

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

## Aktualno

**Letos skoraj šest milijonov evrov dobička**

## Aktualno

**Predsednica vlade obiskala razstavni prostor SŽ  
na Mednarodnem sejmu obrti in podjetnosti**

**Urejanje železniške postaje Jesenice**

## Fotoreportaža

**AutoSlaap Trein**

## Reportaža

**Z vlakom v Emino deželo**

## Zanimivosti

**Nekdanje železničarsko letovišče Rovinj**

## Zanimivosti

**Sao Bento, ena od desetih najlepših  
železniških postaj na svetu**





***Prevozi malih pošilk po vsej Sloveniji,  
od vrat do vrat, v 24 urah!***

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko  
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

**080 10 66**

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,  
lahko tudi v sosednjih državah,  
in jo po ugodni ceni pripeljemo na želeni naslov.**

**Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!**

SŽ-Tovorni promet, d. o. o.  
Profitni center SŽ Ekspres  
Kajuhova 51  
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: [szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si](mailto:szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si)

[www.szexpress.si](http://www.szexpress.si)

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. oktobra 2013.



AutoSlaap Trein – novost, ki je postala uspešnica  
Avtor fotografije: Miško Kranjec



## Aktualno

Letos skoraj šest milijonov evrov dobička

2



## Aktualno

Predsednica vlade obiskala razstveni prostor SŽ na Mednarodnem sejmu obrti in podjetnosti

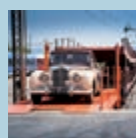
3



## Aktualno

Urejanje železniške postaje Jesenice

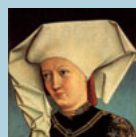
4



## Fotoreportaža

AutoSlaap Trein

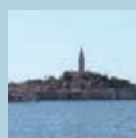
12



## Reportaža

Z vlakom v Emino deželo

16



## Zanimivosti

Nekdanje železničarsko letovišče Rovinj

21



## Zanimivosti

Sao Bento, ena od desetih najlepših železniških postaj na svetu

22



1

**Uvodnik**  
Janez Krivec  
Odgovorni urednik

Po poletnem premoru vas spet pozdravljam na straneh Nove proge. Začenjamo z zelo dobro novico za podjetje, gospodarsko okolje in tudi širše za državo, in sicer da SŽ letos načrtujejo skoraj šest milijonov evrov dobička. Leta spopadanja s poslovnimi izzivi in splošno negativno klimo v gospodarstvu, večkrat potencirano zategovanje pasu – tu mislim predvsem na ukrepe, ki smo jih zaposleni na SŽ sami sprejeli na svoja pleča – je očitno končno obrodilo sadove. Kljub izjemnim številkam je treba vedeti, da je to šele konec začetka procesa, torej zdrav temelj, na katerem lahko tako edinstveno podjetje, kot so SŽ, umestimo v mednarodne gospodarske tokove, in verjamemo, da bo poslovno uspešno tudi v prihodnje. Prihodnost železnice je zelo odvisna tudi od posluha in dobrega sodelovanja z državo, z odločevalci, ki na strateški ravni načrtajo pot in skrbijo za ključne gradnike države. Vodstvo Slovenskih železnic in številni drugi strokovnjaki, ki jih je v našem podjetju precej, večkrat opozarjajo na manj primerne odločitve države in predlagajo številne potencialne izboljšave, ki bi še dodatno pomagale SŽ in državi. Dobro sodelovanje in razumevanje načina delovanja podjetja, kot je železnica, je po mojem mnenju prav tako pomembno, kot pravilne poslovne odločitve, timing, varčevanje in racionalizacije, kar na SŽ uspešno udejanjamo že kar nekaj časa. Zdravi temelji so ključni za prihodnji razvoj.

Pred kratkim se je končalo evropsko prvenstvo v košarki, prireditev, ki jo je samo v Evropi spremljalo več milijonov športnih navdušencev. Še preden pa se je EuroBasket 2013 poleti začel in so se v jeseniško dvorano, kjer so se spopadle košarkarske ekipe, zgrnile množice navijačev, so SŽ sodelovale pri izjemni akciji, ki je temeljila na prostovoljstvu in odličnem sodelovanju z organi lokalne samouprave. Na Jesenicah so železničarji in drugi prostovoljci urejali in polepšali železniško postajo, ki je bila pred tem kar nekaj časa v zelo slabem stanju. Na SŽ so akcijo, ki se je začela na pobudo krajanov Jesenic, nadaljevali in po delovnem koncu tedna sredi avgusta, ko je postajo urejalo okrog sto prostovoljcev, dela končali ter opravili še vse drugo. Več o rezultatih dobrega sodelovanja je v slikah in besedi na začetnih straneh Nove proge.

V tokratni reviji končujemo zanimivo zgodbo o železniški livarni, ki je do pred nekaj leti delovala v Šiški v Ljubljani. Aleš Lajovic nam v četrtem nadaljevanju predstavi bogato zgodovino livarne in z mnogo tehničnimi podrobnostmi razloži delo, tehnologijo, razmere in produkte železniške livarne. Zgodba, ki smo jo razdelili v štiri nadaljevanja, je zanimiv vpogled v dogajanje v stavbi, ki sem jo sam iz vlaka velikokrat opazoval, pa do sedaj nikoli zares razumel, kaj se je tam dogajalo. Kljub temu, da danes tam ni več livarjev, peči in vroče kovine, avtor piše, da že obstajajo načrti, kaj se bo tam dogajalo v prihodnje.

Tudi šahisti so po poletnem počitku polni energije in nadaljujejo s šahovskim ciklom SŽ. O rezultatih in tudi o železničarju, ki je državni prvak v dopisnem šahu, pa si lahko, kot po navadi, preberete na zadnji notranji strani revije.

Spoštovani bralci, veliko užitek pri branju Nove proge in mnogo energije v letošnji jeseni!

# Letos skoraj šest milijonov evrov dobička

Slovenske železnice so lani kljub zelo težkim gospodarskim razmeram občutno izboljšale svoje poslovanje. Skupina SŽ je leta 2012 dosegla pozitivni EBIT v višini 8,52 milijona evrov, pozitivni EBITDA v višini 48,59 milijona evrov in 3,48 milijona evrov čistega dobička

## Nadaljnje izboljšanje poslovnih rezultatov

Za letos je predvideno nadaljnje izboljšanje poslovnih rezultatov. Rebalans poslovnega načrta za Skupino SŽ, h kateremu je dal soglasje nadzorni svet, predvideva pozitivni EBIT v višini 16,72 milijona evrov,

pozitivni EBITDA v višini 56,92 milijona evrov in čisti dobiček v višini 5,95 milijona evrov. Poslovni prihodki bodo dosegli 501 milijon evrov, kar je za 51 milijonov evrov več kot lani.

## Predvideno povečanje količine prepeljanega blaga

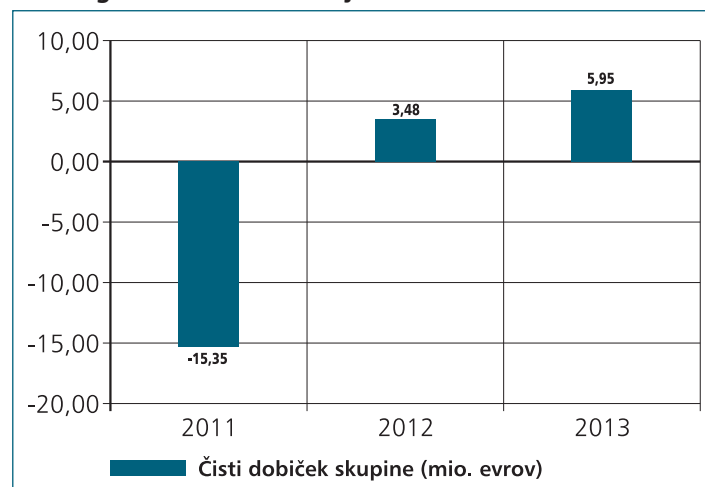
Slovenske železnice so lani prepeljale 16,2 milijona ton blaga in 15,5 milijona potnikov. Za letos je predvideno, da se bo količina blaga povečala za dober odstotek – na 16,3 milijona ton. Število potnikov bo predvidoma doseglo 16 milijonov, kar je za 3,4 odstotka več kot lani.

V prvih štirih mesecih leta je skupina Slovenske železnice dosegla pozitiven rezultat iz poslovanja v višini 562.000 evrov.

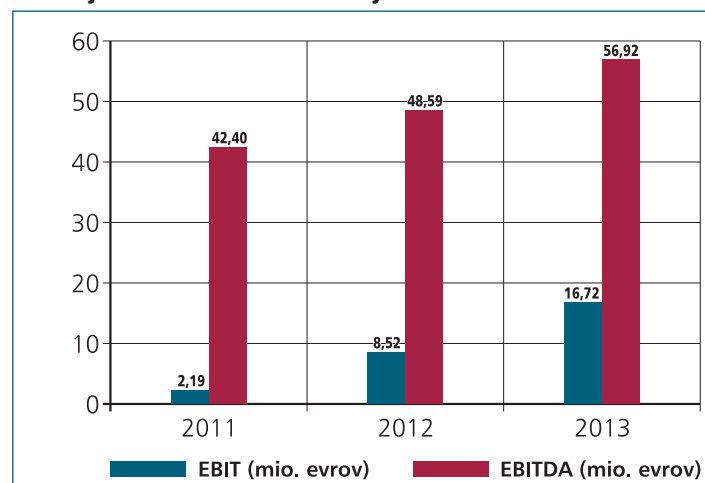
Letos se na Slovenskih železnicah nadaljuje poslovna, kadrovska in finančna sanacija. Njen del je tudi kadrovsko prestrukturiranje z zmanjševanjem števila zaposlenih, ki je povezana s centralizacijo in racionalizacijo vseh splošnih podpornih procesov.

Zmanjševanje števila zaposlenih bo potekalo predvsem s pospešenim upokojevanjem vseh tistih delavcev, ki izpolnjujejo pogoje za upokožitev, z vključevanjem delavcev v program reševanja presežnih delavcev in z drugimi socialno vzdržnimi oblikami reševanja prezaposlenosti. Letos se bo tako število zaposlenih v skupini SŽ predvidoma zmanjšalo za okrog 300.

## Čista izguba in dobiček zadnja tri leta



## Primerjava EBIT in EBITDA zadnja tri leta



## Predsednica vlade obiskala razstavní prostor SŽ na Mednarodnem sejmu obrti in podjetnosti

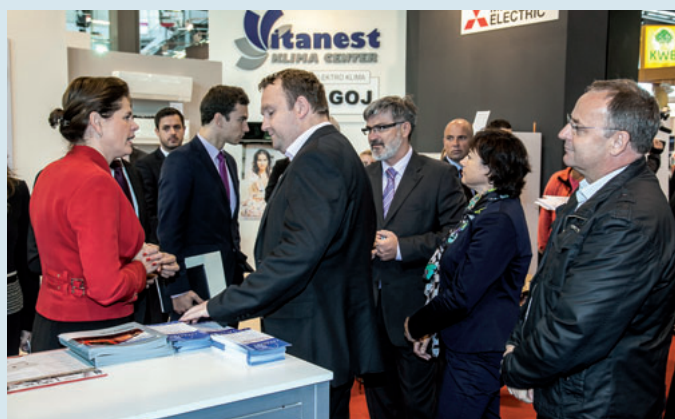
Na letošnjem Mednarodnem sejmu obrti in podjetnosti, ki je potekal od 11. do 17. septembra v Celju, so se predstavljale tudi Slovenske železnice. Svoje storitve so predstavili SŽ-Potniški promet, SŽ-Tovorni promet in Fersped. S tem so Slovenske železnice številnim obiskovalcem predstavile ponudbo celovitih logističnih storitev doma in v tujini, hitro dostavo malih pošiljk od vrat do vrat SŽ Express in pestro ponudbo potniškega prometa za potovanja v služ-

bo, v šolo ali v prostem času. V sredo, 11. septembra, je razstavní prostor Slovenskih železnic obiskala predsednica vlade Alenka Bratušek. Spremljali so jo minister za infrastrukturo in prostor Samo Omerzel, minister za gospodarski razvoj in tehnologijo mag. Stanko Stepišnik in minister za obrambo Roman Jakič.

Predsednico vlade je sprejel generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes s sodelavci in ji predstavil dejavnost skupine.



Predsednica vlade Alenka Bratušek si je v družbi generalnega direktorja SŽ Dušana Mesa z zanimanjem ogledala razstavní prostor Slovenskih železnic.



Slovenske železnice so predstavile široko paleto svojih storitev v tovornem in potniškem prometu.

Foto: Miško Kranjec

## Odgovor Slovenskih železnic na članek Komu plačujejo Železnice, objavljen v Večeru

V Večeru je bil 18. septembra objavljen članek, v katerem je avtor podjetjem v skupini SŽ neutemeljeno očital neracionalno poslovanje z dobavitelji kljub zmanjšanju števila zaposlenih. Avtor članka pred objavo žal ni preveril dejstev na Slovenskih železnicah. Zato objavljamo odgovor Slovenskih železnic na omenjeni članek, ki je bil poslan odgovorni urednici Večera.

Spoštovani!

V sredo, 18. septembra, ste na 6. strani objavili članek z na-

slovom Komu plačujejo Železnice – in za kaj.

V njem je avtor zapisal več napačnih in pavšalnih trditev o dobaviteljih Slovenskih železnic, ki jih pred objavo žal ni preveril. Zato bi jih radi na kratko popravili in dopolnili.

Novinar piše, da naj bi bile Slovenske železnice zlata jama za odvetnike. Pri tem med drugim navaja izplačilo SŽ-Infrastruktura v višini več kot 95.000 evrov odvetniku Jožetu Ilcu leta 2012. Ta odvetnik ne sodeluje s Slovenskimi železnicami. Pri navedenem izplačilu je šlo za plačilo odškodnine na račun pooblaščenega odvetni-

ka zaradi delovne nesreče na železniški postaji Zagorje. Naj še dodamo, da poslovodstvo Slovenskih železnic dosledno znižuje vse stroške, tudi stroške odvetniških storitev. Na Slovenskih železnicah tako ni več pogodb za katere koli storitve, ne le odvetniške, s pavšalnimi mesečnimi zneski.

Brez pojasnila je za bralce zavajajoč tudi podatek o nakupu rib, ki naj bi jih Slovenske železnice kupile leta 2011. Pri Ribogojstvu Goričar ribe kupuje podjetje SŽ-VIT. Gre za nabavo za menzo v Dobovi za prehrano delavcev. Prav tako ne drži podatek, da je SŽ-VIT letos podje-

tju CCM Glory nakazal več kot 267.000 evrov. SŽ-VIT je letos za dobavo vagonskih osi nakazal 231.948 evrov.

V članku je tudi napačno navedena višina sodelovanja Slovenskih železnic, d. o. o., s podjetjem Pajk Klobuki. Strošek nabave pokrival za železniške uniforme je lani znašal 6.835 evrov, ne 13.670 evrov.

Avtorju članka bomo tudi v prihodnje na razpolago, da že pred objavo preveri vsa dejstva in se tako izogne nepotrebnemu in nekorektnemu metanju slabe luči na podjetja skupine Slovenske železnice.

# Urejanje železniške postaje Jesenice

EuroBasket 2013 in z njim evforija košarkarskih tekem se je končala, še pred začetkom tekmovanja pa so SŽ v sodelovanju z občino Jesenice in prostovoljci, združenimi v skupini »Ejga, za lepše Jesenice«, obnovile in polepšale železniško postajo Jesenice. S skupnimi močmi so železničarji in prostovoljci uredili tako notranjost kot zunanost postaje. V postajni stavbi so uredili čakalnico in avlo, zunanost postavili cvetlična korita ter uredili tudi postajni podhod. Očistili so zunanost postajne

zgradbe, pri čemer je bilo najzahtevnejše delo odstranjevanje grafitov. Vse zunanje površine postaje so tudi temeljito očistili. Pred prireditvijo EuroBasket 2013 pa so SŽ na postaji uredile tudi tehnično varovanje z videonadzornimi kamerami.

## Okrog sto prostovoljcev

V akciji, ki je potekala sredi avgusta, v soboto in nedeljo, je pomagalo urejati postajo okrog sto prostovoljcev. Med sodelujoči sta bila tudi jeseniški župan



Železničarji v akciji



Prostovoljci med urejanjem avle na ŽP Jesenice



Rokave je zavihala tudi direktorica, članica poslovodstva SŽ Jelka Šinkovec Funduk



S skupnimi močmi prenovljena in urejena avla



Prostovoljci in železničarji brusijo in barvajo ograje na postaji

Tomaž Tom Mencinger in direktorica, članica posloводства SŽ, Jelka Šinkovec Funduk. Železničarji in drugi prostovoljci so barvali stene, vrata, brusili ograje, urejali podhod, obnovili strop in še mnogo drugega. Jelka Šinkovec Funduk je dejala, da upa, da bo s to izjemno akcijo vandalizem le nekoliko omejen, in da je v prihodnje na območju železniške postaje načrtovano odprtje policijske pisarne. Po zelo uspešni prostovoljni akciji so dela dokončali profesionalni mojstri, ki so med drugim stene postaje premazali z antifragitnimi premazi.

### Velika postaja – veliki stroški

Železniška postaja Jesenice, ki je bila v preteklosti ena izmed največjih železniških postaj v slovenskem železniškem omrežju, je z vstopom Slovenije v EU svoj status izgubila, tako da so njene zmogljivosti danes preobsežne. Vzdrževanje postajne zgradbe, tirov in druge infrastrukture povzročata lastniku, državi Sloveniji, precejšnje stroške. Slovenske železnice kot upravljavec postajo vzdržujemo in urejamo na najboljši mogoč način, pri tem pa smo žal vezani na potrebno dodelitev prora-

čunskih sredstev. Dodatne stroške za vzdrževanje so na postaji povzročali vandalizem, črna odlagališča odpadkov, grafiti in drugo onesnaževanje, kar so SŽ kljub sodelovanju z občinskimi organi in Policijo do sedaj težko obvladovale.

Ker se zavedamo, da je problematiko mogoče rešiti le s podporo širše skupnosti, smo z veseljem sprejeli pobudo k sodelovanju skupine občanov »Ejga za lepše Jesenice« in predstavnikov Občine Jesenice ter se na skupnih sestankih dogovorili o ciljih in sprejeli akcijski načrt ureditve postaje.

Železničarji upamo, da bosta zgledno in dobro sodelovanje, kakršnemu smo bili priča pri urejanju postaje, ter novo urejena jeseniška postaja v prihodnje odvrnila objestnost vandalov, ki uničujejo postajno infrastrukturo in s tem kazijo podobo postaje in celotnega mesta.

»To je dokaz, da imajo Jeseničani radi svoje mesto in da želijo spremeniti stvari na bolje!« Ahmed Pašić, pobuda Ejga za lepše Jesenice.

Avtor fotografij:  
Marko Tancar



Podhod na ŽP Jesenice med deli



Nova podoba postajnega podhoda

## Sporazum o sodelovanju s Pionirskim domom

Pionirski dom, Center za kulturo mladih, letos praznuje petdesetletnico delovanja.

Ob visoki obletnici sta Pionirski dom in Slovenske železnice sklenili sporazum o sodelovanju pri skupnih dejavnostih za promocijo Pionirskega doma in Slovenskih železnic.

Sporazum sta 6. septembra v Festivalni dvorani podpisala direktorica Pionirskega doma – Centra za kulturo mladih Viktorija Potočnik in direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren.

### Pionirski dom

Pionirski dom, Center za kulturo mladih, je zavod, ki se lahko pohvali z dolgoletno tradicijo izvajanja programov s kulturno-umetniškimi in jezikovno-kulturnimi vsebinami, ki so namenjene predvsem otrokom in mladim. Pionirski dom je ustanovilo mesto Ljubljana in združilo več dejavnosti, kot so učenje tujih jezikov, gledališče za otroke, filmske dejavnosti, likovno ustvarjanje in podobno, v Ljubljani pod eno streho.



Podpis sporazuma o sodelovanju v Festivalni dvorani.

# 140-letnica proge Pivka–Reka in 80. obletnica začetka elektrifikacije naših prog

Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica je skupaj s Slovenskimi železnicami 29. junija na postaji Ilirska Bistrica pripravilo slovesnost ob 140-letnici proge Pivka–Reka in 80. obletnici začetka elektrifikacije naših prog.

Praznovanje se je začelo že v Ljubljani, kjer so se zbrali go-



stje in se z vlakom ICS odpeljali proti Pivki in Ilirski Bistrici. Krajša slovesnost s kulturnim programom je potekala na postaji Pivka, kjer je podžupan občine Pivka v pozdravnem nagovoru poudaril velik pomen proge proti Reki za kraj Pivko in širšo skupnost. V Ilirski Bistrici je vlak, s katerim so se pripeljali vodilni železničarji in drugi gostje, pozdravila Godba Slovenskih železnic Zidani Most. Sledila je osrednja slovesnost z bogatim kulturnim programom, na katero so bili povabljeni tudi gostje iz Hrvaške in Italije. Zbrane je pozdravil predsednik Društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica Ivan Simčič, slavnostna govornica na prireditvi pa je bila Jelka



Šinkovec Funduk, direktorica, članica uprave Slovenskih železnic.

Na prireditvi je bilo mogoče kupiti monografijo o razvoju elektrovleke ter priložnostni

razglednici. Pošta Slovenije pa je v počastitev obletnice izdelala priložnostni žig, s katerim





Ob visokem jubileju je izšla tudi monografija o razvoju elektrovleke na Primorskem in v Sloveniji, katere avtor je dr. Josip Orbančič, univ. dipl. ekon., ing. elektro vleke, dolgoletni sodelavec Nove proge, pisec številnih knjig in drugih znanstvenih prispevkov ter velik poznavalec elektrotehnične stroke.

V monografiji je predstavljen zgodovinski prerez elektrifikacije prog v ožjem in širšem prostoru, nanizane so podrobno o elektrovlečnih vozilih in napravah ter prikazan tudi vpliv tehničnega napredka na zgodovinski razvoj krajev ob progi.



Razvoj elektrovleke na Primorskem in v Sloveniji



so bile žigosane razglednice in monografija. Slovenske železnice so v ta namen pripravile zbirateljske vozne karte, na katerih je bil odtisnjen železniški žig z datumom slovesnosti.

V parku ob železniški postaji Ilirska Bistrica, kjer stoji lokomotiva bređa 361-106, so

uredili izvirno vozno omrežje, signal, telefonsko utico in še številne druge zanimivosti.

Po prireditvi so se navzoči družili ob okusni hrani in ohlajeni pijači, vse do odhoda vlaka nazaj proti Ljubljani.

Foto: Miško Kranjec

### Zahvala Društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica



Ob tej priložnosti se želimo v imenu Društva ljubiteljev železnic zahvaliti poslovodstvu družb SŽ, d. o. o., SŽ-VIT, d. o. o., SŽ-Potniški promet, d. o. o., SŽ-Infrastruktura, d. o. o., Železniškemu muzeju Slovenskih železnic, Godbi Slovenskih železnic ter vsem članom in simpatizerjem društva, ki so sodelovali pri pripravi in izvedbi te odmevne prireditve. Posebej se zahvaljujemo namestnici generalnega direktorja Slovenskih železnic Jelki Šinkovec Funduk za spodbudne in pohvalne besede.

Predsednik DLŽ Ivan Simčič in  
podpredsednik DLŽ mag.  
Jadran Možina.



# Enkrat železničar, vedno železničar

Enkrat železničar, vedno železničar je pregovor, ki smo ga potrdili udeleženci srečanja ob 50. obletnici maturiranja na Železniški prometni šoli v Mariboru. Sošolci, ki smo se izobraževali na železniški prometni šoli med letoma 1962 in 1963, smo se sestali v Šentjurju letos maja.

Na maturi leta 1963 nas je bilo 23. Od sedemnajstih še živelih smo se srečanja v Šentjurju udeležili: Maks Hren z ženo Marijo, Jože Koleša, Ivan Turk, Martin Planinšek, Franc Lipoglavšek, Viktor Stanjko, Ivan Marš, Jože Jelen, Janko Bezjak, Marjan Novak, Andrej Rebec.

Srečali smo se v železniškem muzeju, ker smo tako oživili spomin na način dela in varnostne naprave tistega časa. Srečanja se je udeležila tudi žena Maksa Hrena, Marija, ki je bila v tistem času na praksi v gostišču Korotan v bližini železniške postaje Studenci, kjer smo se bodoči prometniki prehranjevali.

Sošolec Janko Bezjak je na srečanju predstavil 50 let star zapis, dnevnik, o dogajanju na Železniški prometni šoli. Spomini so oživili in popoldne je bilo kar prekratko.

Posebno zanimiva je bila šolska ura, pri kateri smo nekdanji



Vodstvo šole in maturanti ŽPŠ 1962-63

sošolci poskušali v nekaj minutah strniti naše železničarsko in siceršnje življenje teh 50 let. Slišati je bilo prave romane!

Spomnili smo se tudi nekaterih zanimivih podatkov:

Ko smo začeli z delom, je bila redna mesečna obveznost

208 ur, celomesečni turnus 12/24 je tako navrgel več kot 240 ur dela. Prvih deset let smo novi prometniki opravili več kakor 66.000 delovnih ur, od tega tretjino nočnih in skoraj redno 30 do 40 nadur. Če temu dodamo še dodatno delo

pri elektrifikaciji in modernizaciji prog in varnostnih naprav, smo lahko resnično ponosni na to, kar se je v našem času zgradilo in ustvarilo. Spomini so ostali pretežno lepi, čeprav je bilo tudi nekaj neprijetnosti in težav.



Srečanje sošolcev po tridesetih letih v Kotljah. Od leve stojijo: Turk, voznik Lojze, Koleša, Kenjalo, Lipoglavšek, Novak, Rebec, Kukovičič, Škufca, Marš; čepijo: Šalamun, Smodiš, Stanjko, Grabljevec, in Kovačič.



Osebe razporedne postaje Židani Most: zunanji vlakovni odpravnik (F. Lipoglavšek), operativni pomočnik (V. Zemlak), notranji vlakovno odpravnik (P. Adam), brzojavkinji (M. Močnik in S. Lukašček), kretnika (Šmerc in Počivalšek), vozovni preglednik, urrejevalci kurjave, opremljevalci lokomotiv ...



Zbiranje sošolcev ŽPS po 50 letih

Resnično smo gradili železnico za novi čas. Za postavitev muzeja Južne železnice se je zelo potrudil Mihael Bučar, nekdanji vlakovni odpravnik in šef

postaje Šentjur, sedaj pa vodja tega muzeja.

Iskrena hvala za pomoč pri organizaciji srečanja gre Juriju Malovrhu, nekoč vlakovnemu



Pred muzejem Južne železnice v Šentjurju po 50 letih

odpravniku, šefu transportne enote Čret, županu Občine Šentjur, ter poslancu v DZ RS, danes upokojencu in predsedniku Vinogradniškega društva Šentjur.

Ker smo ostali železničarji, smo si obljubili še srečanj, ne le ob okroglih obletnicah.

Franc Lipoglavšek

## Ob slovesu

Zapustil nas je gospod Marjan Pokovec, nadvse cenjeni strokovnjak za signalnovarnostne naprave in dolgoletni zunanji sodelavec Železniškega muzeja Slovenskih železnic. V muzeju smo še posebej ponosni na izjemno bogato zbirko SV naprav, ki ji ni para ne blizu ne daleč. Trditi smemo, da je ta projekt v celoti delo gospoda Pokovca, njegov življenjski projekt, ki je vanj vložil vse svoje znanje in izkušnje. Vse življenje je namreč profesionalno deloval na tem področju, kjer je kot mlad fant začel med drugo svetovno vojno, upokojitev pa je dočkal v Podjetju za avtomatizacijo prog. Stejemo za veliko srečo, da se nam je leta 1984 pridružil in potem prihajal redno enkrat na teden oblikovat našo razstavo SV naprav.

Seveda smo že ob snovanju muzeja vedeli, da bo treba področju SV nameniti posebno

pozornost, vendar smo se srečali z nepremostljivo oviro – s pomanjkanjem znanja. Gospod Pokovec je pomenil za nas odrešitev. Z nepopisnim olajšanjem smo mu prepustili skrb za oblikovanje zbirke in se veselili vsakega novega primerka, ki ga je odbral za muzej. Poznal je vse naprave v Sloveniji in izbral najzanimivejše in najbolj reprezentativne. Strmeli smo, ko jih je potem v muzeju obnavljal in sestavljal in nam razkrival njihove skrivnosti. Bolj kot smo jih spoznavali, bolj smo ugotavljali, kako neznatno malo pravzaprav vemo o teh mehaničnih računalnikih, o vase zaokroženem tehniškem svetu v malem. Ta ljubeznivi mož toplega pogleda in blagega nasmeška pa nas je toliko le naučil, pač z neizčrpano potrpežljivostjo, da znamo z napravami delati in vsaj v osnovah razložiti delovanje obiskovalcem. Vedno zadržan



in nevsiljivo prijazen je bil do nas očetovsko razumevajoč in je vselej rad prisluhnil našim željam. Vse naprave, ki jih je bilo smiselno obnoviti v delujoče stanje, je tako tudi obnovil. Šele dobro leto je, kar mu je zdravje narekovalo, naj se umakne v domači mir in počitek.

Več kot četrto stoletja je bil nepogrešljiv član naše ekipe, resnično naš, zato moramo staro tolažbo ob ločitvi vendarle spremeniti: pač, zelo smo žalostni, da ga ni več, smo pa neizmerno hvaležni, da smo ga imeli!

Mladen Bogić

# Obvladovanje svoje vloge na delu

Delavci imamo v podjetju ali organizaciji, v kateri smo zaposleni, različne vloge. Včasih smo v vlogi podrejenih sodelavcev, drugič pa smo mi tisti, ki druge vodimo. Z leti lahko večkrat preidemo iz ene v drugo delovno vlogo. Predvsem v vlogi, v kateri smo drugim nadrejeni, do izraza nemalokrat pridejo naše različne osebnostne lastnosti in deli osebnosti, katerih se morda sami niti ne zavedamo. Pri tem je zanimivo, da se kot vodje lahko doživljamo popolnoma drugače kot pa nas doživljajo naši sodelavci.

Ste bili morda kdaj priča pogovoru med sodelavci, ki so se pogovarjali o odnosih na delovnem mestu, zlasti še o odnosu nadrejenih /vodij/ do podrejenih sodelavcev? Ste kdaj slišali spodnjo pripoved, ki gre nekako takole: *»Od kar je sodelavka postala nadrejena /vodja/, se je čisto spremenila. Sploh je ne moreš več prepoznati. Vloga vodje ji je stopila v glavo. S pozicije moči pričakuje od nas tudi nemogoče stvari. Postala je osorna, neprijazna, zbadljiva, skratka, kar nekako nečloveška in nerealna. Čeprav sva bili prej dobri prijateljici, se zdaj obnaša, kot da se nisva nikoli poznali. Sploh ne vemo več, kaj storiti? Ko sem se hotela enkrat o tem z njo pogovoriti, me je na kratko odpravila, da se nima kaj pogovarjati. Delo, da je delo in konec.«*

## Moč vodstvene vloge

Pogosto se zgodi, da položaj človeka spremeni, da postane drugačen. To misel potrjuje tudi slovenski pregovor, ki pravi: *»Če hočeš spoznati značaj človeka, mu daj oblast.«* S položajem se človek lahko potrjuje in dokazuje svojo lastno vrednost. Pri tem pa obstaja možnost, da izgubi notranji kompas in posledično

začne zgubljeni stik z realnostjo, občutek za poštenje in spoštovanje do človeka. Zaradi pozicije moči lahko postane do drugih sodelavcev krivičen, nepošten, nesramen. Ruski pregovor v zvezi s tem pravi: *»Ošabnost se spozna po vedenju, neumnost po besedah, modrost po dejanjih.«* Vedenje, besede in dejanja govorijo o njem, kdo in kakšen je torej človek. To so seveda zunanje lastnosti, ki ga označujejo. Drugo pa je, kako vse to vpliva na sodelavce, ki morajo takšnega vodjo »prenašati«, z njim delati in komunicirati. Seveda je na tem mestu smiselno tudi vprašanje, kako se ti sodelavci počutijo? Slabo počutje na delovnem mestu namreč ne more voditi k dobrim delovnim uspehom in učinkovitim rezultatom.

Pregovori na to temo nosijo v sebi pomenljiva sporočila. Romunski pregovor pravi: *»Človek dela denar, denar pa človeka.«* Položaj človeka je povezan tudi z denarjem. Nemški pregovor pravi: *»Kolikor bolj denar raste, toliko bolj krepost pada.«* Angleški pregovor pa pravi, da: *»Denar dela iz prijateljev sovražnike.«* Nekoč sem slišal, da je nekdo postal vodja, ker pač ni bilo zanj drugega primerne delovnega mesta. Da pa ni rojen za vodjo in da pri vodenju »trpi«, ker nima vodstvenih sposobnosti, vendar ga je bilo treba nekako »nagraditi«.

Lahko se zgodi, da nekdo postane vodja, ker je zelo dober delavec. Ker morda zanj v podjetju ne najdejo druge možnosti, da bi ga za njegovo dobro delo nagradili, ga postavijo za vodjo. Če takšen posameznik nima vodstvenih sposobnosti, podjetje nemalokrat izgubi dobrega delavca in dobi slabega vodjo. Slab vodja pa vpliva na celoten kolektiv, ki mu je nadrejen. To v delo pogosto vnaša

nezadovoljstvo, ker podrejeni z vodjo ne najdejo stika, ustrezne komunikacije in se napetosti med njimi samo stopnjujejo in problemi kopičijo.

Nekateri delavci si želijo zasedeti vodilni položaj, ker menijo, da so za takšno vlogo rojeni in so prepričani, da imajo posebne vodstvene sposobnosti. Drugi delavci si vodenja ne želijo, ker se zavedajo odgovornosti in hkrati svojih pomanjkljivosti, a sprejmejo izziv in se trudijo po najboljših močeh.

## Značilnosti uspešnega vodje

Dober vodja zna prisluhniti svojim sodelavcem in jih spodbujati. Zna usmerjati in uporabljati znanje, izkušnje in sposobnosti zaposlenih, ki so mu podrejeni. Ima jasno vizijo, kaj hoče in kako jo bo uresničil. Funkcionalno (čustveno zrelo) se odziva na provokacije, konflikte in druge izzive sodelavcev. Pomembno je, da zna postavljati mejo med svojimi in tujimi problemi. Če tega ne zna razmejiti, se lahko kaj hitro zgodi, da konflikte vzame preveč osebno in se ob dobronamerni kritiki drugih počuti ogroženega in napadenega. Mnogi dobri vodje so potrdili, da raje delajo

z ljudmi, ki so malo »provokativni«, kakor z delavci, ki so prilagodljivi in ubogljivi. »Provokativni« (konfliktni) delavci so bolj ustvarjalni in učinkoviti pri svojem delu. Ob tem je pomembno, kako zna vodja to njihovo »provokativnost« izkoristiti za skupno dobro, za večjo ustvarjalnost in uspešnost na delovnem mestu.

## Kdo ni učinkovit vodja?

Človek, ki se boji konfliktov in se jih izogiba, ne more biti dober vodja. Kajti konflikti so nujen, sestavni del vodenja. Če se človek ne more soočiti s konflikti in jih razreševati, bo težko uspešen kot vodja. Posameznik, ki je prepričan v svoj prav, prav tako ne bo uspešen vodja, ker mu njegovo prepričanje ne dopušča drugačnega mnenja in nasprotovanja. Tisti, ki je zamerljiv in se počuti ob mnenju drugega ogrožen in napaden, bo slab vodja, saj to s sabo prinaša vrsto težav, ki pa se jih ne rešuje. Tudi človek (pre)mehkega srca ne more biti dober vodja, ker popušča in ne zna uveljaviti reda in potrebne discipline. Če dobro pomislimo na svoje učitelje in profesorje, se lahko spomnimo, da smo mno-



# ovnem mestu



gi najbolj cenili tiste, ki so po eni strani od nas veliko zahtevali in bili strogi, po drugi strani pa so bili zelo človeški in so spoštovali našo individualnost.

Spoštovanje je ravnanje z drugim človekom, kot bi mi sami želeli, da bi drugi ravnali z nami. Spoštovanje tudi pomeni zaščito temeljnih človekovih pravic. Skozi spoštovanje se kaže civilizacijska stopnja posameznika, njegova kultura, osebnost.

## Doživljanje vodij s strani podrejenih delavcev

Seveda pa lahko tudi podrejeni delavci doživljajo ravnanje in vedenje nadrejenih sodelavcev kot konfliktno, neprimerno itd. Včasih je njihovo doživljanje realno, včasih pa nerealno. Kako torej vedeti, kdo ima v primeru konflikta prav in kdo narobe? Vsak ima pravico čutiti, kar čuti, in doživljati, kar doživlja. Pomembno je, da smo pozorni, ali se določene stvari dogajajo vedno nam in samo nam. Če je tako, je smiselno, da se vprašamo, zakaj se to dogaja ravno meni? Ali vedno

jaz doživljam, da se počutim napadenega, ogroženega ipd.? Če se to pogosto dogaja meni, je smiselno, da premislimo, ali ni mogoče naše doživljanje izkrivljeno?

Kaj lahko naredimo, da v takšnem stanju na delovnem mestu »preživimo«? Kako si lahko pomagamo, da se v takšnih situacijah ne bomo čutili poražene, da se ne bomo počutili žrtve spletk drugih/žrtve nekih zarot proti nam?

## Naš prispevek k odnosom na delovnem mestu

Kadar začutimo napetosti in zaznamo konflikte na delovnem mestu, je smiselno, da se vprašamo, kakšen je naš delež v dani situaciji? Dejstvo je namreč, da sta za takšen ali drugačen odnos vedno potrebna vsaj dva. In tudi naš delež ima svojo težo. Tudi mi imamo pomembno vlogo v tem odnosu. Naša pričakovanja, naši (pretirani ali potlačeni) odzivi soustvarjajo dinamiko odnosa in neko čustveno razpoloženje, ki lahko pri drugih sproži (miselno, vedenjsko in čustveno) ak-

cijo in reakcijo, ki sta posledica naučenih vzorcev, ki pri nas ali pri drugih lahko prebudijo doživljanje žrtve. Verbalno in neverbalno komunikacijo lahko tako eden kot drugi doživlja kot kritiko, kar povzroča razočaranja, bolečine in frustracije. S tem pa tudi sami posledično prispevamo k manjšemu občutku lastne vrednosti, k slabši samopodobi, kar nas lahko hitro potisne v vlogo žrtve in smiljenje samemu sebi. Nemalokrat v takšnem stanju iščemo zaščito v različnih sodelavcih in na različnih »naslovih«.

V dinamiki odnosov na delovnem mestu je smiselno, da smo pozorni na svoje občutke. Lahko premislimo, kako se počutimo ob reakciji svojih sodelavcev, nadrejenih, svojih bližnjih ipd.? Pozorni smo lahko na svoje reakcije ob njihovem »dražljaju«, ki v nas samih sprožijo določene »negativne« občutke. To je učinkovita pot spoznavanja nas samih, našega doživljanja, našega odzivanja. Morda se v kritični situaciji, ki nas čustveno preplavi, ne znamo postaviti za sebe, ne znamo drugemu postaviti nujne pri-

merne meje. Morda pa je naša reakcija pretirana ali celo agresivna in neprimerna. Morda dinamiko na delovnem mestu doživljamo kot konfliktno in se ne znamo z njo spoprijeti in za to druge krivimo, da so odgovorni za naše občutke in doživljanje, ki nas hromi. To pa je tisti del, s katerim lahko sami prispevamo k povečanju medsebojnih težav na delovnem mestu.

Na koncu se lahko vprašamo, v čem je potem rešitev za boljše odnose na delovnem mestu? Najprej je pomembno, da se problema zavedamo, da ga ozavestimo in si ga priznamo. Pomembno je, da smo pri tem realni, da znamo problem analizirati z več zornih kotov, kar pa je v čustveni prizadetosti lastne vpletenosti pogosto zelo težko ali celo nemogoče. Včasih je dobro o tem spregovoriti s tretjim, ki čustveno ni vpleten in nas lahko realno odzrcali. Naslednji korak je opazovanje svojega doživljanja in naših reakcij na to doživljanje. Kako globoko nas dražljaji dinamike odnosov »potegnejo« v pregloboko bolečino in razočaranje. In če teh občutkov ne moremo ubesediti, jih nekemu zaupati, začne ta bolečina razjedati našo psiho in telo. Zato je prvi korak k razreševanju medsebojnih napetosti, konfliktov in problemov na delovnem mestu jasna komunikacija o doživljanju krivic in neprimerne vedenja drugih do nas. Drugi korak pa je postavljanje jasnih meja glede (ne)dovoljenega vedenja v medsebojnih odnosih na delovnem mestu. Vljudno in spoštljivo vedenje je temelj dobrih medsebojnih odnosov ter dobrega počutja tako na delovnem mestu, kakor tudi v družini in pripomore k obvladovanju različnih vlog tako na delovnem mestu kot sicer v življenju.

Letošnja novost je postala uspešnica

## AutoSlaap Trein



Z vlakom so potovali tudi taki imenitneži kot ta bentley iz leta 1956.

Potovanje z vlakom na dopust je povsem drugačen užitek, kot ga ponujajo prepolne avtoceste in kilometrski zastoji.



»AutoSlaap Trein« izvažja s koprške postaje

Starejši železničarji se še spominjajo nočnega ekspresnega vlaka Slovenija, ki je v nekih drugih časih, ko smo še živeli v skupni državi Jugoslaviji, povezoval Ljubljano z Beogradom. Posebnost tega vlaka je bila, da je vozil v dveh delih – v prvem delu so bili samo spalniki, drugi del pa je imel poleg spalnikov in sedežnih vagonov pripete tudi lajke – vagoni za prevoz avtomobilov. V tistem času še ni bilo prave avtoceste med obema mestoma, zato je bila možnost, da prespiš noč v spalniku, zjutraj pa na cilju spočit sedež v svoj avto, privlačna, še posebej pozimi, in vlak je bil vedno dobro zaseden.

V tistih časih pred osamosvojitvijo je podoben vlak, sezonski sicer, enkrat na teden vozil med nizozemskim Hertogen-

boschem, Ljubljano in Reko. Potem pa se je zgodil razpad Jugoslavije, na Hrvaškem in v Bosni in Hercegovini je nekaj let divjala vojna, in vse se je spremenilo. Železniška povezava z Beogradom je bila prekinjena, nizozemski turisti, v strahu in ne vedoč, kje vse divjajo spopadi, pa tudi niso več prihajali v takem številu, da bi upravičili obratovanje agencijskega vlaka.

S tem se je pri nas za dolgo končalo obdobje takega načina potovanja. Pred nekaj leti so Slovenske železnice, v sodelovanju z avstrijskimi, sicer ponudile podobno storitev na sezonskem tedenskem nočnem vlakcu med Dunajem in Koprom, a je bila, kot kaže, je bila razdalja prekratka in avtocestna povezava prehitra, da bi se prišla.

Pred večerjo se je posadka vlaka zbrala za skupinsko sliko v vagonu restavraciji.





Vlak je privabil tudi veliko motoristov, še posebno angleških.

Lani pa je našim železničarjem uspel podvig. Nizozemskega operaterja Euro-Express-Treincharter, ki turistom ponuja udobna potovanja z avtovlaki, pozimi na avstrijska in italijanska smučišča, poleti pa na italijansko obalo Jadranskega morja, so prepričali, da je z letošnjo sezono eno od poletnih destinacij prestavil iz Trsta v Koper. Za ta namen so na koprski postaji prenovili nakladalne klančine ter usposobili posadko za zahtevno pritrjevanje vozil, še posebno motornih koles.

Prvi vlak je iz Hertogenboscha v Koper pripeljal 6. julija, zadnji pa je odpeljal iz Kopra 31. avgusta. V tem času je bilo v devetih vožnjah ob koncu tedna prepeljanih več kakor 1.500 potnikov ter 396 avtomobilov, 211 motornih koles in 116 koles. Zanimivo je, da se je večina potnikov, ki pa niso bili le Nizozemci, ampak jih je bilo veliko tudi iz Velike Britanije, Belgije in Francije, z vlakom peljala le v eno smer, medtem ko je v drugo smer potovala s svojim motornim vozilom po cesti.

Nizozemci so bili zadovoljni tako s sodelovanjem Slovenskih železnic kakor tudi z zasedbo vlaka, in tako je že dogovorjeno, da bo prihodnje leto še več voženj, s premaknitvijo začetka sezone za ves mesec, to je na konec maja. Kako razveseljivo bi bilo, če bi se temu vlaku v prihodnosti pridružili še drugi – morda iz Severne Nemčije ali Rusije. Že dogovorjeni spalnik iz Moskve je morda prvi korak v to smer, pa tudi drugi operaterji že kažejo svoje zanimanje.



Pri vožnji skozi lajke je treba dobro skloniti glavo, še posebej, če na njej ni čelade.



Pri prvih vožnjah je raztovarjanje vodila posadka vlaka, potem pa so to nalogo prevzeli naši.



Pred dolgo vožnjo je zanesljiva pritrditev motorja zelo pomembna, da ne nastanejo poškodbe.

Spust mimo Zaningrada. Še nekaj minut in vlak bo na cilju, pred potniki pa je še kratko potovanje po cesti do ciljev na slovenski ali hrvaški obali.



## Reportaža

Nenad Pataky

Slovenija ob progi

# Lokalne proge – 2. del

**Proga Pivka–Ilirska Bistrica**, ki se nadaljuje proti Reki (HR), je kraška hribovita proga. Zgradile so jo Južne železnice v boju z Madžarskimi železnicami, ki so gradile progo Zagreb–Reka. Zmagale so Južne železnice, vendar le za štiri mesece. Proga je elektrificirana z enakosmerno napetostjo 3 kV do hrvaške mejne postaje Šapjane.

Na 16 kilometrov dolgi progi med Pivko in Ilirsko Bistrico so trije predori (Narin – 189 m, Jakšič – 251 m, Prem – 313 m) in dve postajališči (Narin in Kilovče). Do meje s Hrvaško, ki je na polovici predora Malo Brdo (628 m), je še 8 kilometrov, tam pa ni več nobenega postajališča. Proga proti Ilirski Bistrici

ima konstanten padec okrog 13 promilov, na njej je hitrost omejena na 70 do 75 km/h.

Narin in Kilovče sta vasi, ki ležita okrog pol kilometra stran od železniških postaj. Kilovče je ena od najmanjših vasi v Sloveniji, ki ima železniško postajališče. Po popisu prebivalstva iz leta 2002 v njej živi 55 ljudi! Izjemen strateški in prometni položaj Ilirske Bistrice med Kvarnerskim in Tržaškim zalivom je omogočil hiter razvoj mesta. Ljubitelji pohodništva in planinarjenja dobro poznajo Snežnik (1796 m), najvišjo goro v Sloveniji, ki ni del Alp. Pod Snežnikom izvira reka Reka, najdaljša slovenska ponikalnica, ki na površini teče 54 kilometrov, pod zemljo pa 33



Izvoz iz Pivke

kilometrov. Dolina reke Reke je primerna za številne oblike rekreacije, od sprehodov in kolesarjenja do raftinga in ribolova.

Med Pivko in Ilirsko Bistrico vozi ob delavnikih deset parov potniških vlakov, ob sobotah dva, v nedeljo pa štirje, od katerih sta dva vlaka mednarodna.



Železniška postaja Ilirska Bistrica







Navzdol proti Ilirski Bistrici



Železniška postaja Podgorje



Cepišče za Prešnico, levo za Rakitovec, naravnost za Koper

**Proga Divača–Hrpelje–Kozina–Rakitovec**, ki se nadaljuje skozi Istro do Pulja, je zgrajena predvsem na zahtevek vojaških krogov Avstro-Ogrske.

Pomembna vojaška luka na severnem Jadranu je bila oddaljena 140 km od proge Južne železnice, kar za vojake ni bilo sprejemljivo. Ko smo v Sloveniji

zgradili progo proti Kopru je bil za postajališčem Prešnica narejen odcep. Zato je danes odsek Divača–Hrpelje–Kozina–Prešnica moderniziran in elektrificiran, naprej je proga bolj zastarala. Žal je bil lani leto prekinjen potniški promet s Hrvaško, tako dva para potniških vlakov vozita ob delavnikih le do obmejne postaje Rakitovec. Tudi tovorni promet je v upadanju, pa se zdi, da se tej progi pišejo slabi časi. Morda se nekaj spremeni z vstopom Hrvaške v EU in šengensko območje, ker bi po tej progi spet lahko vozili vlaki med Zagrebom in Puljem. Kdo se ne spominja zlatih časov Arene ekspresa, slovenskega »zelenca«, ki je bil vsak dan poln!

Ko se za Prešnico odcepi proga proti Kopru, je proga proti hrvaški Istri na konstantni nadmorski višini okrog 500 m vse do Rakitovca. Na tem odseku je le ena postaja, Podgorje, ki je včasih veliko pomenila za tovorni promet. Z maloštevilnimi potniki se peljemo po slemenju Kraškega roba. Pod nami je čudovita dolina Rižane z značilnimi vasi, kot so Podpeč, Hrastovlje, Zazid ... Postaja Rakitovec je kilometer in pol oddaljena od vasi.

Tokrat je to vse o lokalnih progah v zahodni Sloveniji. V naslednji številki se bomo peljali po lokalnih progah Dolenjske, Zasavja in Štajerske.



Železniška postaja Hrpelje-Kozina

# Z vlakom v Emino deželjo

Turisti, romarji in kolesarji iz Slovenije se lahko s krožno vozovnico Regio AS po ugodni ceni – za odrasle 29 evrov, za otroke 14,50 evra – odpravijo na zanimiv enodnevni izlet ali pa na štiridnevno počitnico na Breže (Friesach). Breže so najstarejše in najbolje ohranjeno srednjeveško mesto avstrijske Koroške. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa.

## Emina dežela

Karantansko-slovenska kneginja, sv. Ema Krška, ki je bila rojena okrog leta 973, umrla pa 1045, je izhajala iz zelo vplivne rodbine grofov Breže-Seliških. Potomci njene hčere so bili Celjski grofje. Mlada Ema je več let preživela na dvoru svojega

sorodnika, cesarja Henrika II. Svetega, oziroma sv. Areha. Po poroki z Viljemom II., mejnim grofom Savinjske marke, sta vladala na dvoru nasproti Brež ter v bližnjem gradu v vasi Selče (Zeltschach). Imela sta prostrana posestva na Koroškem, Kranjskem, Štajerskem in v Furlaniji. Po tragični smrti moža in dveh sinov je Ema v Krki (Gurk) na Koroškem zgradila stolnico in samostan benediktink. V samostan je vstopila tudi sama ter v njem kot nuna umrla. Pokopana je v kripti pod stolnico. Na grob sv. Eme že od srednjega veka naprej romajo številni Slovenci iz Kranjske, Koroške in Štajerske.

Na spletni strani <http://www.slovenia.info/> pod geslom Emina romarska pot najdemo več informacij o tej romarski poti.

Emina dežela, nemško Hemaland, imenujejo območje okraja s sedežem v mestu Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan). Okraj obsega vzhodni del Krških Alp (Gurktaler Alpen) ter zahodni del Svinje ali Svinške planine (Svinja/Saualpe spada v Labotniške Alpe/Lavanttaler Alpen) oziroma porečja koroških rek Glina (Glan), Vonjava (Wimitz), Krka (Gurk), Krčica (Görtschitz) in Motnica (Metnitz). V Emini deželi se je še vsaj do 15. stoletja govorilo slovensko. Med letoma 1868 in 1873 je bila skozi mesta Breže, Št. Vid in Beljak zgrajena Rudolfova železnica, ki je povezala Zahodno in Dravsko železnico. Med drugo svetovno vojno so na Svinški planini delovali slovenski partizani najdlje v notranjost takratnega nemškega rajha; na severu do prelaza Hlipica (Klippitztörl), približno deset kilometrov od severne koroške deželne meje.

## Mesto Breže

Breže (Friesach, 634 m, 5.176 prebivalcev) ležijo nad sotočjem Motnice in Jelše (Olsa) ob železniški progi Celovec–Dunaj. Ime naselja najbolj verjetno izhaja iz slovenske besede »breg«, lahko pa da tudi iz »breza«. Dvor Breže je prvič omenjen v listini, s katero je kralj Ludvik Nemški leta 860 ta del Karantanije

podaril solnograški nadškofiji. Breže so dobile mestne pravice leta 1215. Pod nadškofom Eberhardom II. (1200–1246) so postale najpomembnejše mesto na Koroškem in za Solnogradom/Salzburgom drugo najpomembnejše mesto v solnograški nadškofiji. Kovali so svoj lastni srebrni denar – breški pfennig. Leta 1803 so Breže prešle v last Habsburžanov in končno postale del vojvodine Koroške. Danes se mesto ponša z ohranjenim delom obzidja iz konca 13. stoletja, ki je dolgo 820 in visoko 11 metrov. Pod obzidjem je obrambni jarek, napolnjen z vodo. Širok je 15 in globok 9 metrov. Od nekdanjih štirinajstih obrambnih stolpov so ohranjeni še trije na zahodu. Nad starim mestnim jedrom in župnijsko cerkvijo sv. Jerneja (Bartolomeja) iz 12. stol. se dviga Petrova gora (Petersberg), na kateri stojijo: romarska cerkva sv. Petra iz 13. stol. (prvič omenjena 927), 28 metrov visok grajski stolp in ostanki gradu Lavant – nekdanjega škofovskega sedeža. Vrhunec turistične sezone na Brežah je vsako leto julija in avgusta, ko prirejajo gledališki festival na prostem (Burghofspiele), zadnjo soboto julija pa prikažejo srednjeveško življenje v mestu (Spectaculum). Od železniške postaje do starega mestnega

Železniška postaja Breže in pogorje Kravnice (Greibenzen)





Sveta Ema Krška, tempera na lesu iglavcev, okoli 1550

jedra je deset minut hoje. Breže so cilj petega, predzadnjega, dne romanja na grob sv. Eme. 75 let po razglasitvi Sv. Eme za svetnico so leto 2013 proglasili za jubilejno Emino leto.

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost navajamo še znana slovenska imena potniških postaj na Rudolfovi progi od Beljaka do Št. Vida. Proga je enotirna in elektrificirana: 1. Beljak-Št. Rupert (Villach St.Ruprecht), 2. ? (Annenheim), 3. Sedlo (Sattendorf), 4. Št. Urban pri Osojskem jezeru (St.Urban/Ossiacher See), 5. Osoje-Poden (Ossiach-Bodensdorf), 6. Kamno pri Osojskem jezeru (Steindorf/Ossiacher See), 7. Podtubin (Tiffen), 8. Trg na Koroškem (Feldkirchen in Ktn), 9. Šmartin-Žitiče (St.Martin-Sittich), 10. ? (Mautbrücken), 11. Klanek na Koroškem (Glanegg in Ktn), 12. ? (Tauchendorf-Haidensee), 13. Lepo polje (Liebenfels), 14. Št. Vid – Zah. ž. p. (St. Veit/Glan Westbahnhof) in 15. Št. Vid – gl. ž. p. (St.Veit/Glan). Seznam postaj od Celovca do Brež je bil objavljen v prejšnji številki Nove proge na strani 20.

Na poti v staro mestno jedro Brež



Breže



Župnijska cerkev sv. Jerneja in Petrova gora na Brežah



### Z vlakom iz Beljaka, s kolesom iz Celovca

Iz smeri Ljubljane se do Beljaka pripeljemo z vlakom s povratno ali krožno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo po Rudolfovi progi do Št. Vida (tam presedemo) in Brež (83 km, 22 postaj, 1 uro in 44 minut). Med potjo skozi okno na desni vidimo grad Vajškra (Landskron), Osojsko jezero (Ossiacher See), dolino reke Gline, grad Ostrovica (Hochosterwitz), Grobniško polje (Krappfeld), Svinško planino in Stari Dvor (Althofen). Z direktnim vlakom iz Brež se čez Gosposvetsko polje vrnemo v Celovec (53 km, 12 postaj, 52 minut) in v Slovenijo. Izletniki iz smeri Maribora potujejo v nasprotni smeri od opisane. Kolesarji se iz Celovca napotijo po

kolesarski poti Kulturradweg R7 (<http://www.fahr-radwege.com/Kulturradweg%20R7.htm>) mimo Krnskega gradu (Karnburg), St. Vida in Brež do gradu Dürnstein na avstrijskem Štajerskem. Grad stoji na razgledni skalni pečini nad dolino Jelše in je v preteklosti varoval prehod čez koroško-štajersko deželno mejo. Kolesarska pot R7 je ocenjena kot lahka, a je treba biti pozoren pri orientaciji. Dolžina poti je 56 km, vzpon 394 m, spust pa 153 m. Če z vlakom prepeljemo kolo do Brež, nam ostane do gradu Dürnstein samo še pet kilometrov.

*Želim vam prijeten izlet!*

Ladijsko postajališče Annenheim pri Osojskem jezeru



# Železniška livarna 4. del

## Tehnologija

Na liniji smo uporabljali pesek s povprečno zrnatostjo 0,25 milimetra, izjemoma pa tudi bolj drobnega, modelnega, kadar in če je bilo to potrebno. Večina jeder je bila izdelanih iz oljnega peska – z različnimi dodatki po interni recepturi – ter pregretili in ohlajeni pred vlaganjem v forme. Jeder, izdelanih po CO<sub>2</sub> postopku, smo na liniji uporabljali malo. Drugače je bilo pri ročnem formanju, kjer smo zadnja leta uporabljali skoraj izključno CO<sub>2</sub> jedra. Ne tako dolgo tega je bila izdelava jeder zapleten postopek, ki je zahteval obilo prakse in velike peči, kurjene z drvami in premogom oziroma koksom. V naši livarni smo tak način dela opustili sredi osemdesetih let, v pečeh pa smo imeli skladišča modelov in materiala.

Z leti je prišlo pri ulivnih sistemih v livarni do neprimernih ali celo škodljivih poenostavitvev. Marsikdaj se je ulivni kanal opustil, saj je bila tako forma hitreje izdelana, včasih pa za to tudi ni bilo prostora. V takšnih primerih smo ulivali neposredno v napajalnik, ki je bil navadno tudi predimenzioniran. In če livarji tudi nosu ponov

niso dobro očistili, kar ni bilo tako redko, smo imeli prevelik izmet ali pa so bila potrebna popravila. Eden od razlogov je bil brez dvoma ta, da so bili livarji glede na druge delavce v podjetju relativno slabo plačani in so morali tudi precej več delati. Interna norma v obratu je bila namreč okrog ena tona premetanega materiala na uro dela.

Sredi osemdesetih let so bile razmere takšne, da smo delali ves mesec, da smo pokrili izmet. Količina izmeta je bila namreč identična z mesečno proizvodnjo. Pojavljali so se zastoji zaradi okvar, posebno poglavje so bile bolniške odsotnosti, pritiski za povečanje proizvodnje pa kljub vsemu veliki.

Zmanjšanja izmeta smo se lotili tako, da smo začeli vsak dan kontrolirati livarski pesek in postopno zamenjevali ulivne sisteme, in sicer s takimi, ki so onemogočali, da bi žilindra kakor koli prišla v ulitke. Pri ročnem formanju smo izdelali elemente ulivnega sistema. Zopet se je ulivalo skozi ulivni kanal, iz njega je litina tangencialno pritekla v napajalnik, ki je v tem primeru rabil kot centrifuga za odstranjevanje žilindre, in se prelila v livno votlino. Po

končanem litju smo napajalnik posuli z livarskim peskom, leta pozneje pa z eksotermnim posipom, kadar je bilo to potrebno ali pa so se sploh uporabljali zaprti napajalniki. S pojavom keramičnih filtrov smo začeli uporabljati tudi te, vendar le pri ročnem formanju. Uporabljali smo jih v primeru, ko napajalnik ni bil potreben, in pri zelo zahtevnih ulitkih.

Pri velikoserijski proizvodnji smo se najprej lotili tistih modelnih plošč, pri katerih je bilo največ izmeta. Navadno je bilo

treba plošče samo poravnati, sicer pa izdelati nove, torej uliti, žariti in obdelati. Modeli so bili večinoma bronasti, pa tudi naša »železniška« litina se je v te namene odlično obnesla, le nekoliko bolj krhka je bila. Navadno sta bila v formi po dva ulitka zavornjakov. Ulivali smo skozi ulivni kanal, ki je bil na vrhu razširjen, kar smo napravili s t. i. vzmetno glavo, ki se je nasadila na nastavek za ulivni kanal pred formanjem, po njem pa se je izvlekla iz forme. V spodnjem delu forme se



je ulivni kanal razcepil na dva dela, vsak kanal pa je litino privedel v napajalnik tangencialno. Tu se je litina pri ulivanju zavrtela in nato prelila v livni votlini. Napajalniki so bili zaprti in konični, saj so rabili tudi kot kompenzator za sunke, ki lahko dvignejo zgornji del forme in nastanejo v trenutku, ko se livne votline zapolnijo. Napajalnik je imel v naši livarni torej trojno vlogo: svojo temeljno, v njem se je litina očistila in kompenziral je sunke, ki nastanejo pri polnjenju forme z litino.

Sprva se je ulivalo tako, da je zavornjak »ležal« v formi z ušesom navzdol, kar je bilo ugodno tudi zato, ker se je lažje vložilo jedro in armaturo. To je navadno, očiščeno železo, večinoma z dimenzijami 5 x 20 milimetrov in poljubno dolžino, ki preprečuje, da bi zavornjak ob morebitnih udarcih, ki nastajajo med uporabo, razpadel. Armature so lahko včasih zelo zapletene, posebno pri visokofosfornih zavornjakihi. Težava pa je bila v tem, da so se vse morebitne napake nakopičile v zgornjem delu forme oziroma na »delovnik« ploskvi zavornjaka – torej tam, kjer je to v našem primeru najmanj primerno. To je bil tudi razlog, da smo vse zavornjake od tedaj naprej ulivali z ušesom, jedrom



in armaturo v zgornjem delu forme.

Našo livarno smo sicer zaprli, modelne plošče za izdelavo zavornjakov pa prodali in menda so še vedno v uporabi nekje v Srbiji. Sicer pa je bila naša livarna najboljša livarna zavornjakov v Jugoslaviji. V nekdanji skupni državi se je tedaj porabilo med 10 in 15 tisoč ton

zavornjakov na leto, samo mi smo jih ulili tri tisoč.

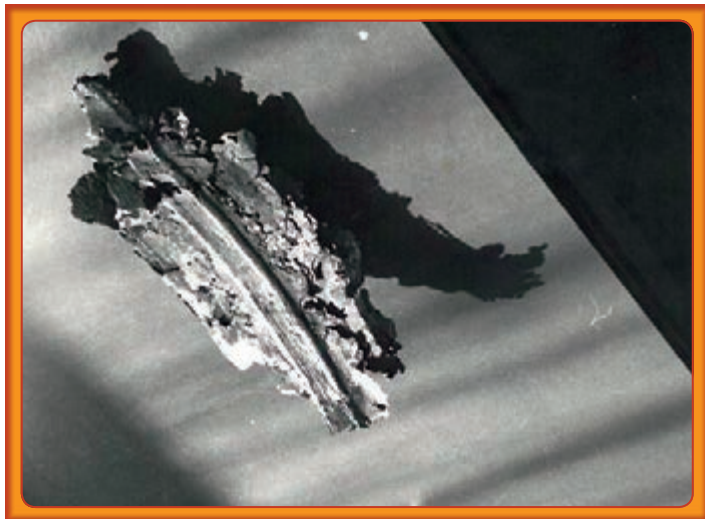
#### Vzdrževanje in izboljšave

Vzdrževanje mehanizacije in razna popravila so nam vzeli veliko časa, truda in energije, saj praktično ni bilo dneva, da ne bi kje kaj zaškripalo oziroma se pokvarilo. Vzroki so bili včasih prav banalni, na primer slaba ali nikakršna higiena pri vzdrževanju. Zato smo vse stroje, preden so šli v popravilo, najprej temeljito, oziroma kolikor se je le dalo, oprali. Na splošno smo si poskušali sami pomagati, če se je le dalo. Tu nam je bil v veliko pomoč tako rekoč genialni strojni tehnik Franc Turk, ki je marsikatero napravo malone sam izumil, pa ne samo v livarni, temveč tudi po drugih obratih tedanjega Podjetja za vzdrževanje voz in strojev v Šiški, ki je delovalo v okviru železnice. Eden takih dosežkov je konstrukcija premičnega podvozja na traktorjih, ki jim omogoča vožnjo tudi po tirih in s tem premik žele-

zniških vozil znotraj podjetja, čiščenje snega po tirih. Vse izboljšave so med drugim privedle tudi do tega, da smo prejeli plaketo Zlato sonce, ki je bila v času Jugoslavije najvišje priznanje za inovativne dosežke. Seveda nam brez razumevanja tedanjega vodstva podjetja za naše eksperimente, ki niso bili vedno uspešni, ne bi uspelo kaj dosti napraviti. Za razumevanje se gre zahvaliti zlasti inženirju Ivanu Mediču.

Livarna je v tistem času dobila nov nadstrešek na južni strani, kjer smo imeli skladišče ulitkov, potem novo skladišče za ferolegure in druge materiale, ki smo jih potrebovali pri vsakdanjem delu ter za rezervne dele. Livarna je tedaj dobila tudi novo kritino, saj je stara že izdatno puščala na vseh koncih in krajih. To je bil tudi edini večji gradbeni poseg v stavbo livarne v vsej njeni zgodovini. Prekrivali pa smo seveda – le kdaj neki? Sredi decembra, med snežnimi meteži in v hudem mrazu. Kljub razkriti strehi je spodaj v livarni tekla





produkcija, delavci smo kihali, kaj hujšega pa na srečo le ni bilo.

Sicer pa so marsikatera opravila v zvezi z livarno tako ali tako skozi vso njeno zgodovino potekala pod vedrim nebom, v snegu in dežju, na pripeki ali mrazu – tako priprava vložka, ki je bila do zadnjega skoraj povsem ročno opravilo, transport okrog livarne in še marsikaj. Livarna je bila tudi zadnji obrat v Šiški, ki je dobil centralno kurjavo, pa še to ne v celoti. Tako rekoč za vsak posamezen radiator se je bilo treba boriti. Vsa prepričevanja, da se z zmrznjenim livarskim peskom ne da delati, niso kaj dosti zalegla. Podobno je bilo s transportnimi potmi. Še sredi osemde-

setih so bile okoli livarne tako rekoč povsod same jame, luže in blato, pa tudi v sami livarni tlaki marsikje niso bili urejeni. Dokazovanje in prepričevanje, da je daleč največ transporta v podjetju v livarni in okrog nje, je dalo rezultate šele čez leta. Zadnje površine smo zabetonirali šele neposredno pred zaprtjem, in sicer lastnoročno delavci livarne. Kaj hočemo, tako je bilo. Borili smo se do zadnjega diha ...

### Epilog

Na pobudo ravnatelja Železniškega muzeja Mladena Bogiča smo o delu v livarni posneli okrog štiri ure filmskega materiala. Nekatere kadre smo



posneli samo poizkusno, ker pa nas je nesreča prehitela in jih ni bilo mogoče ponovno posneti, so bili v filmu uporabljeni. Na digitalno kamero je tedanje dogajanje posnel in potem gradivo zmontiral, opremil z glasbo, zvokom in nekaterimi komentarji Primož Ozvald. Avtor je po poklicu strojni inženir, sicer pa velik ljubitelj železnice. Enourni film je marsikomu zelo všeč in je odličen dokument vsakodnevnega utripa v livarni in dogajanja ob njenem zapiranju.

Zadnje dni smo v livarni, poleg podpisanega, preživeli:

- Franko Barukčič, talilec, livar, brusilec, strojni formar
- Šimo Barukčič, strojni formar, brusilec, kovač, polnilec kupolk
- Jozo Deronja, talilec, livar, voznik viličarja, delavec na čistilnem stroju, brusilec, strojni formar in še kaj
- Gojko Gostimirovič, strojni formar, izdelovalec jeder in armatur, priprava peska
- Marijan Horvat, strojni formar, izdelava armatur, kurjenje in zalaganje kupolk
- Marjan Ihanc, strojni in odličen ročni formar (veliki ulitki)
- Jožko Jesenovec, delo na rešetki in v čistilnici, nabava malice
- Andrija Jurič, priprava peska, strojni formar, dvig okvirjev na konvejer, rešetka
- Ivanka Križelj, administracija
- Tomo Lapornik, strojni formar, izdelava armatur, zalaganje kupolk, drugače pa po poklicu strugar in strojni tehnik
- Marko Mavec, strojni in ročni formar
- Tone Novak, skupinovodja, strojni formar, jedrar, izdelava armatur
- Andrej Obreza, vzdrževalec
- Blaž Perkovič, talilec, livar, brusilec
- Iztok Petrel, izjemno agilen poslovodja, skladiščnik in nasploh »fant za vse«
- Milenko Petrovič, livar, voznik viličarja, delavec na čistil-

nem stroju, brusilec, zalaganje kupolk

- Nada Pranjic, jedrarka
- Zoran Simič, pečar, livar, strojni formar, brusilec, zalaganje kupolk
- Aleš Skopec, vzdrževalec, orodjar, dvig okvirjev na konvejer, rešetka
- Drago Slijepčević, dvig okvirjev na konvejer, izdelava armatur, strojni formar
- Alojz Štupar, pečar, strojni formar, brusilec, zalaganje kupolk, izdelava armatur
- Pero Tokić, pečar, livar, brusilec, zalaganje kupolk
- Miodrag Zdravković, talilec, livar, brusilec, zalaganje kupolk

### In danes ?

Stavba livarne še stoji. Stroje in razno opremo se je prodalo. Konvejer in pripravo peska so razrezali in prodali na odpad, prav tako livarske formarske stroje, formate. Pisarne so deloma izropali, pohištvo, kar ga je ostalo, se je preselilo v Moste, dokumentacija livarne skupaj z arhivom pa v kontejner.

Pod kupolko, s katero smo talili zadnji dan, smo pustili podložni koks in na žlebu žlindro. Druga kupolka pa je še vedno pripravljena na taljenje, le prižgati jo je treba.

Za stavbo livarne se zanima Tehniški muzej Slovenije, saj naj bi v njej uredil avtomobilski oddelek, enako se zanima tudi za nekdanjo upravo, da bi tja preselil svojo. Skupaj z Železniškim muzejem, ki že domuje v Šiški, in nekaterimi obrati, ki so še v uporabi – recimo kovačijo, bi tako na prostoru nekdanjega Podjetja za vzdrževanje voz in strojev v Šiški lahko dobili lep, zanimiv in zaokrožen muzejski kompleks.

Aleš Lajovic





## Nekdanje železničarsko letovišče Rovinj

Železniško letovišče Rovinj je bilo eno izmed prvih letovišč, kamor so na oddih hodili slovenski železničarji. Tam so letovali že leta 1948, in to kar v železniških vagonih. Pozneje so v Rovinju uredili naselje počitniških hiš in menzo z družabnim prostorom. Po ukinitvi rovinjske proge, leta 1966, so za letovanje usposobili tudi remizo, vodni stolp, čuvajnico in pritlične prostore postaje. V najboljših letih je tam letovalo v eni izmeni več kakor tisoč železničarjev. V osemdesetih letih so se začele vrstiti težave z lokalno skupnostjo, po osamosvojitvi pa je letovanje v Rovinju prenehalo. Za Novo progo smo posneli nekaj fotografij kot spomin na lepe čase, ki se jih mnogi spominjajo kot čarobno in poceni letovanje.

Josip Orbančić



Remiza in vodni stolp, v katerem so letovali vlekariji.



Menza in zabavišče, ob kateri je tekla proga. Danes je tu makadamska cesta.



Nekaj počitniških hišk stoji še danes.



Postajno poslopje Rovinj, kjer sta danes fitnes in gostinski center.



Namesto tirov in vagonov danes na tem mestu stoji stari istrski voz.

# Sao Bento, ena od desetih najlepših

Mesto Porto, v katerem stoji Sao Bento, ena izmed desetih najlepših železniških postaj na svetu, je med drugim znano tudi po vinu portovcu. Nad portovcem so še posebej navdušeni Angleži, ki naj bi bili tudi zaslužni, da je to desertno vino sploh nastalo. Portovec, ki ga pridelujejo v dolini reke Douro, je dobil ime po pristanišču Porto, od koder so ga Angleži z ladjami prevažali na Otok. Porto se je gospodarsko povzpел prav zaradi portovca. Železniška postaja v Portu pa je eden od številnih biserov arhitekture, ki so jih Portugalci ustvarili v takratnem obdobju.

## Sao Bento

Železniška postaja Sao Bento se nahaja v središču Porta. Z zunanostjo nas sicer ne preseneti, resnično izjemna pa je čudovita notranost osrednje vhodne dvorane. Na stenah so ogromne slike, sestavljene iz številnih keramičnih ploščic, ki v modrih odtenkih ponašajo zgodovino Portugalske in pomembne dogodke za Porto. Slike kažejo pokrajino, etnografske značilnosti in številne pomembne zgodovinske osebnosti ob pomembnih do-



Zunanost postajne stavbe

godkih. Skupaj je na stenah okrog dvajset tisoč keramičnih ploščic, vsaka izmed njih pa je drugačna, ker predstavlja drug del velike slike. Ploščice so izdelovali celih enajst let, od leta 1905 do 1916. Velike slike na stenah postaje so videti kot romantične razglednice.

## Postaja brez blagajn

Ko so gradili železniško postajo v Portu, so pozabili na blagajne. Vse je bilo dokončano, postajo so slovesno odprli, prostora za blagajne pa ni bilo nikjer. Odločili so se, da bodo zaposlili, ali lahko blagajno naredijo v sosednji stavbi, ki

je pripadala cerkvi. Cerkvene oblasti so se s tem strinjale pod pogojem, da bi bila stavba na razpolago železnici šele po smrti meniha, ki je tam takrat še prebival. Meniha je še dolga leta živel, in prebivalci Porta so šele po njegovi smrti lahko tam zgradili blagajno. Še danes se jasno vidi, da je prostor



Peron na postaji Sao Bento



Prehod do postajniških blagajn



# železniških postaj na svetu



Čudovite podobe na stenah postaje, izdelane iz ploščic, imenovanih azulejo

za blagajne prizidan v sosednji stavbi.

Železniška postaja Sao Bento danes ni več glavna železniška postaja mesta, saj je za današnji promet premajhna. Je pa ena od mestnih postaj, ki jo uporabljajo tisoči prebivalcev, ko iz okolice prihajajo v Porto v službo, šolo ali po

opravkih. Postaja je ena glavnih turističnih atrakcij Porta, poleg ogleda velikih vinskih kleti portovca. Človeku se spočijejo oči in nahrani radovednost, ko gre na železniško postajo Sao Bento, saj jo upravičeno prištevajo med deset najlepših železniških postaj na svetu.



Na mozaikih so zgodovinski liki in pomembni dogodki iz zgodovine mesta in države

## Azulejo

Portugalci so bili mojstri v izdelavi barvastih keramičnih ploščic, imenovanih azulejo. Znanje so pridobili od Arabcev, postopek izpopolnili, in nato celih pet stoletij veljali za vodilne izdelovalce barvastih keramičnih ploščic. Z njimi so okraševali pročelja in notranjost svojih palač, cerkev in tudi navadnih stavb. Vdelovali so jih tudi v tla in včasih celo v strop. Dodatna funkcija teh ploščic je tudi toplotna izolacija.

Ime je postaja dobila po benediktinskem samostanu iz 16. stoletja, ki je stal na mestu, na katerem danes stoji železniška postaja. Graditi jo je začel kralj Carlos I. že leta 1900, a je bila končana šele leta 1916. Zgrajena je bila pod vplivom francoske Beaux-Arts arhitekture.



Portovec v sodih v eni izmed najbolj znamenitih vinskih kleti v mestu



Železni most Dom Luis, v Portu, ki poteka čez reko Douro



Lajda, naložena s sodi portovca, vina, ki je dobilo ime po pristanišču Porto

# Gozdne železnice na Slovenskem

Gozdne železnice pomenijo posebno vrsto železniškega prometa ter tirnega prevoza. Množično so se začele pojavljati po svetu ob koncu 19. stoletja, ko so jih gradili po vsem svetu na območjih, poraščenih z bujnimi in obsežnimi gozdovi. Gradili so jih tudi v Sloveniji. Na območju Slovenije jih je bilo zgrajenih 29, skupna dolžina gozdnih tirov je znašala okoli tristo km. Gozdne proge so začele izginjati po 2. svetovni vojni, in sicer zaradi spremenjenega načina gozdarjenja, s tehnološkimi spremembami in gradnjo gozdnih cest.

## Idrijski Lauf

Leta 1820 so v idrijskih gozdovih zgradili svojevrstno gozdno železnico, imenovano Lauf, v dolžini 2600–3000 me-

trov. Ni naključje, da so eno prvih gozdnih železnic, ne samo na Slovenskem, ampak tudi na svetu, zgradili v okolici rudarske Idrije. Idrijski rudnik živega srebra je bil svoj čas eden največjih kopov na svetu. Idrijski Lauf je izdelal nadgozdar Jettmar za spravilo lesa, ki so ga uporabljali pri pridobivanju živega srebra v žgalnih napravah. Do kdaj je železnica obratovala, ni znano. Proga je bila izdelana iz lesenih bukovih tramov, ki so tekli vzporedno v oddaljenosti 342 mm in so bili pritrjeni na prečne lesene pragove pravokotnega preseka. Kot zanimivost, to je bila najožja kdajkoli uporabljena mera za tirno širino gozdne ali javne proge. Vozički za prevoz lesa so bili izdelani iz lesa, med tirnicami so bile nabite deske, po katerih so hodili gozdarji in potiskali vozičke. Voziček je imel litoželezna valjasta



kolesa premera 210 mm. Imel je tudi preprosto zavoro, ki je delovala na dve kolesi. Pozneje so železnico predelali, tire povečali in lesene tirnice obložili s pločevino, spremenili so se tudi vagoni za spravilo lesa. Širino

tira so povečali na 625 mm in lesene tire obložili s pločevino-jeklenim trakom.

## Tehnične značilnosti gozdnih železnic

Sistemi gozdnih prog so se nenehno spreminjali. Preproste in poceni tire so postavili v določen predel gozda. Ko so gozd izsekali, so traso proge podrli, prestavili ali pa jo povečali. Dolžine prog so potekale od nekaj sto metrov pa do tri kilometre. Dolžine gozdnih prog so se spreminjale glede na potrebe po lesu in lesni zalogi na posameznem gozdnem območju.

Gozdne proge so bile grajene s tirno širino 60 ali 76 cm. Gozdna železnica pri Radečah je imela širino tira 96 cm. Tako širino so uporabljali tudi pri industrijskih progah. Trasa proge je bila običajno široka le okrog 1,5 do 2,2 m. S poceni gradnjo so se gozdne železnice izrazito prilagajale terenu. Z vidika današnjega onesnaževanja so občutno manj obremenjevale ozračje z izpusti kot današnja cestna vozila in niso tako izrazito posegale v okolje.



Lokomotiva vrste R11c avstrijske izdelave

Za vleko vagonov so sprva uporabljali vprežno živino, največ konje in vole. Na krajših progah so potiskali vagoni tudi delavci. Kasneje so začeli uporabljati tudi lokomotive, predvsem za daljše proge. Največ so uporabljali parne lokomotive, v manjšem obsegu pa tudi petrolejske, dizelske in lokomotive na sesalni plin. Za kurjavo preprostih parnih lokomotiv so uporabljali odpadni les, debela in neuporaben les. Vodo za lokomotive pa so črpali iz bližnjih potokov in gorskih hudournikov. Navadna parna lokomotiva je bila dvoali triosna. Gozdne lokomotive so imele večinoma ročne zavore. Kotli lokomotiv so bili dimocevni kotli za proizvodnjo



Idrijski Lauf



Po sledih gozdne železnice Črnomelj-Leseni kamen

nasičene pare, ki so morali biti zelo elastični. Preobremenjeno delovanje in slabo vzdrževanje sta zelo skrajšala življenjsko dobo kotlov. Posebnost lokomotiv so bili pulzometri, s katerimi so v rezervoarje lokomotiv črpali vodo iz mlak in bližnjih potokov. Poseben vidik so dajali lokomotivam dimniki, ki so bili zelo veliki in spremenjeni v iskrolovne naprave, ki so zadrževali saje, s tem pa so preprečevali gozdne požare. Paro so gasili z vodo iz rezervoarjev lokomotive, ki so bile ponavadi ob kotlu. Kabine lokomotiv so bile odprte, nekatere so imele zadnjo steno odprto. Tu je bil običajno poseben prostor za drva. Pogon lokomotiv je bil preprost in poceni. Hitrosti so bile nizke, gibale so se med 5 in 20 kilometri na uro. Parne lokomotive so imele moč od 50 do 300 konjskih moči (do okrog 200 kilovatov).

Vagoni za prevoz lesa so bili sprva leseni, kolesa in vlečne naprave iz železa. Kovinski vagoni so se pojavili v začetku 20. stoletja. Največ so uporabljali vagoni brez stranic. Vagoni so imeli ročne zavore, vsak vagon so morali posebej ustaviti. To

funkcijo so upravljali zavirači, imenovani »žlajfarji«.

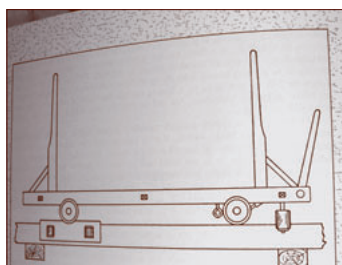
### Konec gozdnih železnic

Gozdne železnice so po 2. svetovni vojni začele počasi izginjati iz slovenskih gozdov, in sicer zaradi spremenjenega načina gozdarjenja, z uvajanjem tehnoloških sprememb in novih tehnologij in gradnjo gozdnih cest. Po ukinitvi gozdnih prog so trase začele propadati. Del prog, tirnice in vozila so prodali za staro železo ali pa uporabili kje drugje. K propadanju gozdnih prog je prispevala tudi narava z erozijo, z zaraščanjem in z drugimi naravnimi procesi.

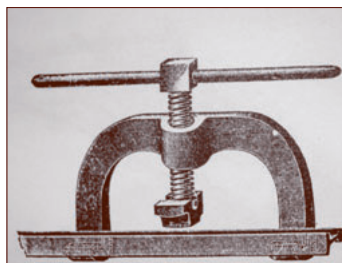
### Pomen gozdnih železnic danes

Do danes se je ohranilo malo gozdnih železnic, nekatere je načel čas, pri drugih pa so na njihovih trasah zgradili gozdne ceste. O obstoju prog pričajo tudi ledinska imena in stare krajevne oznake: Lauf, Na Rampi, Na Glajzih, Štacion, Mali glajz, Veksel, Sekular, Seče, Zeleni Tumf, Šponar in drugi. Na ostanke nakazujejo

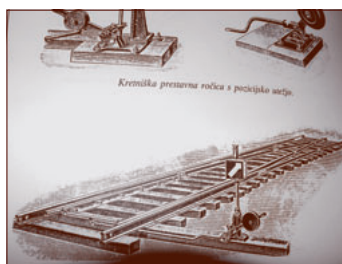
tudi vodni zbiralniki, ki so jih uporabljali za potrebe parnih lokomotiv ob nekdanjih trasah. Ostanke gozdnih železnic danes predstavljajo pomemben del lokalne kulturne in tehnološke dediščine, kar se pa je žal zgodilo prepozno. Nekdanje trase imajo zlasti turistični in rekreacijski pomen. Številna lokalna društva so začela ob nekdanjih progah gozdnih železnic urejati sprehajalne in učne poti, pojavljajo se kolesarske proge in steze za tek. Organizirajo se številni pohodi, ki se povezujejo z drugimi turističnimi prireditvami in dejavnostmi. Tako sta danes najbolj prepoznavni gozdni železnici idrijski Lauf in Črnomelj-Leseni kamen. Idrijski Lauf ima urejene pešpoti s tablami v krajinskem parku Zgornja Idrija v sklopu ostalih kulturnih in naravnih znamenitosti. V občini Semič pa imajo dobro urejene pešpoti v skupni dolžini štiri kilometre ob nekdanji trasi gozdne železnice Črnomelj-Leseni kamen. Ob tem so izdelali tudi maketo nekdanje železnice, ki celovito ponazarja nekdanjo podobo te trase.



Skica prvega vozička Idrijskega Laufa iz leta 1820



Preprosta naprava za krivljenje tirnic



Ozko tirna kretnica z jezički in prestavno ročico

# Tribalke v železniškem muzeju

Plesalke, ki plešejo sodobni orinetalski ples, v okviru društva KUD Tarab, so se odločile, da se tokrat fotografirajo kar ob muzejskih lokomotivah. Voditeljici skupine Mancil Pavli se je ambient na Parmovi ulici v Ljubljani zdel popoln za

fotografiranje, takoj ko je izvedela, da se v bližini nahaja železniški muzej. Njihov plesni studio, na Parmovi 25, kjer že več let plešejo, je namreč prav priročno blizu. Na fotografijah so tečajnice začetne skupine, ki je začela plesati oktobra lani.

Plesni stil je sodobna različica orientalskega plesa, za kate-rega sta značilna drugačna, svobodnejša kosumografija in glasba. Tribal Fusion je zlitje orientalskega plesa z vplivi iz flamenka, indijskega plesa, hip hopa in drugih popularnih zvr-

sti. Plesalke združujejo eleganco s ponosno držo in oblikujejo močno skupnost ponosnih žensk. Muzejske lokomotive in vagoni so resnično imenitno ozadje za fotografije in plesalke.

Foto: Tone Stojko



## Kratka zanimiva dejstva o železnici

Prvi komercialni vlak, imenovan tudi Stephensova Raketa, je lahko razvil hitrost 96 kilometrov na uro, in to že leta 1830.

Postaja Grand Central v New Yorku ima 44 potniških peronov.

Površina, na kateri se dotikata kolo vlaka in tirnica, je malce večja kot kovanec za en evro.

V Tibetu je najvišje ležeča železniška postaja na svetu. Postaja Tanggula leži na nadmorski višini 5068 metrov.

40 odstotkov vsega svetovnega tovora prepeljejo z vlaki. Ta odstotek vsako leto raste.

Najdaljši odsek popolnoma ravne železniške proge je v Avstraliji in se razteza kar 478 kilometrov dolgo.

Veliko držav je v 60-ih letih 20. stoletja začelo uporabljati hitro železnico.

Obe svetovni vojni ne bi mogli trajati tako dolgo in biti tako intenzivni brez uporabe železniških omrežij in težkih vlakov.

Najdaljšo pot lahko z vlakom opravimo med Moskvo in Vladivostokom po Transsibirski železnici. Ta linija je dolga 9297 kilometrov.

Največja proizvajalca vlakov sta podjetji General Electric in EMD, Electro-Motive Diesel.

70 odstotkov vseh voženj z vlaki v Angliji se konča ali začne v Londonu.

Dizelske in električne lokomotive so po 2. svetovni vojni zamenjale paro kot pogonsko sredstvo v večini držav.

Vlaki so najbolj do okolja prijazna oblika potovanja.

Gospodarska kriza v 30-ih letih 20. stoletja je popolnoma uničila ameriške železnice.

# Mednarodno srečanje planincev železničarjev v Belcu na Hrvaškem

Članice in člani planinskega društva Železničar iz Ljubljane, Celja in Maribora smo se udeležili srečanja planincev na Hrvaškem, ki je bilo 15. in 16. junija. Na poti čez mejo in vse do kraja srečanja smo si ogledali še nekaj prelepih panoram, a smo vseeno prišli pravočasno na prvi cilj, v Belegrad. Ob tamkajšnji cerkvi Sv. Marije Snežne so nas prisrčno sprejeli letošnji gostitelji, planinci iz hrvaškega planinskega društva Železničar Zagreb. Najprej smo si ogledali cerkev, nato pa smo se odpravili do prelepe planinske kočice Belegrad pod Ivanščico, večina seveda peš, nekateri pa z jeklenimi konjički. Bil je vroč, sončen poletni dan, pot nadvse prijetna, razveseljevale pa so nas tudi češnje, ki so rastle ob njej. Dobro volje smo prispeli do kočice in se najprej namestili v njej, nekateri pa v šotore ob bližnjem potočku. Gostitelji so nam najprej predstavili program, nato pa so nas pogostili z izjemno dobrim pašljem.

Srečanja so se udeležili planinci iz različnih krajev Hrvaške, Srbije in Slovenije. Skupaj nas je bilo okrog sto. Tekmovali smo v zabavnih igrah, kot so skoki v vrečah, vlečenje vrvi, pikado, nošenje pink ponk žogice v žlički držič z usti ..., tako da se je smeh razlegal daleč naokrog. Pridno smo sodelovali v prav vseh panogah. Do razglasitve rezultatov smo se sprehodili do bližnje vzpetine, na kateri so ruševine gradu nad vasjo Belec in čudovit razgled. Po razdelitvi priznanj, ki so si jih prislužile tudi naše ekipe, smo zaplesali v ritmičnih prelepih skladb ansambla, ki nas je zabaval na srečanju. Imeli smo priložnost spoznati najmlajšega in najstarejšega člana srečanja, sedemletnika, ki je obhodil

prav vse poti kot vsi drugi, ter 90-letnega planinca, ki si je zvečer živahno razmigel noge še ob plesnih ritmih.

Med smehom in prijetnimi pogovori smo še dolgo v noč posedali ob ognju. Nekateri pa so plesali, eni polko, drugi kolo, ali pa prepevali ob spremljavi različnih instrumentov.

Zjutraj so si nekateri ob potoku, drugi s šilcem žganja, spet tretji v kopalnici, umivali zobe ter zunaj uživali ob dobrotah zajtrka, ki so ga pripravile kuharice iz planinske kočice. Kot pravi planinci smo po zajtrku odšli še višje v hribe, proti vrhu Ivanščice, na 1060 metrov nadmorske višine. Marsikdo izmed nas je pot podcenjeval, vendar pa se je ta že na začetku »postavila precej pokonci« in strmina dolgo ni popustila. K sreči nas je spremljala senca, tako da le ni bilo prehudo. Česar ne pridobimo z lahkoto, še toliko bolj cenimo, in dosežena kočica na vrhu nam je tako na obraze narisala nadvse velik nasmeh. Ob kočici je razgledni stolp, s katerega je mogoče videti tudi Triglav. Ko so se majice posušile in je bila žeja pogašena, smo se odpravili v dolino. Želeli smo se vrniti po drugi poti in imeli nehoti nenačrtovani izpit iz orientacije. Smo pa zato prehodili še nekoliko več kakor ob vzponu in uživali v novih, prelepih razgledih. Kljub temu smo še pred kosilom uspešno našli našo postojanko.

Spoznati druge kraje je vedno lepo. Zares lepo. Gostitelji so se resnično potrudili pri organizaciji, predvsem pa so nas očarali s svojo odprtostjo, domačnostjo in gostoljubjem. Najlepše v teh dveh dneh je bilo spoznanje, da še vedno obstaja toplina med ljudmi, ne glede na to, od kod prihajajo,



da je še vedno mogoče slišati lepo besedo, občutiti dobro voljo in širiti nasmeh. Zato nam je bilo še toliko bolj žal, da je naše srečanje prehitro minilo.

Prihodnje leto junija bo gostitelj mednarodnega srečanja

planincev železničarjev PD Železničar Ljubljana. Prisrčno vas vabimo že zdaj!

V hribih človek dobi energijo, pridite ponjo.

Katarina Špruk, članica planinskega društva Železničar Ljubljana

## Sudoku

	7	4		2		3	
3			1			7	6
9	5					1	4
				6		4	9
	3	9	5		8	7	6
4	6		1				
7	9					8	3
8	1			6			7
	4			7		1	2

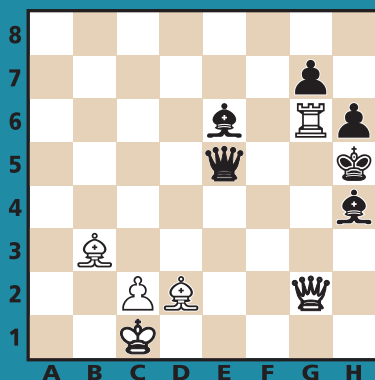
## ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

## Primer 63

Beli ima v položaju top več, ki pa zaradi grožnje mata na a1 visi v zraku. Toda že njegova uvodna poteza kot preblisk šokira črnega, ki je po nekaj potezah prisiljen položiti orožje.

Vaccaroni : Mazzovhi  
(Rim, 1891)



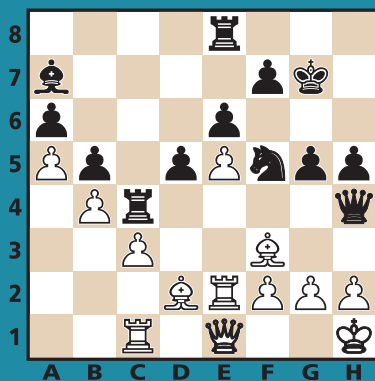
Rešitev:

1. Dg4+ Lxg4 2. Txh6+ gxh6 3. Lf7#

## Primer 64

Beli je prepričan, da je oklep okoli njegovega kralja dovolj trden za vse pritiske nasprotnika, toda na potezi je črni in njegova konjenica elegantno spravi belega vladarja na kolena.

Reshevsky : Ivanović  
(Skopje, 1976)



Rešitev:

1. Dxh2+ 2. Kxh2 Th4+ 3. Kg1 Sg3 in beli je neubranljivo matiran v naslednji potezi ... Th1.

## Železničar državni prvak!

Darko Babič, pomočnik strojevodje, zaposlen v Vleki in tehniki Maribor, je na 16. državnem prvenstvu v dopisnem šahu dosegel izjemnih 12 točk iz 14 partij.

S črnimi in belimi figurami se je Darko spoznal že v mladih letih. Igral je v različnih šahovskih društvih, danes pa je član šahovskega društva Fram. Pred dvema letoma ga je ponovno zamikalo igranje dopisnega šaha, zato se je prijavljal na razpisane turnirje in igral na njih. Na turnirjih je zmagoval in kmalu ga je poklical dr. Danilo Korže, predsednik dopisnega šaha Slovenije, in od tedaj z njim dobro sodelujeta. Veliko mu je pomagal z nasveti in pri opremlenju novih zmogljivejših računalnikov. Darko Babič ima v računalniški sobi tri ra-



Državni prvak v dopisnem šahu Darko Babič med razmišljanjem v računalniški sobi

čunalnike, ki »razmišljajo« noč in dan.

Glede na kakovost njegove igre in na pobudo predsednika se je prijavil na državno prvenstvo in uspelo mu je uresničiti svoj cilj – postati državni prvak.

Pred dvema letoma, ko je začel z igro, je bil njegov rating 1180 točk, trenutni pa je 2370 točk. Sedaj bo nadaljeval s prijavi na turnirje, ki bi mu prinesli še kakšen naslov.

Želimo mu še veliko izjemnih podvigov!

## Po poletnem premoru sedmi turnir šahovskega cikla Slovenskih železnic

Po poletnem premoru, ki je trajal od junija, se je v soboto, 7. septembra, s sedmim turnirjem nadaljeval šahovski cikel Slovenskih železnic. Kljub lepemu vremenu je bil septembrski turnir lepo obiskan. Med 58 igralci je prvo mesto osvojil Fide mojster Marjan Črepan z enakim številom točk kot drugouvrščeni Ule Evald. Vse nasprotnike sta premagala, med sabo pa remizirala, zato je o končni uvrstitvi odločal dodatni kriterij Buchholz. Tretje mesto je pripadlo Dušanu Čeponu, ki pa je grenkobo poraza občutil le proti obema prvouvrščenima. Prav omenjeni trije se nahajajo na vrhu lestvice tudi v skupnem seštevku. Na turnirju so odlični uspehi dosegli železničarji. Sivčević Nusret je z desetim mestom in s šestimi osvojenimi točkami dosegel najboljšo »železničarsko« uvrstitev zadnjih dveh let. Tik za njim se je s 5,5 točkami uvrstil na enajsto mesto Nenad



Na desni Nusret Sivčević z najboljšo železničarsko uvrstitvijo zadnjih dveh let.

Djekanovič. Da je bil to dan železničarjev, je s štirinajstim mestom in 5,5 točkami potrdil Milorad Šljivič. Vsi trije tako ostajajo glavni kandidati za skupno prvo mesto med šahisti, zaposlenimi na Slovenskih železnicah. Naslednji turnir bo 5. oktobra. Več o ciklu si lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com).

Rezultati sedmega turnirja:

1. Marjan Črepan, 2. Evald Ule, oba 8,5 točk, 3. Dušan Črepan, 7 točk, 4. Severin Mejak, 5. Zlatko Jeraj, oba 6,5 točk, 6. Petar Djurič, 7. Boris Skok, 8. Andrija Petrovič, 9. Stanko Djurdjevič, 10. Nusret Sivčević, vsi 6 točk.



Z vozovnico **InterRail**  
v 30 držav, za vse generacije!

GREMZVLAKOM  

Dodatne informacije dobite na [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si), [potnik.info@slo-zeleznice.si](mailto:potnik.info@slo-zeleznice.si) in na tel. št. 1999.



Alkoholizem je bil občasno tudi na železnici problem. Posebno je bil pereč položaj na parnih lokomotivah, kjer je bilo ob napornem delu treba nadomeščati s potenjem izgubljeno tekočino. Veljalo je, da pitje hladne vode človeku vzame vso moč, da pa se alkohol iz vina sproti »pokurik« in da na sposobnost strojnega moštva nima nikakršnega vpliva. Čeprav se je mogoče vživeti v ta položaj, takšne prakse kajpada ni mogoče zagovarjati. Težava je bila tako trdovratna, da so na Jugoslovanskih železnicah v poznih petdesetih letih sprožili kampanjo, naperjeno proti temu zlu, in ustanovili LPA, ligo proti alkoholizmu.