponašajo tudi s povečano zanesljivostjo delovanja ob okvari transformatorja in s nadzornim sistemom, ki lahko podatke z vlaka prenaša bazni postaji po omrežju GSM-R ali W-LAN. Pendolini Trenitalia so opremljeni z ERTMS sistemom 2. stopnje in italijanskim sistemom SCMT. Štirinajst trisistemskih garnitur, ki jih je kupil Cisalpino za vožnje med Italijo in Nemčijo in Švico, pa je opremljenih tudi s signalnimi sistemi ZUB, LZB in Signum za čezmejne vožnje.



ŠOLA!



avgust 2006

Tudi letos grem v šolo z vlakom!

MESEČNE, POLLETNE IN LETNE VOZOVNICE

Ob nakupu letne vozovnice dijaki in študentje prihranijo 4 mesečne vozovnice!

MOŽNOST PLAČILA NA OBROKE S STORITVIJO 

Vse dodatne informacije o nakupu abonentskih vozovnic dobite na večjih železniških postajah, spletni strani www.slo-zeleznice.si in e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si. Priporočamo vam, da se za nakup odločite že v predprodaji.

Vili Škoflek

Zanj ni nič nemogoče

Vilija Škofleka ni treba posebej predstavljati. Vsaj med kolegi strojevodji ne. Vili je znan po tem, da zna prav vsako, še tako nepomembno stvar koristno uporabiti in spremeniti v malo tehnično čudo, kot filmski junak MacGyver. Zato sem se prav razveselil povabila, da naj ga obiščem na njegovem domu v Vojniku, čeprav pravega razloga obiska nisem poznal. Ko pa sem jo zagledal, so se mi usta raztegnila v nasmeh do ušes in nenadoma sem se spet počutil kot otrok.

Vili, zaupaj mi, kaj je to malo čudo pred nama.

Pred nama je pomanjšani model električne lokomotive serije 342, ki sem ga izdelal povsem ročno, industrijski so samo vlečni motorčki. Lokomotiva je izdelana v razmerju 1/18, visoka je 40 centimetrov z dvignjenim odjemnikom toka in 34 centimetrov brez odjemnika toka. Dolga je 92 centimetrov, njena širina je 25 centimetrov, tehta pa 40 kilogramov. Deluje na napetost 12 voltov, motorčki pa so vezani enako kot pri pravi 342, torej 1–3 in 2–4. Razmerje zobniškega prenosa je 21/76. Vlečni motorčki so spojeni od brisalcev dobrega starega Yuga. Lokomotiva je opremljena tudi z delujočo avtopostop napravo, ki pa trenutno ni vključena. Model je torej natančna kopija prave ELOK 342.

Strašna stvar! Od kje pa ti zamisel za izdelavo?

Zamisel je že stara, saj se mi je porodila, ko sem obiskoval srednjo železniško šolo. Že od malih nog sem namreč želel postati strojevodja. Ko sem prvič zagledal »mopedak«, sem vedel, da je to prava stvar. Mere sem pobral že leta 1979, in to kar v kurilnici v Ljubljani z navadnim metrom. Kot anekdoto naj povem, da me je takratni nadzornik lokomotiv dobesedno nagnal, saj ni vedel, kaj iščem okrog lokomotive. Najprej sem imel velike težave z materialom, saj so bili takrat drugi časi. Vse sem izdeloval

ročno, od pravega orodja sem imel samo vrtalnik in varilni aparat, zato pa sem imel toliko več volje. Nato se mi je zgodila manjša nesreča z vlečnim motorčkom, in vsa stvar se je za kar nekaj let ustavila. Nadaljeval sem spet leta 2003 in lokomotivo dokončal konec avgusta letos.

Zakaj ravno 342 – 007 in ne katera druga?

V igri so bile tri lokomotive, in sicer 342 – 007, 025 in 031. Na 007 sem končal svojo prvo revizijo v času, ko sem delal v CD Moste, na 031 sem delal izpit, 025 pa je prva lokomotiva, ki sem jo samostojno vozil. Nekako mi je bila 007 najbolj pri srcu in odločitev ni bila težka.

Vsaka lokomotiva za vožnjo potrebuje progo in tvoja seveda tudi.

A seveda, brez proge pač ne gre. Postavil sem jo zelenici pred hišo, dolga je skoraj 55 metrov. Glavnega tira je za 39 metrov, stranskega tira pa še 15 metrov. Tiri so izdelani iz profilov 15 krat 6 milimetrov in 10 krat 6 milimetrov. Največji naklon proge je 93 promilov, razdeljena pa je na štiri odseke, ki delujejo kot odseki na pravi progi, saj na postavljalni mizi signalizirajo zasedenost, medtem ko se elok nahaja na katerem od njih. Premer vozne žice je 6 kvadratnih milimetrov, poligonacija pa ± 20 milimetrov. Na progi so



Električna lokomotiva 342 – 007, mala lepota iz Vojnika.



Levo Robert, desno Vili, v sredini glavna zvezda prispevka.

tri kretnice – dve električni in ena ročna. Proga je opremljena z dvema glavnima signaloma, ki delujeta na izmenično napetost 24 voltov, pred-signal pa je še v delu. V načrtu imam tudi izdelavo avtomatskega progovnega bloka.

Kako upravljaš lokomotivo in progo?

Oboje vodim iz centralnega mesta. Upravljanje lokomotive ima deset stopenj, sistem je podoben bobnu z bakrenimi trakovi pod upravljalnim pultom v kabini prave 342, za upravljanje kretnic in signalov pa imam enak postavljalni pult, kot ga imajo vlakovni odpravniki na postajah. Signalizacija je pov-

sem enaka tistim na pravih postajah, tudi tipke in njihova funkcija ter upravljanje so povsem enaki. Sistem je sestavljen iz relejev, je povsem ročne izdelave, zanj pa sem potreboval štirinajst dni.

In Vili ne bi bil Vili, če ne bi imel načrtov za prihodnost.

To pa to. Progo bi rad podaljšal, tako da bi obkrožila hišo, vendar pa bi moral del potekati v predoru. Ker pa ni priporočljivo, da se teh 40 kilogramov iztiri v predoru, bom o tem še premislil. Zanesljivo pa se bom nekoč lotil izdelave eloka 363. Ročnega dela seveda ne bo več toliko, saj je sedaj material veliko lažje dosegljiv. Bo pa imela nova lokomotiva popolnoma delujoč zračni sistem s kompresorjem, tako kot »brižita«, in tudi zavorni sistem z zavornimi valji in zavornjaki. Pri meni je pač tako – brezdelje ne pride v poštev.

Pa je mogoče doma izdelati tudi EMG 310 – Pendolino z delujočo nagibno tehniko?

Na to zadnje vprašanje nisem dobil odgovora, temveč samo razmišljujoč pogled v daljavo in skrivnosten nasmeh, oba pa sta obetala veliko. Vili Škoflek je pač tak. Kdor ga pozna, ve, da zanj ni nič nemogoče.

Pod Goro Oljko se pogled razširi na dolino Savinje pri Letušu.

Na izlet z vlakom

Iz Polzele v Šmartno ob Paki

Ker je sprehod prijeten, ni razloga, da bi vrh Gore Oljke ne poseleli nekaj več časa ter premislili, kaj bi se zgodilo, če bi šli naprej in ali je to res potrebno. Čaka nas namreč le še spust, tistih dobrih 500 višinskih metrov vzpona iz Polzele pa je prišlo ravno prav, da iz planinskega doma ne odidemo neokrepčani. Poleg tega je posedanje vrh 733 metrov visoke gore nad sotočjem Pake in Savinje zelo primerno za spodbudo nadaljnjih poti tu okoli. Kar poglejmo: začeli smo po Savinjski planinski poti, ki se ji je kmalu zatem pridružila Andraška pot. Zatem sta se pod Goro Oljko priključili Martinova pot in Šaleška pot in zdaj so vse štiri in mi z njimi vred tu na vrhu. Menda samo zato, da se dobro razgledamo in pretuhtamo, na katero od teh poti naj nas naslednjič zanese pot. Z ž. p. Polzela krenemo po cesti levo in na razcepu, kjer zagledamo kažipot *Gora Oljka 2^h* in *Vimperk 1/2^h*, zavijemo desno. Ko prečkamo Podvinsko strugo Savinje, zavijemo po cesti levo in zatem z nje pod daljnovidom desno, po kolovozu navzgor proti hišam ali prečno čez travnik do ceste in po njej levo gor. Skozi Podvin pri Polzeli se vzpnemo do hiše št. 48B, ki je levo nad cesto, pred njo pa je na drevesu dobro vidna markacija.



Na poti je vsak korak adut; drugače pa črka A označuje Andraško pot, S pa Savinjsko planinsko pot.

Mimo hiše in nato skozi gozd se vzpnemo do cerkve sv. Miklavža na 448 metrov visokem Vinskem vrhu.

Nadaljujemo po dobro označeni poti proti Gori Oljki skozi gozdove, mimo vinogradov in mimo pravljično nadihnjene samotne domačije do asfaltne ceste. Zavijemo po odcepu desno in se po cesti vzpnemo do gostilne Jug. Za njo se pot cepi: z ovinka naravnost gor se lahko na Goro



Poti, ki držijo čez Goro Oljko, vabijo na daljše pohodniške razvezave.

Oljko vzpnemo po strmejši poti, če gremo naprej po cesti in nato z nje levo navkreber, pa na vrh pridemo po položnejši romarski poti. Iz Polzele do vrha hodimo okoli **2 uri**.

Mimo planinskega doma, ki je odprt vsak dan, razen ponedeljka, sestopimo do verskega znamenja na ovinku in nadaljujemo levo navzdol. Ko pridemo na preval pod vzpetino Brezovec, čez katero se nadaljujejo vse

označene poti, razen Savinjske planinske poti, nas kažipot usmeri levo dol v Šmartno ob Paki. Ko pridemo v dolino, se najprej po cesti pa zatem čez travnike sprehodimo do Rečice ob Paki, kjer na glavni cesti zavijemo desno in gremo po pločniku približno 500 metrov daleč, zatem pa zavijemo desno in mimo okrepčevalnice Malus (v sredo je zaprta) pridemo na ž. p. Šmartno ob Paki. Z vrha do železniške postaje hodimo okrog **45 minut**. Skupaj malo **manj kot 3 ure** hoje.

Pot je dovolj nazorno označena, da karte niti ne potrebujemo, za seznanitev s temi krajih pa pride ta prav turistična karta Spodnja Savinjska dolina (1 : 30.000) in izletniška karta Zgornja Savinjska dolina (1 : 50.000).

Vlaki na progi Celje-Velenje vozijo le med tednom, zato si ob priložnosti privoščimo posebno primeren dan za izlet. Iz Velenja se odpeljemo ob 6.27, 7.32 ali 9.29, iz Celja ob 6.36, 8.30 ali 10.33. Vožnja iz Velenja do Šmartna ob Paki traja okrog 20 minut, iz Celja pa malo manj kot 30 minut.

Za vrnitev iz Šmartna ob Paki proti Velenju sta primerna vlaka ob 16.29 ali 20.03, proti Celju pa ob 16.26 ali 19.48.

Ko te ropot koles zaziblje v spanec ...

Za potovanje po Evropi je, vsaj zame, vlak »zakon«, saj daje svobodo, udobje, brezskrbnost in še kaj. No ja, tudi nekaj poklicne radovednosti je poleg. Vedno znova namreč želim videti, kaj imajo pri »sosedih«: kje so boljši in kje morda tudi ne ... In ne nazadnje – železnico doživljati kot potnik, je za vsakega železničarja dobrodošla izkušnja.

Tako je bilo tudi letos. Za enotedensko potovanje po Evropi sva s kolegico spet izbrali vlak. In da bi čas čim bolje izkoristili, sva se odločili čim več potovati ponoči. Rečeno, storjeno. Na informacijskem centru ljubljanske železniške postaje sva rezervirali izbrane spalnice in ležalnike, za potovanja podnevi pa sva se prepustili sreči. Najino prvo noč na spalniku sva preživel na relaciji Dunaj-Praga v

vlakcu D 202, ki z Dunaja odpelje ob 22.33. Potnik, ki potovanj z vlakom ni vajen, ima na dunajski postaji kar nekaj težav. V Prago v omenjenem vlakcu namreč vozi le direktni spalnik, medtem ko osnovni vlak pelje v Varšavo. Na elektronski tabli v postajnem poslopju direktni vagon ni naveden, in če tega ne bi vedela, bi bila še sama krepko v dvomih. Spalnik čeških železnic je imel na plečih že kar nekaj let. Edino, kar sva v spalniku dobili, je bil hermetično zaprt plastični kozarec z enim decilitrom vode za umivanje zob. Vode za žejo ni, prav tako ne zajtrka. In če sem bila iz drugih spalnikov vajena, da so nas spremljevalci vedno poučili, da se je treba zakleniti, smo na tej vožnji imeli vrata na stečaj odprta, s hodnika pa vonjali

cigaretni dim. Spremljevalcu se prav tako ni zdelo potrebno, da bi nas pred prihodom v Prago zbudil – pa čeprav bi bilo to glede na zgodnjo uro prihoda (ob 5.07) več kot logično. A ker je pač Praga zadnja postaja omenjenega spalnika, njegova napaka ne bi imela hujših posledic. Zbudili bi naju čistilci ali pa drugi železniški delavci.

Potem, ko sva si ves dan po Pragi brusili pete, sva se pozno popoldne spet znašli na železniški postaji, čakajoč najino naslednje prenočišče, in sicer spalnik v vlakcu R 207. Spalnik, ki vozi na relaciji Praga-Zürich, je bil skorajda prazen. Spremljevalec se je prikazal tik pred odhodom vlaka, sicer pa je bil izredno prijazen. Celo tako, da je naju namestil v kabini double namesto v kabini

tourist, za katero sva imeli plačani dodatek. Ko sem ob pogledu na kabino izrazila dvom, je pojasnil, da nama bo v double gotovo prijetnejše. Seveda naju o tem ni bilo treba prepričevati ...

Spalnik, sicer last avstrijskih železnic, je bil novejše izdelave in neprijetno boljši od tistega v prejšnji noči. Nasproti ležišč je mizica z udobnim sedežem, pri vratih pa ličen toaletni kot, ki se lahko v celoti zapre in skriva pogledu. Na mizici je bila za vsakega potnika pripravljena plastenka gazirane vode, v toaletnem kotičku pa še plastičen, hermetično zaprt kozarček navadne vode za umivanje zob. V ceno spalnika je bil všteti tudi zajtrk, pri čemer si vsak potnik zvečer na posebnem listku poljubno izbere štiri izmed jedi in napitkov. Za vsak dodatni izdelek je treba doplačati en evro. Izbrati je mogoče med več vrstami toplih napitkov (kava, kava brez kofeina, več vrst čajev), več vrstami kruha (črni, sveže žemljice, sladki kruh), sok, sveže sadje, jogurt, salamo, sir, šunko, marmelado, med, maslo ... Izbira je skratka na ravni dobrega hotela.

Zjutraj je spremljevalec na pladnju prinesel zajtrk – vse natančno tako, kot sva naročili. O postrežbi torej vse najboljše. A solidna storitev človeka ne sme uspavati, da sicer ne bi skrbel še za vse drugo, kar se dogaja. Spremljevalec je namreč pomotoma complete najinih vozovnic (za celotno pot!) dal edini odrasli sopotnici v spalniku in ta jih je tudi brez besed pospravila, kot da so vozovnice njene. Ko sva ga pred Zürichom že malce nestrpno pobarali, kdaj nama bo vrnil vozovnice, naju je najprej hotel prepričati, da nama jih je že dal, in šele nato se je zavedel svoje napake. Ob misli, da bi lahko ostali brez



V spalniku je zadišala tudi kava.

vozovnic, če bi potnica izstopila pred Zürichom – njej je vozovnice namreč izročil že veliko prej – me je oblil mrzel pot. V bistvu sva bili skoraj na začetku poti, ki je ne bi mogli več nadaljevati, in tudi vrnitev brez nakupa nove vozovnice ne bi bila mogoča! Da bi spremljevalcu, ki se je nahajal na ozemlju tretje države, kaj uspelo urediti, krepko dvomim. Pa čeprav je bila krivda edino in samo njegova – posledice pa bi nosile midve! In še pripomba na točnost. Tudi v pregovorno točni Švici vlaki zamujajo. Vsaj naš ni bil točen.

tako da se je treba v primerjavi s spalnikom malce stisniti. Bele bombažne rjuhe so bile zašite v obliki spalne vreče in tudi vzglavnik je imel belo bombažno prevleko. Spalniki in ležalniki v omenjenem vlaku so cona brez kajenja. Vlak je opremljen z detektorji dima – tudi stranišče – na kar je spremljevalec posebej opozoril po ozvočenju. Kaditi je možno edino v bistroju. V ceno ni všteti nobenih dodatnih storitev, niti kapljice vode. Se je pa sprevodnik odrezal pri napovedih ob prihodu v Amsterdam: informacije je posredoval kar v petih

garnituri je pisalo Amsterdam CS – čeprav sva potovali v nasprotni smeri. Vlakospremno osebje je v Amsterdamu očitno pozabilo spremeniti napis. Za najino dodatno smolo v naši garnituri ni bilo sprevodnika, z domačini pa si tudi nisva mogli pomagati. Tako sva sedeli kot na trnih, budno spremljali napovedi in si šele malce pred Rotterdamom, ko je sprevodnik po ozvočenju dal natančno informacijo s številkami garniture, oddahnili. Pri tem je bilo seveda bistveno, da si razumel bodisi nizozemščino ali pa angleščino. In mimogrede, spre-

go, je sprevodnik popravil napoved – da se je zmotil in da vlak pelje v Amsterdam. A glej ga zlomka, nisva se še niti ponovno pošteno usedli, ko je sledila nova napoved: »Ne, vlak ne bo peljal v Amsterdam, izjemoma je treba v Rotterdamu izstopiti.« Kljub zmedi je vlakospremnemu osebju vseeno treba priznati, da so sprevodniki šli skozi ves vlak in tako obvestili tudi tiste, ki so napoved morda preslišali ali pa je niso razumeli. S prtljago smo se torej vsi znašli na peronu in na srečo je bilo naše nadaljevanje poti organizirano tako, da nam s perona ni bilo potrebno hoditi nikamor. Nov vlak je odpeljal z istega perona in še celo z istega tira.

Zadnjo noč najine poti sva prepotovali z ležalnikom vlaka CNL 319 na relaciji Amsterdam-München. Na začetni postaji smo vstopili štirje sopotniki in se vsi relativno kmalu tudi spravili v ležeči položaj – zadnji sopotnik na zgornjem pogradu. Po nekaj urah vožnje me je prebudilo butanje po vratih. Dva potnika sta želela vstopiti, a nikakor nista mogla odpreti vrat. Slišala sem, da sta poklicala spremljevalca, ki je vrata odprl ... s ključem. V polsnu sem še slišala, kako sopotnik z vrhnjega pograda sprašuje, kako je mogoče, da so bila vrata zaklenjena, saj jih on, ki jih je kot zadnji zapiral, ni zaklenil. Do tistega trenutka so me obhajale misli, da smo bili pač varno zaklenjeni in da morebitni dolgoprstneži s hodnika niso imeli pri nas nobene možnosti, postavljeno vprašanje pa me je v hipu predramilo. »Kaj bi bilo, če bi ...?« Raje nisem nadaljevala z mislimi v to smer.

En teden potepanja po Evropi je minil, kot bi mignil. Za konec kaže dodati le to, da je treba vedno potovati z odprtimi očmi in ušesi. Tudi če misliš, da ti je že vse znano, so presenečenja vedno mogoča. Prijetna in tudi tista, ki to niso. In brez znanja tujih jezikov tudi ne gre ali pač gre, vendar precej težje. Sicer pa potovanja z vlakom zlepa ne bi zamenjala za potovanje z avtom, pa če nosi še tako zvenečo blagovno znamko.



V ležalniku se potuje nekoliko skromneje.

Dan v Švici sva preživel delno na trdnih tleh, delno pa so se pod nama vrtela kolesa različnih vlakov. V zvezi s tem morda le en, za nas posebej zanimiv podatek. Na vlakih, s katerimi sva se vozili, je bilo enako število vagonov 1. in 2. razreda. V Švici je torej bistveno večje povpraševanje po 1. razredu kot kje drugje.

In nato spet noč na kolesih – tokrat v vlaku CNL 40408 na relaciji Zürich-Amsterdam, kjer sva imeli rezerviran ležalnik. V ležalniku so kabine s šestimi ležišči,

jezikih: v angleščini, francoščini, nemščini, italijanščini in nizozemščini.

Na dnevni relaciji Amsterdam-Hoek van Holland sva se že velikokrat peljali in zadevo že znava »na pamet«. A ko je sprevodnik napovedal, da se v Rotterdamu vlak deli, je to obvestilo v nama zbudilo kar malce strahu. Prestopati s prtljago pač ni prijetna zadeva, še zlasti če imaš le malo časa. Kljub poskusom, da bi ugotovili, v kateri enoti sva, nama to ni uspelo. Na elektronski tabli v

vodnika do konca vožnje ni bilo na spregled.

O vlakih okrog Londona vse najboljše, morda kaže omeniti le, da na najinih štirih vožnjah niti enkrat nisva videli sprevodnika. Na tej poti je bilo, kot da z Nizozemsko nekako nimava sreče. Čeprav sva pri vrnitvi iz Anglije na postaji Hoek van Holland vstopili v pravi vlak – vsaj tako sva bili prepričani – naju je v Rotterdamu presenetila napoved, da vlak vozi le do te postaje. Še preden nama je uspelo s polic potegniti prtlja-

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**



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