

Nova proga

Revija Slovenskih železnic

Vse štiri nove premikalne lokomotive že v Sloveniji

AKTUALNO

Železniške postaje jeseni dobivajo nova parkirna mesta za kolesa

FOTOREPORTAŽA

Poletje 2020, ki ga ne bomo pozabili

PANDEMIJA COVID-19

Pogovor z delavsko direktorico, Nino Avbelj Lekić

ZANIMIVOSTI

Kovanci, na katere je država vtisnila podobo železnice



Vabilo na četrti skupinski lov

Lovska družina Loka pri Zidanem Mostu vabi vse železničarje, ki so tudi lovci, na skupinski lov in druženje.

Lov bo v nedeljo, 18. oktobra, v Loki pri Zidanem Mostu.

Zberemo se ob 8.00 pred lovskim domom LD Loka na naslovu Radež 10 B, 1434 Loka pri Zidanem Mostu.

Lovci LD Loka bodo poskrbeli za zajtrk, malico, organizacijo lova in darilo.

Simbolični prispevek za hrano, pijačo in organizacijo lova je 10 evrov.

Zaradi varnosti vseh udeležencev bomo poskrbeli za striktno upoštevanje vseh priporočil in ukrepov NIJZ ter Vlade RS za omejevanje širjenja Covid-19!

Prijave in dodatne informacije:

Zaradi lažje organizacije skupnega lova vas vljudno prosimo, da se prijavite po e-pošti janez.krivec@sz.si

Več informacij dobite na omenjeni e-pošti ali telefonski številki 041 399 977.

Lovski pozdrav!
LD Loka pri Zidanem Mostu

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, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 23. 10. 2020.



Vse štiri nove premikalne lokomotive pred delavnicami v Divači
Avtor fotografije: Rok Žnidarčič



Aktualno

Jeseni prvi potniki z novim potniškim vlakom

2



Aktualno

Končana prenova proga med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami

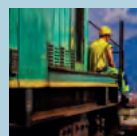
3



Aktualno

Železniške postaje že jeseni dobivajo nova parkirna mesta za kolesa

9



Fotoreportaža

Poletje 2020, ki ga ne bomo pozabili

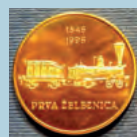
10



Pandemija COVID-19

Pogovor z delavsko direktorico, Nino Avbelj Lekić

14



Zanimivosti

Kovanci, na katere je država vtisnila podobo železnice

26



Zgodovina

Kakšna so bila potovanja z vlakom na morje v osemdesetih letih

30



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Evropski železniški sektor se je v zadnjega pol leta, odkar zaradi epidemije traja tako imenovana nova resničnost, pošteno zatresel. Kot v vsem evropskem transportnem sektorju so se zmanjšali prihodki in ohladile nekatere poslovne povezave. Podjetja v skupini Slovenske železnice so prvi val epidemije zelo uspešno prebrodila. Na začetku jeseni kaže, da se bo bolezen še naprej širila zato smo osredotočeni na uresničevanje različnih ukrepov s katerimi zagotavljamo, da se delo na Slovenskih železnica neovirano nadaljuje.

Letošnje poletje, ki je v znamenju zaščitne opreme, mask in dodatnih strogih higienskih ukrepov na delovnih mestih bliskovito hitro minilo, je bilo delovno in zaradi številnih novosti nepozabno. Po številu potnikov, številu prepeljanih koles in vozil z avtovlakom je videti, da smo tokrat še bolj raziskovali Slovenijo z vlakom kot pretekla leta. Utrip letošnjega poletja na terenu, na operativnih delovnih mestih, je za fotoreportažo v objektiv ujel Miško Kranjec.

Dobrega pol leta dela, ki smo ga preživel v tako imenovani novi resničnosti pa je prineslo spremembe tudi za nas zaposlene. Spremenjene so bile oblike dela, odrejeno je bilo čakanje na delo, delo od doma, delali smo v spremenjenih in zmanjšanih delovnih skupinah itn. O tem kako je epidemija vplivala na zaposlene v Skupini in kaj lahko pričakujemo v prihodnjih mesecih smo se pogovorili z delavsko direktorico Nino Avbelj Lekić. V intervjuju polnem spodbudnih informacij je med drugim zagotovila, da se status zaposlenih zaradi posledic epidemije ne bo spremenil. Naše pravice ostajajo iste, usklajene z dogovori, ki so jih sprejeli socialni partnerji.

In kakšna bo jesen na Slovenskih železnica? Odštevamo zadnje tedne do tega, da bodo z novim potniškim vlakom potovali prvi potniki, odštevamo do zgodovinskega odprtja kočevske proge, po kateri bodo kmalu – po 50 letih – spet začeli voziti potniški vlaki, v Kopru bodo začele voziti nove premikalne lokomotive, končuje se prenova mariborske postaje... Pred koncem leta nas torej čaka sklepni del številnih projektov, ki smo jih ne glede na krizne razmere uresničevali v naših podjetjih. Da pa je v novih razmerah sploh mogoče zagotavljati kontinuiteto operativnih delovnih procesov in z njo neovirane prevoze tovora in potnikov, pa je po novem treba v delo vlagati še dodatne napore. Na vseh ravneh je treba dodatno skrbeti še za dosledno uresničevanje ukrepov za zajezitev širjenja bolezni, zagotavljanje zaščitne opreme ter organizirati posebne oblike dela, ki jih krizne razmere zahtevajo. O operativnem delu pri dodatnih dejavnostih, ki jih imajo podjetja v skupini SŽ zaradi epidemije, smo se pogovorili z vodjem posebne delovne skupine za Covid-19 Dragutinom Matejem. Skupina, ki je bila ustanovljena že pred razglasitvijo epidemije, je po poletnem zatišju spet izjemno dejavna. Njihova vloga je ključna za redno zagotavljanje stotisoče kosov zaščitne opreme, za obveščanje in odločno odzivanje, če bi se v naših podjetjih pojavil izbruh bolezni. Sogovornik nam je zagotovil, da smo na Slovenskih železnica pripravljeni na drugi oziroma tretji val epidemije.

Zaradi občutnega zmanjšanja avtomobilskega in letalskega prometa v pomladnih mesecih so se letos močno zmanjšale emisije toplogrednih plinov. To dejstvo spet kaže kako pomembne bodo v prihodnje železnice, ki bodo znale omogočiti last-mile-solutions s trajnostnimi oblikami prevoza. Pohvalno je, da smo na tem področju v preteklih mesecih v Sloveniji naredili pomemben korak naprej, saj bo jeseni na slovenskih železniških postajah in postajališčih kar 2219 novih parkirnih mest za kolesa ter pripravljena platforma za električna kolesa in izmenjavo koles. Ogromen in nadvse daljnosežen projekt, ki ga uresničujejo strokovnjaki zaposleni v naših podjetjih, bo pomembno pripomogel k izboljšanju trajnostne mobilnosti v Sloveniji. Hkrati pa bo vodilo za nadaljevanje gradnje kolesarskih poti, ki bodo povezovale Slovenijo ter za vključevanje okoljsko bolj sprejemljivih oblik prevoza v obstoječe. S takšnimi projekti neposredno sodelujemo pri izboljševanju kakovosti življenja v Sloveniji.

Spoštovani, želim vam prijetno branje!



Veduta Ptujkega gradu in Stadlerjev dizelski potniški vlak na železniškem mostu zgrajenem 1860

Jeseni prvi potniki z novim potniškim vlakom

Prvi novi dizelski vlak z oznako 610-001/002 je med poskusnim obratovanjem avgusta opravil večtedenska tipska testiranja. Po pridobitvi končnega poročila – ES verifikacije s strani NoBo – bo Javna agencija za železniški promet izdala dovoljenje za dajanje tega

tipa motorne garniture na trg. Po zakonodaji ima Agencija za odločitev o vlogi za izdajo dovoljenja na voljo največ štiri mesece, zato natančnega datuma, kdaj bo začel novi vlak voziti potnike, ob izidu tokratne revije še ne moremo napovedati.

V Sloveniji avgusta že druga potniška garnitura, v naslednjih tednih tretja

V začetku avgusta smo prejeli še drugo dizelsko potniško garnituro. Ker gre za enak tip vozila, z enakimi sestavnimi deli in specifikacijami kot gar-

nitura, ki smo jo prejeli prvo, bo obseg testiranja na njej bistveno manjši. Med drugim se testira delovanje obeh spetih garnitur in informacijskega sistema. Za zdaj sta obe garnituri v vzdrževalnem centru SŽ-VIT v Ljubljani. Do konca leta bo v Sloveniji pet dizelskih garnitur. Septembra smo prejeli še tretjo dizelsko garnituro ter prvo večnapetostno enopodno električno garnituro za testiranje.

Električna potniška garnitura med testi na Češkem

Na Češkem pri mestu Velim podjetje Stadler testira enopodno elektromotorno garnituro za Slovenske železnice. V mestu Velim ima svoj sedež češki Železniški raziskovalni inštitut – Výzkumný Ústav Železniční, (VUZ), ki v testnem središču testira vlake na edinstveni progi z dvema testnima krožnima progama. Poleg omenjenega testiranja podjetje Stadler na več testnih poligonih po Evropi testira še druge vlake namenjene v Slovenijo.



Testiranje delovanja dveh spetih dizelskih garnitur na zasavski progi pri Zagorju

Končana prenova proge med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami



Prevoz betonskih pragov po prenovljeni progi pri Zidanem Mostu

Konec julija so bila končana dela pri nadgradnji železniške proge med Rimskimi Toplicami in Zidanim Mostom. Nadgradnja desnega tira je trajala od 23. avgusta 2019 do 7. februarja 2020, nadgradnja levega pa letos od 2. marca do 31. julija.

Za dela pri nadgradnji železniških odsekov Zidani Most–Rimske Toplice in železniške postaje Rimske Toplice je bila podpisana pogodba v vrednosti 77,7 milijona evrov. Šlo je za dela v okviru nadgradnje železniške proge Zidani Most–Celje, ki je sofinancirana z evropskimi sredstvi iz Instrumenta za povezovanje Evrope, in jih vodi Di-

rekcija za infrastrukturo (DRSI) pri Ministrstvu za infrastrukturo.

S Skupine SŽ podjetji SŽ-ŽGP in SŽ-Infrastruktura

Dela so zajemala nadgradnjo 7,6 kilometrov dolgega odseka z zamenjavo tirne grede, tirov, voznega omrežja ter signalno-varnostnih in telekomunikacijskih naprav. Prenovljeni so bili tudi objekti spodnjega ustroja proge, prepusti, mostovi ter podporni in oporni zidovi. Gradbena dela je opravljal konzorcij podjetij Kolektor Koling, SŽ-ŽGP in CGP. Zaposleni na

SŽ-Infrastruktura, upravljavcu javne železniške infrastrukture, pa so dela nadzirali, vodili promet mimo delovišč in skrbeli za varnost udeležencev v prometu ter zaposlenih na terenu. Podjetje SŽ-ŽGP je bilo zaradi dobrega in učinkovitega dela na državni ravni izpostavljeno kot primer dobre prakse v gradbeniški panogi.

Nadaljuje se prenova postaje Rimske Toplice

Avgusta so se gradbena dela odvijala še na železniški postaji Rimske Toplice. Šlo je predvsem za dela na prvem tiru, novem podhodu z dvigalom, otočnem peronu, nadstrešnici ter voznem omrežju in signalno-varnostnih ter telekomunikacijskih napravah.

Večja varnost z zunajnivojskim križanjem

Gradbena dela se nadaljujejo na zunajnivojskem križanju železniške proge in ceste Rimske Toplice–Jurklošter ter pri ureditvi povezovalnih cest. Dela bodo končana predvidoma maja 2021.



Urejanje zadnjih metrov gramozne grede s strojem za profiliranje pred odprtjem proge.

FIP in MKV vozovnice

Od julija je spet mogoče naročati oziroma podaljševati FIP izkaznice ter mednarodne kuponske vozovnice - MKV.

To lahko storite tako kot doslej s svojo personalno številko na potniških blagajnah.

Cena:

FIP izkaznica, nakup nove ali podaljšanje: 10 evrov

MKV kuponi: 10 evrov

Obvestilo o upravičenosti do nadomestila plače v primeru odreditve karantene

V njem je med drugim zapisano:

Do nadomestila plače med odredeno karanteno ni upravičen tisti, ki je potoval v državo na rdečem seznamu NiJZ, z določenimi izjemami.

Do nadomestila 80 % osnove plače med odredeno karanteno je upravičen tisti, ki je potoval v državo, ki je bila v času odhoda na zelenem ali rumenem seznamu NiJZ, z določenimi izjemami.

Do nadomestila 80 % osnove plače med odredeno karanteno je upravičen tisti, ki mu je bila odredena karantena zaradi stika z okuženo osebo v prostem času.

Do nadomestila, kot če bi delal, pa je upravičen zaposleni, ki bi mu bila odredena karantena zaradi stika z okuženo osebo na delu.

Celotno obvestilo najdete na Intranetu Slovenskih železnic.

Preostali del kolektivnega dopusta 2020

4 dni, od 28. 12. do 31. 12. 2020

Med zaprtjem proge v Karavanškem predoru vlaki po obvoznih progah

V začetku septembra so se začela gradbena dela v predoru Karavanke. Do začetka oktobra so v predoru predvidene dnevne zapore med 7. in 19. uro, od 5. oktobra do 10. julija 2021 pa bo predor zaradi gradbenih dela popolnoma zaprt.

SŽ-Tovorni promet bo tovrne vlake proti Avstriji vozil

po obvoznih poteh, in sicer čez mejni prehod Špilje (Spilfeld Strass) ter tudi čez Italijo, čez mejni prehod Opčine (Villa Opicina) prav tako proti Avstriji. Pred začetkom zapore proge v karavanškem predoru je bil ves odsek proge Zidani Most – Špilje nadgrajen v kategorijo D4 z osnim priti-

skom 22,5 ton. Zato lahko na tej obvozni progi vozijo tudi večsistemske lokomotive vrste serije 541.

V predoru Karavanke je za zdaj elektrificirana dvotirna železniška proga, ki ne ustreza več sodobnim standardom. Po prenovi bo v predoru raven varnosti bistveno višja, velja-

li pa bodo sodobni tehnični standardi. Med drugim bo zagotovljena hitrost do 120 kilometrov na uro in nosilnost 22,5 ton na os.

Vse štiri nove premikalne lokomotive že v Sloveniji



Premikalna lokomotiva 646 001-9 pri izhodu iz predora pri Litiji

SŽ-Tovorni promet je 21. julija prevzel še drugi dve novi dizelski premikalni lokomotivi, ki so jih naročili pri podjetju CZ Loko. Podjetje ima tako

zdaj vse štiri nove lokomotive, namenjene za delo v Kopru.

V Kopru, ki je ena ključnih lokacij za Tovorni promet, bodo lokomotive lahko vozile šele po

tem, ko bodo končane testne vožnje in izobraževanje strojnega in vzdrževalnega osebja ter pridobljeno obratovalno dovoljenje. Po zadnjih podatkih naj bi

obratovalno dovoljenje dobili v prihodnjih tednih.

Prenovljeni Tivoli in še močnejši zmaji



Hokejisti HK ŠZ Olimpije so v sredini avgusta po dolgem premoru zadržali po prenovljenem tivolskem ledu, ekipa je dobivala končno podobo, le do zadnjega so čakali ali bodo v sezoni 2020/2021 napredovali iz Alpske hokejske lige v močnejšo Bahel, nekdanjo EBEL ligo. Na koncu je vendarle padla odloči-

tev o tem, da bodo zelenobeli ostali v ligi, ki so jo osvojili v sezoni 2018/2019.

Med zmaji številni slovenski reprezentanti

Ekipa se je od lanske sezone kar močno spremenila saj so prišli mnogi novi obrazi med njimi mnogi reprezentanti, kot so Miha Štebih, Aleksandar Magovac, Miha Zajc in najbolj zveneče ime ta trenutek ter otrok Olimpije Žiga Pance. Nekoliko sprememb se je zgodilo tudi v vodstvu saj je Tomaža Vnuka na direktorskem stolčku zamenjal Jože Kovač, sicer dolgoletni branilec Ljubljčanov. Pozabili pa niso niti na podmladek, saj je trenersko ekipo pri podmladku

okrepilo kar nekaj novih priznanih trenerjev, tako, da se za prihodnost kluba ni potrebno bati.

Prestop v ligo višje že do konca leta 2020

Zmaji bodo tudi v letošnji sezoni igrali v alpski hokejski ligi. Priključitev v višjo ligo pa že poteka, saj so jo podprli vsi klubi, ki sodelujejo v njej. Uradno pa naj bi bila potrjena do konca leta 2020. Direktor HK ŠZ Olimpija Jože Kovač je za STA med drugim povedal »Finančno je dogovor sklenjen, klub so pregledali, s poslovanjem in revizijo so zadovoljni. Predsednik Miha Butara je v stalnem stiku z vodstvom lige, tako, da kar se tega tiče je stvar pozitivna. Če

ne bi bilo zapleta z virusom, bi bili člani lige že letos«.

Osvojiti vse kar se osvojiti da

Pred začetkom si je klub zadal osvojiti vsa tekmovanja v katerih nastopa, kar pomeni, Pokal Slovenije, državno prvenstvo, celinski pokal in Alpsko ligo. Na žalost je celinski pokal zaradi epidemije odpovedan, medtem pa jim je v pokalu z veliko mero sreče pot prekrizal večni tekmelec z Jesenic. Kar nas nadeja z velikim optimizmom je to, da ima Olimpija res fantastično ekipo, sezona je dolga in, da je to šele začetek. Saj veste kako pravijo: »slab začetek, dober konec ...«

Črt Snoj



Skupinska fotografija Zmajev in vodstva kluba HK ŠZ Olimpija. V sredini levo v prvi vrsti pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic in predsednik kluba Miha Butara in desno direktor kluba Jože Kovač.

Na 27 lokacijah po vsej Sloveniji bo to jesen dodatnih 2192 parkirnih mest za kolesa.



Železniške postaje že jeseni dobivajo nova parkirna mesta za kolesa

Do novembra letos bo na slovenskih železniških postajah in postajališčih dodatnih 2192 parkirnih mest za kolesa. Poleg tega bodo pripravljene dodatne površine za postavitve in ureditev sistemov za izposajo navadnih in električnih koles, ki sta pomembna elementa razvoja strategije mobilnosti v prihodnjih letih.

Podjetje SŽ-Infrastruktura je junija letos podpisalo pogodbo za gradnjo parkirnih mest za kolesa na 27 železniških postajah in postajališčih po vsej Sloveniji. Parkirna mesta za kolesa bodo v bližini postajnih stavb in dostopov na perone. Projekt je neposredno povezan z zavezo SŽ po varovanju naravnega okolja, z njim spodbujamo uporabo koles ter si prizadevamo dodati svoj prispevek k zniževanju emisij CO₂ v ozračje. Naročnik projekta je DRSI, financira pa ga Ministrstvo za okolje in prostor iz Sklada za podnebne spremembe.

Poleg novih parkirnih mest tudi prostor za bike sharing in električna kolesa

Postavljenih bo 845 visokih stojal za kolesa, od tega 605 z nadstreškom. Urejene bodo tudi površine, ki bodo v poznejših fazah namenjene izposoji koles – bike sharing – ter pol-

njenju električnih koles. Izposoji koles bo skupaj namenjenih 320 parkirnih mest, električnim polnilnicam pa 182 parkirnih mest. Po novem bo tako na slovenskih postajah in postajališčih 3323 parkirnih mest za kolesa.

Dela so že končana v Litiji, Zagorju in Trbovljah

Do izida revije so bila gradbena dela že končana na postajah in postajališčih Trbovlje, Zagorje, Litija, Ljubljana–Zalog, Ljubljana–Rakovnik, Ivančna Gorica, Grosuplje, Novo mesto–Bršljin, Novo mesto–Kandija, Jarše–Mengeš in Domžale. Potniki bodo lahko prva kolesa priklenili po faznem tehničnem pregledu in prevzemu, ki bo predvidoma septembra. Dela se intenzivno nadaljujejo na gorenjski progi, na postajah Škofja Loka, Kranj in Lesce Bled.

Oktobra pa se bodo nadaljevala na primorsko notranjski regiji na postajah Borovnica,

ažo številna



Skupaj bo postavljenih 845 visokih stojal za kolesa, od tega 605 z nadstreškom.



Logatec, Postojna, Sežana in Nova Gorica.

V Sloveniji je gradnja kolesarske infrastrukture izjemno

pomembna za tranzicijo na trajnostno mobilnost. Pri tem smo uresničili že več projektov, številni pa so še načrtovani.

Skrb za varstvo okolja je namreč pomemben del sodelovanja Slovenskih železnic z družbo in okoljem. Prizadevamo si za-

gotavljati, kolikor je mogoče okolju prijazen prevoz potnikov in tovora ter opravljanje drugih dejavnosti.

Koliko prostora bo za bike sharing in električna kolesa?

Železniške postaje in postajališča so bila po uporabljeni metodologiji razvrščeni v šest rangov, po:

- a) številu potnikov, ki vstopijo na vlak na določeni postaji;
- b) številu prebivalcev v krogu od 500 metrov do 4 kilometre od postaje;
- c) obstoječem rangi postaje. Prostor za električna kolesa in za izposojlo koles je namenjen na postajah, ki so razvrščene v prve tri range

Na postajah 1. ranga – Celje, Maribor, Litija, Škofja Loka, Kranj, Zagorje, Trbovlje, Jesenice – bo od 80 do 100 novih parkirnih mest za kolesa, od tega bo 20 mest namenjenih izposoji koles in 10 električnim kolesom.

Na postajah 2. ranga – Sevnica, Sentjur, Laško, Hrastnik, Nova Gorica, Domžale, Krško, Murska Sobota, Koper – bo od 50 do 80 novih parkirnih mest, od tega bo 10 mest namenjenih izposoji koles, 6 pa električnim kolesom.

Na postajah 3. ranga – Borovnica, Novo mesto-Kandija, Poljčane, Pragersko, Ivančna Gorica, Celje-Lava, Grosuplje,

Ptuj, Sežana, Lesce-Bled, Brežice, Črnomelj, Postojna, Rače, Bohinjska Bistrica, Medvode, Novo mesto, Velenje, Logatec,

Polzela, Jarše-Mengeš, Slovenska Bistrica, Ljubljana-Zalog, Žalec, Ljubljana-Vižmarje, Ljubljana-Rakovnik – bo od 30

do 50 novih parkirnih mest za kolesa, od tega jih bo 10 namenjenih izposoji koles, 6 pa električnim kolesom.

Postaje in postajališča z novimi parkirnimi mesti za kolesa



SŽ in RAILPOL skupaj za večjo varnost

Vsak dan se po Sloveniji z vlakom vozi več kot 38 tisoč potnikov. Število nivojskih prehodov na slovenskem železniškem omrežju se vztrajno zmanjšuje kljub temu pa jih je še vedno več kot 700. Na njih se pogosto dogajajo prometne nesreče, večina prav zaradi nespoštovanja prometnih predpisov.

Za večjo varnost pri prehajanju tirov in nivojskih prehodov sta SŽ in RAILPOL, evropskega združenja policij, ki skrbijo za varnost na železnicah, med 7. in 14. septembrom pripravila posebno preventivno akcijo. Namen letošnje mednarodne akcije je zvišati varnostno kulturo na vlakih, pri prečkanju proge in nivojskih prehodov, ter s tem povečati raven varnosti v železniškem prometu.

Predstavniki Slovenskih železnic in RAILPOL-a so:

- Nadzorovali nedovoljeno prehajanje železniške proge,
- Nadzorovali prečkanje železniške proge na nivojskih križanjih in upoštevanje prometnih pravil na njih,
- Nadzorovali kršitve notranjega reda na vlakih, denimo izstopanje ali vstopanje med premikanjem vlaka, poškodovanje ali uničevanje inventarja, kršitve javnega reda in miru itn.

Kako ravnati pri prečkanju nivojskega prehoda:

- Pred prehodom se mora udeleženec cestnega prometa ustaviti:
- ko svetlobni znaki naznajo prihod vlaka oz. da se bodo zapornice ali polzapornice začele spuščati,



Vsako leto je na slovenskih tirih ogromno nesreč zaradi nespoštovanja prometnih predpisov in nevarnega prečkanja proge.

- ko se zapornice ali polzapornice spuščajo ali so že spuščene,
- ko ustavlja promet pooblaščen železniški delavec s predpisanim znakom,
- na nezavarovanem prehodu

pa tudi, ko se prehodu približuje vlak, čeprav udeleženec cestnega prometa na to ni posebej opozorjen. Progo sme prečkati šele, ko se prepriča, da se prehodu ne približuje vlak.

VLAK SE NE MORE USTAVITI. VI SE LAHKO.

Slovenske železnice so septembra sodelovale pri izidu zgibanke s katero svetujemo kako najbolj varno prečkati

progo ter kako ravnati pri prečkanju nivojskih prehodov ceste čez železniško progo. Kljub temu, da se raven varnosti na

železnicah povečuje pa je vsako leto ogromno nesreč na tirih predvsem zaradi neupoštevanja prometnih predpisov, zara-

di vožnje mimo polzapornic ali prečkanja proge ko se zapornice že zapirajo. Vlak se ne more ustaviti, vi se lahko!

Slovenske železnice

VLAK SE NE MORE USTAVITI. VI SE LAHKO.

www.slo-zeleznice.si

PREMISLI, PRISLUHNI, POGLEJ IN USTAVI.

PREMISLI

Nivojski prehodi ceste čez železniško progo so ena najbolj kritičnih mest, s katerimi se srečujemo udeleženci v cestnem prometu.

Zavorna pot vlaka, ki vozi s hitrostjo 100 km/h, je okoli 1 km. Nikoli ne poskušajte biti hitrejši od vlaka. Nikoli ne tekajte z vlakom na nivojskem prehodu ceste čez železniško progo. **Vlak se ne more ustaviti. Vi se lahko.**

PRISLUHNI

Znajte ali izkjučite glasnost avtoradija, prekinite pogovore preko mobilnega telefona, obrnite zamegljena stanska stekla oziroma odprite stanska okna na vozilu, da boste lahko jasno zaznali železniško vozilo. Posebej pazljivo morate biti ponoči in ob poslabšanih vremenskih pogojih, saj je lahko zvok varžev in nas lahko zavede o dejanski oddaljenosti vlaka.

POGLEJ

Med približevanjem nivojskemu prehodu ceste čez železniško progo pazljivo opazujte dogajanje v preglednostnem prostoru in postavljeno prometno signalizacijo.

Takoj, ko železniško vozilo zapusti nivojski prehod ceste čez železniško progo, pogledajte in preverite, če se na dvotirni železniški progi nivojskemu prehodu z druge strani ne približuje še eno železniško vozilo.

USTAVI

Obvezno **USTAVITE** pred nivojskim prehodom!

KAKO RAVNAMO MED PRIBLIŽEVANJEM NIVOJSKEMU PREHODU CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO?

Osnovna zakonska zahteva upravljalcev cest (lokalna skupnost, DRSC) je, da zagotovijo prometno signalizacijo, ki opozarja na nevarnost približevanja nivojskemu prehodu ceste čez železniško progo, in sicer na način, da bodo udeleženci v cestnem prometu pravočasno opozorjeni na nevarnost približevanja pasivno ali aktivno zavarovanemu nivojskemu prehodu ceste čez železniško progo.

Na nivojskem prehodu, označenem samo s prometnim znakom, mora upravljalavec ceste ali pol zagotoviti zadostno preglednost s ceste na progo, tako da se lahko udeleženci v cestnem prometu prepričajo o prihajajočem vlakom in s potrebno pazljivostjo varno ter nevarno prečkajo tak nivojski prehod.

Prometni znak s tremi rdečimi poševnimi trakovi nas opozarja na bližino nivojskega prehoda, od katerega smo praviloma oddaljeni 240 metrov. Hitrost vožnje na cesti preko pasivno zavarovanega nivojskega prehoda je praviloma omejena na 50 km/h, zato prilagodimo hitrost vožnje. Opazujemo dogajanje na cesti in v preglednostnem prostoru nivojskega prehoda ceste čez železniško progo.

Simbol lokomotive v prometnem znaku za nevarnost nas še posebej opozarja na pasivno zavarovan nivojski prehod ceste čez železniško progo (nivojski prehod ni zavarovan z zapornicami ali s polzapornicami).

Prometni znak z dvema rdečima poševnima trakovima nas opozarja, da smo pasivno ali aktivno zavarovanemu nivojskemu prehodu ceste čez železniško progo bližje za 80 metrov. To pomeni, da nam za uravnavanje hitrosti vožnje in opazovanje dogajanja na cesti in v preglednostnem prostoru nivojskega prehoda ostaja še 160 metrov vožnje z vozilom.

Prometni znak z enim rdečim poševnim trakom pomeni, da smo od pasivno ali aktivno zavarovanega nivojskega prehoda ceste čez železniško progo oddaljeni 80 metrov. Prilagodimo hitrost vožnje, povečamo pozornost in preglednost prostora nivojskega prehoda in se osredotočimo na ravnanje vozilov pred nami. Potrebno je se namreč prepričati, da bomo nivojski prehod tudi prevozili.

Zaradi gostote prometa ali ovire lahko na nivojskem prehodu tudi obstanemo.

Prometni znak Andrejev križ označuje nivojski prehod ceste čez enotno oziroma ali večotno železniško progo v ravnini brez zapornic ali polzapornic, podobno kot označuje prometni znak. Križišče s prednostno cesto je križišče, kjer moramo dati prednost vsem vozilom, ki vozijo po prednostni cesti. Ravnanje je v obeh primerih enako.

Zaradi svoje varnosti in varnosti drugih udeležencev v prometu je najpomembnejše in najodgovornejše pred pasivno zavarovanimi nivojskimi prehodi **USTAVITI** in se prepričati o nadaljnji varni vožnji.

Pred nivojskim prehodom obvezno ustavimo, če je prometnemu znaku Andrejev križ dodan prometni znak Ustavi! V tem primeru prometna znaka označujeta nevarno mesto, kjer ni zagotovljen ustrezen preglednostni prostor, predvsem zaradi objektov in rastlin ob nivojskem prehodu. Preden odločno prevozimo nivojski prehod, se moramo prepričati, da se vlak ne približuje.

VLAK SE NE MORE USTAVITI. VI SE LAHKO.

2019
2017
2015
2013
2011
2009

44
700-2011

120

Slovenske železnice

10

Fotoreporaža

Poletje 2020, ki ga ne bomo po



zabili

Avtovlak

Čeprav so temperature že povsem jesensko nizke, lahko vsaj še enkrat pogledamo utrinke tega poletja:

Dopoldanska poletna vročina. Kratka majica, zavihane delovne hlače, čelada in sončna očala v ozadju pa zvok škripajočih zavor vagona na drči v Zalogu. Nekaj kilometrov stran na postaji napoved vlaka 503. Potniki pripravljajo kolesa, zapirajo torbe, iščejo maske. Z vlaka stopi sprevodnica v srcaji z logotipom na desnem žepu, z zaščitno masko na obrazu in čez ramo obešenim pregledovalnikom vozovnic. Iz bližnje delavnice je že od jutra slišati železni zvok udarcev pnevmatskega kladiiva. Skrit pred žgočim soncem sklonjen pod vagon v delovnih rokavicah v modrem delovnem kombinezonu danes popravlja zavornjake. Na UKV postaji se zasliši glas dispečerja ...

Napisali bi lahko sedem tisoč kratkih zgodb o delu železničark in železničarjev letošnje poletje. Poletnih zgodb in različnih vlog, ki smo jih odigrali v znamenju zaščitnih ukrepov v doslej neznanih razmerah. Končalo se je čudovito poletje, ki ga

prav zaradi edinstvenosti ne bomo pozabili, poletje v katerem smo ustvarili zapise, slike in zgodbe o prepeljanem najtežjem tovornem vlaku, vožnji z novo premikalno lokomotivo, o prvih korakih po novem potniškem vlaku, o zadnjem kombiju s štajerskega železniškega gradbišča ...

Svet se nenehno spreminja, delo na železnici se ne ustavi. Po poletju nastopi jesen in že naslednji trenutek se na tirih spet sliši... Neutrudljivo drdranje delovnega stroja. Bela čelada, telovnik in kratke delovne hlače. Sinkopa kolesne dvojice, ko prepelje kretnico. Prijazen pogled prometnika z rdečo kapo, voznim listom v rokah in masko na obrazu ... Opozorilni pisk žive pred delovno skupino na progi ...

A obenem trdno zavedanje, da bomo tudi jeseni, čeprav bodo nujni strogi ukrepi za varovanje zdravja potnikov in zaposlenih na Slovenskih železnicah, naredili vse, kar je v naši moči, da bomo potnike in tovor prepeljali, kamor bo treba.

N.G.



Ljubljana: Sprevodnika z maskama pred odhodom vlaka EN409



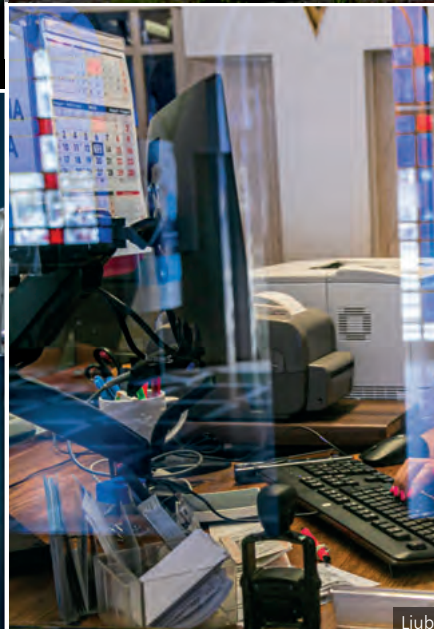
Ljubljana: Turisti s kolesi so se pripeljali z vlakom MV314 in bodo čez dobro uro nadaljevali pot proti Kopru z vlakom IC503



Ljubljana-Zalog: V postavljalnici ranžirne postaje in drčje se v zadnjih poletnih žarkih delo neovirano nadaljuje.



Bohinjska Bistrica: V eni od zadnjih poletnih nedelj na



Ljub

Premikači na drči n
preživijo večino de



postaji ustavlja poln avtovlak, ki je pripeljal z Mosta na Soči.



ljana: Zaposlene na blagajnah so zaščitene s steklom in maskami



Divača: Potniki namenjeni v Pulj izstopajo iz vlaka IC503 Pohorje

anžirne postaje Ljubljana-Zalog
lovnega časa na žgočem soncu.

Obrežje pri Zidanem mostu: Nekatera dela na progi je
kljub mehanizaciji in vročini treba opraviti »na ho-ruk«.



Intervju:

Nina Avbelj Lekić, delavska direktorica
Slovenskih železnic

»Zaposleni zaradi koronakrize ne bodo izgubili nobene pridobljene pravice.«

Nina Avbelj Lekić je članica posloводства Slovenskih železnic in delavska direktorica, ki v najvišjem organu vodenja predstavlja zaposlene in zastopa njihove interese. Z njo smo se pogovorili o vplivih epidemije na pravice zaposlenih na Slovenskih železnica ter o načrtih in morebitnih dodatnih ukrepih v prihodnjih mesecih.

Kako je Covid-19 vplivala na delovne razmere zaposlenih v skupini SŽ?

Vlada RS je 16. marca letos sprejela Odlok o začasni prepovedi in omejitvah javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji. S tem se je povsem ustavil javni železniški potniški promet. Posloводство Slovenskih železnic je, da bi preprečilo širjenje okužbe s koronavirusom takoj sprejelo ukrepe za zaščito zaposlenih in poslovnih partnerjev ter tudi ukrepe za omilitev gospodarske škode v družbah v skupini SŽ. Da bi omejili širjenje korona virusa so se dejavnosti in s tem povezana navzočnost zaposlenih na delovnih mestih omejili le na tiste, ki so najbolj nujni za varen železniški promet in zagotavljanje drugih storitev, ki jih opravljamo.

Med ukrepe je sodilo tudi čakanje na delo oziroma delo od doma.

Zaposlene smo napotili na čakanje na delo doma do preklica, za tiste zaposlene, katerih delo je nujno potrebno in je bilo mogoče, pa smo odredili delo na domu. Marca je bilo na čakanje na delo doma napotenih približno 3800 zaposlenih, kar je 53 odstotkov vseh zaposlenih v skupini SŽ. Za vse tiste, ki pa so delo opravljali na delovnih mestih pa je bila že pred razglasitvijo epidemije zagotovljena zaščitna oprema. Razglasitev epidemije smo tako pričakali veliko bolje pripravljeni kot velika večina podjetij v državi. Sprejeli smo tudi ukrepe za zmanjšanje druženja med zaposlenimi in organizirali delo tako, da se zaposlenim ni bilo treba zbirati v večjih skupinah.

Kako učinkoviti pa so bili sprejeti ukrepi?

Po mojem mnenju so bili pravočasni, učinkoviti in so koristili tako zaposlenim kot podjetju.

Kako se bo zaradi krize spremenil status zaposlenih?

V Skupini SŽ smo bili od marca do konca septembra vključeni v ukrep čakanja na delo doma na podlagi protikoronskih zakonov, ki jih je predlagala Vlada RS. Pred nekaj dnevi je bil potrjen že peti protikoronski paket, PKP5, v katerem je več novosti na različnih področjih. Ukrep čakanja na delo doma je podaljšan do konca leta, vendar so se zaostрили pogoji za vključitev vanj. V tako imenovani protikoronski zakonodaji, v Zakonu o interventnih ukrepih za omilitev in odpravo posledic epidemije COVID-19, PKP3, je predviden tudi skrajšani delovni čas, ki ga bomo začeli uresničevati oktobra,



Delavska direktorica Nina Avbelj Lekić: »Na določenih delovnih mestih bodo potrebne tudi nove zaposlitve.«

na delovnih mestih, kjer bo to zaradi procesa dela mogoče. Na določenih delovnih mestih na katerih narava dela to dopušča pa bodo zaposleni lahko opravljali delo tudi od doma. Zaradi naraščanja števila obolelih za Covid-19, tudi Vlada RS predlaga, da delodajalci kjer je to mogoče omogočijo delavcem delo od doma in sistem kolobarjenja oziroma rotacijo na delovnem mestu in na domu. Drugih sprememb pa za zdaj ne bo.

Ali lahko pričakujemo odpuščanja?

Ne. Leta 2019 je bil sprejet program razreševanja presežnih delavcev, PRPD, zato je že v istem letu skupino SŽ zapustilo 524



zaposlenih, do konca leta 2020 pa jih bo še 970. Program velja do konca leta 2020. Ocenjujemo, da bo prvega januarja 2021 tako v skupini SŽ okrog 6500 zaposlenih. Na določenih delovnih mestih bo zato treba tudi na novo zaposlovati.

Ali bodo ukinjene kakšne pravice, ki smo jih zaposleni imeli doslej?

V času protikoronskih paketov je bil sprejet dogovor s socialnimi partnerji, s katerim se začasno, za obdobje izvajanja ukrepov zaradi omilitve posledic bolezni Covid-19, optimizirajo določeni elementi razporejanja delovnega časa med odpravljanjem posledic epidemije. Zaposleni pa nikakor ne bodo izgubili nobene pridobljene pravice, ki jim pripada po Kolektivni pogodbi za dejavnost železniškega prometa, Zakonu o delovnih razmerjih in drugih sprejetih dogovorih. Posebej bi želela poudariti tudi, da ni predvideno zniževanje plač, stimulacij, dodatkov oziroma drugih prejemkov. Predstavniki zaposlenih pa bomo skrbeli tudi za to, da bodo začasni ukrepi, ki so namenjeni omilitvi učinkov posledic epidemije, tudi nehali veljati po izteku t.i. protikoronskih paketov.

Nam lahko več poveste o skrajšanem delovnem času?

V Skupini SŽ bomo po skrajšanem delovnem času začeli delati oktobra. Seveda na tistih delovnih mestih na katerih je to zaradi narave dela mogoče. Zakon, ki ureja to področje ločuje štiri različice, prva je skrajšani delovni čas v obsegu od 20 do 24 ur na teden, druga različica je skrajšani delovni čas od 25 do vključno 29 ur na teden, tretja od 30 do 34 ur na teden in četrta različica je 35 ur na teden. Za zdaj velja, da bomo po skrajšanem delovnem času delali do konca letošnjega leta.

Torej bodo SŽ omogočile zaposlenim na delovnih mestih na katerih je to seveda mogoče večji obseg dela od doma tudi v prihodnje?

Kot doslej bodo zaposlenih lahko tudi v prihodnje delo v večjem obsegu opravljali od doma. Tudi če bi bila zaposlenemu odrejena

karantena, bo, kjer je to seveda mogoče, ta lahko delal od doma. Po mojem mnenju so zaposleni na Slovenskih železnicah pozitivno sprejeli ta ukrep med koronakrizo. Dejstvo pa je da zaradi narave dela v naših podjetjih to ni mogoče uresničiti na vseh delovnih mestih. Delo od doma je bila pozitivna rešitev v tem času, kljub temu pa je stik zaposlenega s kolektivom v katerem dela zelo pomemben sestavni del.

Kako bo zmanjšanje prihodkov podjetij v Skupini SŽ vplivalo na zaposlene?

Dodatnih ukrepov poleg teh, ki jih odreja oziroma omogoča država ne bo. Skupina SŽ se je že pred krizo zaradi Covid-19 pravočasno odzvala na ohlajanje gospodarstva in ukrepe na različnih področjih.

Kako so SŽ pripravljale na morebitno nadaljevanje oziroma zaostrovanje koronakrize?

SŽ bodo še naprej spremljale vse ukrepe, ki jih bo sprejemala Vlada RS in tehtala možnost za vključitev vanje. Po zdaj dostopnih informacijah niso predvideni ukrepi, kot se jih spomnimo marca in aprila, torej »zapiranje« države in zaustavitev gospodarstva, temveč reševanje izbruhov epidemije, kjer se le ti pojavijo.

Kako so se po vašem mnenju odzvali zaposleni na povsem spremenjene razmere, ki jih je povzročil koronavirus?

Želela bi se zahvaliti vsem zaposlenim, ki kljub virusu, ki je med nami, zavzeto opravljajo delo na svojih delovnih mestih, upoštevajoč vsa priporočila NIJZ-ja. Zahvalila bi se tudi delovni skupini, ki je bila ustanovljena ob izbruhu koronavirusa in njihovi skrbi, da imajo vsi zaposleni dovolj zaščitne opreme pri delu ter, da oza-veščajo tako zaposlene kot naše potnike s preventivnimi ukrepi za zaščito sebe in drugih. Verjamem, da bomo skupaj uspešno prebrodili tudi to obdobje negotovosti. Vsem, ki ste zboleli zaradi Covid-19 in ki morebiti še bomo, pa želim čim hitrejšo okrevanje in čim manj posledic.

Pazite nase in na svoje bližnje ter na svoje sodelavce!



»Med odpravljanjem posledic epidemije bolezni Covid-19 se optimizirajo določeni elementi razporejanja delovnega časa,« je prepričana Nina Avbelj Lekić.

Intervju:

Dragutin Matej, vodja posebne skupine za
Covid-19 na SŽ**Kako smo se na SŽ spopadli s korono in kaj smo se pri tem naučili.**

Slovenske železnice so v prvem valu epidemije zgledno poskrbele za zdravje svojih zaposlenih in potnikov. Kljub izrednim razmeram smo zagotavljali neovirano delovanje železniškega omrežja. To je bilo mogoče zaradi usklajenosti več dejavnikov ter predvsem zaradi pravočasnega odziva in učinkovitosti zaposlenih, ki jim je Poslovodstvo SŽ zaupalo operativne naloge odzivanja na epidemijo COVID-19.

Dragutin Matej je vodil skupino, ki je opravila ključne naloge pri odzivu Skupine SŽ na epidemijo COVID-19. Z njim smo se pogovorili o delu v skupini ter pričakovanjih v prihodnjih mesecih

Kakšne so bile okoliščine v katerih je bila ustanovljena posebna skupina za Covid-19 na Slovenskih železnicah?

Poslovodstvo Slovenskih železnic je takoj, ko so v Italiji zaradi širjenja virusa zaprli Benetke in več pokrajinah razglasili epidemijo – to je bilo 24. februarja – ustanovilo Posebno delovno skupino zaradi pojava COVID-19. Njen temeljni cilj je bil zagotoviti največjo mogočo varnost potnikov in zaposlenih v Skupini SŽ.

Kdo je sestavljal skupino?

Sestavljali so jo predstavniki podjetij SŽ-Infrastruktura, SŽ-Tovorni promet, SŽ-Potniški promet, SŽ-Vleka in tehnika, SŽ-ŽIP in predstavnica za odnose z javnostjo. Jaz sem bil imenovan za vodjo skupine. V njej so sodelovali vsi ki so ključni za neovirano odvijanje železniškega prometa pri nas. Pozneje smo skupino razširili in vanjo vključili tudi podjetja VV-Log, Fersped in SŽ-ŽGP. V stiku pa smo bili tudi z vsemi drugimi podjetji v Skupini SŽ čeprav vsa niso imela svojih predstavnikov v njej.

Kaj ste storili najprej kot vodja posebne skupine?

Takoj po oblikovanju skupine smo oblikovali že prve preventivne ukrepe za podjetja v Skupini SŽ, kako ravnati, da bi zaščitili zdravje zaposlenih in potnikov. Začela pa se je tudi »tekma« za zaščitna sredstva. Slovenske železnice so imele takrat zaščitnih sredstev nareč dovolj le za redno delo. Podjetje SŽ-ŽIP, ki zagotavlja čiščenje vlakov in drugih površin je imelo določene količine razkužil, mask in drugih zaščitnih sredstev, vendar pa jih ni bilo nikakor dovolj za delo v novih razmerah.

Omenili ste tekmo za zaščitna sredstva. Kako uspešni smo bili v njej?

Ključna je bila hitra ustanovitev skupine in nato ekstremno hitra reakcija za dobavo zaščitne opreme. Začeli smo tako kot večina podjetij, praktično brez zaščitnih sredstev. Takoj po ustanovitvi skupine smo intenzivno iskali ponudnike in kupovali zaščitno opremo, ki jo je bilo takrat mogoče kupiti. Zaradi hitrega odziva smo lah-



Dragutin Matej, vodja posebne skupine za COVID-19 na SŽ: »Takoj smo oblikovali prve preventivne ukrepe za podjetja v skupini SŽ, da bi zaščitili zdravje zaposlenih in potnikov«.

ko zagotovili zaščitna sredstva za vse zaposlene še preden je bila v Sloveniji sploh razglašena epidemija. Imeli smo možnost kupiti tudi FFP3 maske, takrat, ko zanje še ni nihče povpraševal. Odločili smo se zanje in jih razdelili vsem zaposlenim. Poleg teh smo kupili tudi enoslojne in trislojne »kirurške« oziroma IIR maske. Zagotovili smo tudi dovolj razkužila.



Ključna je bila hitra ustanovitev skupine in nato ekstremno hitra reakcija za dobavo zaščitne opreme.

Dragutin Mate

Smo imeli tudi zalogo?

Ker smo pravočasno reagirali smo imeli ves čas določeno zalogo. Del opreme smo lahko tako donirali bolnišnicam, zdravstvenim domovom, domovom starejših občanov, državi saj zaščitnih sredstev kmalu ni bilo več mogoče kupiti. Tako smo denimo donirali dvakrat po 20 tisoč mask podjetju Žito, Industriji jekla, Plinarni Ljubljana, ZD Sevnica, Blagovne rezerve... Tega, seveda nismo prodajali ampak donirali.

S katerimi nalogami se je še ukvarjala skupina in kako pogosto ste se sestajali?

Skupina se je ukvarjala prvenstveno z dvema nalogama, nabavo zaščitne opreme in njeno distribucijo do podjetij v Skupini SŽ. Podjetja pa so nato poskrbela za distribucijo opreme do svojih zaposlenih. Poleg tega smo pripravljali in predpisovali ukrepe, ki smo jih zaradi varnosti zaposlenih in potnikov morali spoštovati v Skupini SŽ. Moja pisarna je postala nekakšna krizna pisarna. Ves čas je bil nekdo v njej, odgovarjali smo na telefonske klice, spremljali razmere v tujini, ukrepe na ravni vlade itn. Na začetku smo se sestajali zelo pogosto, vsak dan, nato pa po potrebi.

Kako ste sprejemalo odločitve v skupini?

V neposrednem stiku sva bila z generalnim direktorjem, brez vmesnih korakov. Ključni elementi so bili hitrost odzivanja, sodelovanje ljudi, ki so imeli prave stike in učinkovita logistika pri podjetjih v Skupini Slovenske železnice. To, da so bile linije odločanja izjemno kratke, je bilo izjemno pomembno.

Kako pa je bilo s cenami opreme?

Podjetje SŽ, d.o.o. je nabavljalo vso zaščitno opremo z ene postavke, zato imamo natančen pregled količin, cen in porabe. Najdražja maska, ki smo jo kupili takrat, ko še ni bilo nikjer drugih, je stala 85 centov. Cene na kos pa so se spreminjale od 14 centov do 85 centov za eno masko.

Kakšna pa je poraba zaščitnih sredstev v enem mesecu na Slovenskih železnicah?

V skupini Slovenske železnice na mesec porabimo od 100.000 do 120.000 mask. Tukaj govorimo o »kirurških« maskah, enoslojnih oziroma troslojnih II R. Ko smo načrtovali količine za javni razpis smo računali eno masko na dan za zaposlenega pomnoženo s številom delovnih dni. Nekoliko več mask potrebujejo denimo sprevodniki na SŽ-Potniškem prometu, ki jih morajo zaradi specifične dela večkrat zamenjati.

Katere so bili glavni viri informacij po katerih je skupina pripravljala priporočila za zaposlene?

Priporočila smo oblikovali po informacijah z NIJZ, z Vlade RS in Policije. Neposredni dostop sem imel do vodilnih na NIJZ, v

vrhu Policije, ministrstvih. Z njimi sodelujemo ves čas. Sledimo priporočilom strokovnjakov in jih posredujemo našim zaposlenim.

Kaj pa sodelovanje s tujimi partnerji?

Ves čas pa smo bili tudi v stiku s sosednjimi državami in njihovimi predstavniki, ki so vodili odziv na epidemijo pri železniških podjetjih. Sčasoma so začeli delovati tudi organizacije COLPOFER, UIC, ki so ustanavljale posebne skupine za izmenjavo podatkov. Začela so prihajati vprašanja in kmalu je stekla izmenjava podatkov. Ogromno podatkov smo dobili tudi od predstavnikov SŽ-Tovornega prometa, ki so nam posredovali informacije kako se na določene težave odzivajo v tujini, pa od partnerjev SŽ-Infrastruktura ... Z več virov smo zbirali informacije in jih analizirali. Vse to je pomagalo, da smo prav organizirali primarno delo na Slovenskih železnicah.

Kaj bi se zgodilo, če se okuži kdo na Slovenskih železnicah?

Na Slovenskih železnicah smo imeli razmeroma majhno število bolnih s COVID-19. V začetku septembra smo imeli dva zaposlena bolna in pet zaposlenih v karanteni. Poleti se je pojavil tudi manjši izbruh bolezni v upravni stavbi vendar smo ga uspešno zajezili. Ko se v določenih prostorih pojavijo okužbe, jih takoj ko je mogoče dezinficirano s posebnim strojem. Druge površine razkužimo, zaposleni pa bi bili med tem v karanteni. Po tem protokolu bi ravnali, če bi se pojavila okužba na SŽ.

Kakšno je bilo sodelovanje s podjetji v Skupini SŽ?

Pri našem delu je ogromno stikov, ogromno telefonskih pogovorov. Predvsem v prvih tednih je bilo tudi precej živčnosti pri tem ali bomo opremo dobili pravočasno ali ne. Tisti, ki so jih podjetja imenovala v delovno skupino so čisti operativci, zato je delo neovirano teklo. Sproti smo razvijali sisteme distribucije, da zaposleni dobijo opremo, ko jo potrebujejo. Ker je bila včasih logistika težava smo velikokrat za distribucijo poskrbeli kar sami. Zato moram pohvaliti zaposlene v naši službi, da so na primer, ko so potrebovali nekaj paketov zaščitne opreme v Kopru, pač opremo odpeljali tja oziroma na več lokacij po vsej Sloveniji. Brez težav.

Kako smo pripravljeni za morebitni novi val epidemije?

Zaščitne opreme imamo dovolj za opravljanje našega dela. Na ročno imamo dodatno zaščitno opremo, ki jo bomo potrebovali v prihodnjih mesecih. Junija smo namreč objavili javni razpis za zaščitna sredstva in pred nekaj dnevi podpisali pogodbo. Dodatne maske bodo tako zagotovljene za obdobje do konca letošnjega leta, razkužilo pa za obdobje enega leta. To je količina za katero smo ocenili, da jo za zdaj potrebujemo.

Lahko pričakujemo še kakšne dodatne zaščitne ukrepe?

Videli bomo kaj bo septembra in oktobra, in če bi opazili, da se razmere poslabšujejo bomo dodatno opremo, maske, razkužilo itn. naročili na novem razpisu. Za zdaj pa še vedno veljajo splošna navodila o katerih sproti obveščamo zaposlene. Natančno pa sledimo navodilom NIJZ in Vlade RS, in se jim lahko zelo hitro prilagodimo.

Kaj svetuje NIJZ za varnost potnikov

Strokovnjaki iz Centra za okolje pri Nacionalnem inštitutu za javno zdravje (NIJZ) svetujejo, kaj morajo obvezno upoštevati tako potniki kot zaposleni v železniškem prometu. Za svoje zdravje in kot zaščito pred okužbo lahko največ naredimo sami z doslednim upoštevanjem pravil, so prepričani na NIJZ. Postavili smo jim nekaj vprašanj o varnosti, spodaj so njihovi odgovori.

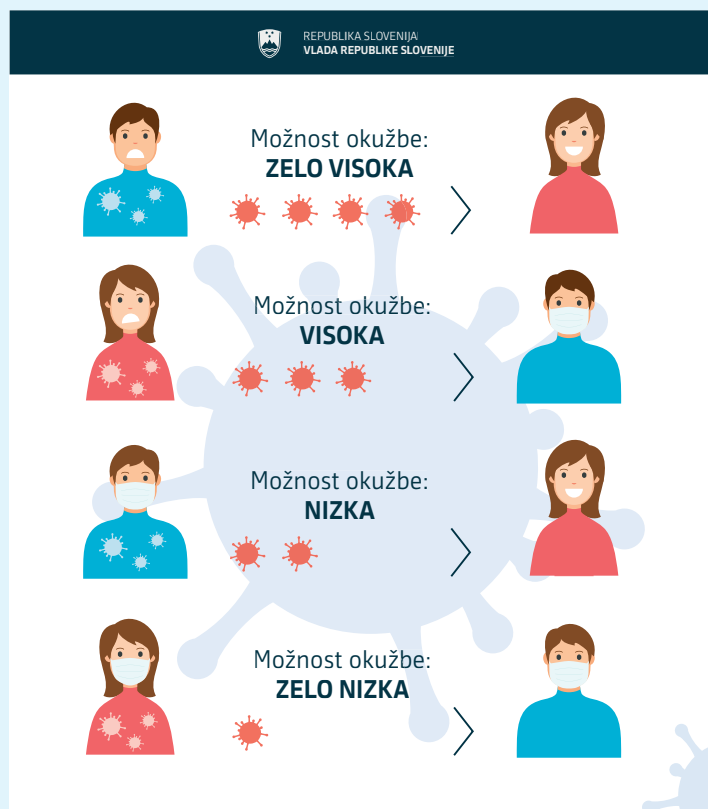


Kako varno je za potnike zaradi širjenja virusa Covid-19 potovati na vlakih in v avtobusih v Sloveniji?

Javni promet je dejavnost, ki je z vidika možnosti prenosa okužbe z virusom SARS-CoV-2 ena najbolj tveganih. Opuščanje ukrepov v javnem prometu lahko vodi v hitro in nenadzorovano širjenje okužbe z novim koronavirusom.

Kako se lahko potniki najbolje zaščitijo pred okužbami?

To lahko storijo z odgovornim upoštevanjem samozaščitnih ukrepov: javni prevoz uporabljajo samo zdravi, se izogibajo gneči, vzdržujejo medsebojno razdaljo, pravilno uporabljajo maske, skrbijo za higieno rok in higieno kašlja ter se ne dotikajo obraza.



Kako se lahko najbolje zaščitijo zaposleni, denimo sprevodniki, ki imajo med svojim delom največ stika s potencialno okuženimi ljudmi?

V higienskih priporočilih za izvajanje železniškega prometa potnikov v času pojavljanja covid-19 je opredeljeno tudi:

Higiena kabine za strojevodjo:

- Strojvodja naj ima v vratih kabine nameščeno razkužilo za roke.
- Strojvodja si pred vstopom v vozilo razkuži roke.
- Večkrat na dan z razkužilom obriše površine, ki se jih dotika z rokami.
- Je ločen od potnikov, zato uporaba maske ni potrebna, razen v primeru stika z drugim osebjem.

Zaščita med strojevodjo in potniki:

- V kabino za strojevodjo potniki ne vstopajo.

Sprevodnik na vlaku:

- Pravilno nosi masko, ki jo vsaj na 2 do 3 ure zamenja; če se zmoci, prej. Maske se med nošenjem ne sme dotikati.
- Nadzor vozovnic naj, če je to mogoče opravlja vizualno, brez dotikanja.
- Med delom naj si večkrat razkuži roke.

Študija, ki so jo opravili na kitajskih hitrih vlakih med decembrom 2019 in marcem 2020, je pokazala, da je verjetnost okužbe na vlaku največja, če oboleli sedi nasproti nas na vlaku, in sicer naj bi bila ta verjetnost na kitajskih hitrih vlakih 3,5-odstotna. Po izsledkih študije je verjetnost okužbe nižja, 1,5-odstotna, denimo v vrstah sedežev. Kako relevantna je omenjena študija za razumevanje potencialnega širjenja bolezni v javnem prometu v Sloveniji?

Prav gotovo je najbolj nevaren položaj obraz proti obrazu. Novi koronavirus se širi predvsem s kapljicami iz ust, ne le z večjimi kapljicami, ki potujejo približno 1 do 2 metra daleč, ampak tudi z veliko manjšimi – z aerosolom, ki pa lahko potuje precej dlje. Zato je v vsakem zaprtem prostoru, kjer je več ljudi, tveganje za okužbo večje kot na prostem.

Kako dolgo predvidevate, da bodo v javnem prometu še veljala priporočila in zaščitni ukrepi?

Predvidevamo, da bodo zaščitni ukrepi v taki ali drugačni obliki veljali, dokler ne bo na voljo učinkovita zaščita pred virusom s cepivom ali zdravili.

Kakšna bo, po podatkih, ki so na voljo zdaj, letošnja jesen v javnem potniškem prometu? Ali boste predlagali kakšne dodatne ukrepe?

Kaj se bo zgodilo jeseni, je enostavno nemogoče napovedati. Pričakujemo sovpadanje novega koronavirusa z drugimi respira-



ikov v železniškem prometu

tornimi virusi ter, zaradi same sezone in hladnejšega vremena, več zadrževanja ljudi v zaprtih prostorih, kar predstavlja idealne pogoje za širjenje virusa. Glede na trenutni potek je izjemnega pomena, da vzdržujemo in nadgrajujemo sistem testiranja, izolacije bolnih in iskanja stikov. Ukrepe bomo sproti prilagajali glede na epidemiološko sliko.

Ali obstajajo kakšni dodatni ukrepi, ki bi še dodatno zmanjšali verjetnost okužbe na vlakih?

Dosledno in odgovorno je potrebno upoštevati prej naštete ukrepe. Največ lahko naredi vsak sam, tako zase, kot za ostale okrog njega, ko odgovorno upošteva samozaščitne ukrepe.



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

PRAVILNA NAMESTITEV ZAŠČITNE MASKE ZA ENKRATNO UPORABO



Najprej si dobro umijemo roke z milom in vodo, ali pa si jih razkužimo z razkužilom.



Pri barvni maski pazimo, da je bela stran obrnjena navzoter.



Masko obrnemo tako, da bo vgrajena kovinska žica na zgornji strani. Zanke nato zataknejo za ušesa.



Vgrajeno kovinsko žico pritisnemo ob nos tako, da se maska tesno prilega obrazu.



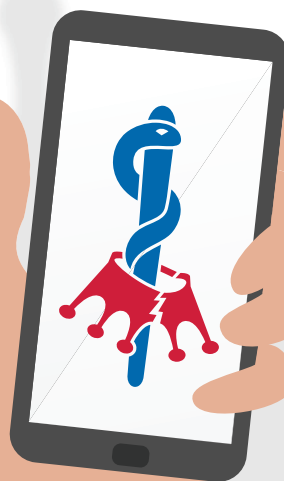
Masko držimo na nosu, nato pa spodnji del maske potegnemo čez brado.



Masko smo pravilno namestili na obraz.

ZAKAJ POTREBUJEMO APLIKACIJO #OSTANIZDRAV?

- 🦠 Aplikacija pomaga **zajeziti širjenje** COVID-19.
- 🦠 **Obvešča o stikih** z osebami, **okuženimi** s COVID-19.
- 🦠 Pomaga nemudoma **izolirati** potencialno okužene osebe od ostalih.
- 🦠 **Razbremenjuje epidemiološko službo** z odkrivanjem stikov.
- 🦠 Prispeva k **zmanjševanju omejevalnih ukrepov** v družbi.



www.gov.si/ostanizdrav

#OstaniZdrav



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE



DELOVANJE APLIKACIJE

www.gov.si/ostanizdrav



Ob srečanju dveh uporabnikov njuna pametna telefona samodejno izmenjata naključno oddajni kodi.

#OstaniZdrav



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE



DELOVANJE APLIKACIJE

www.gov.si/ostanizdrav



Aplikacija uporablja tehnologijo Bluetooth za merjenje razdalje in trajanja srečanja med osebami, ki so namestile aplikacijo.

#OstaniZdrav



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE



DELOVANJE APLIKACIJE
www.gov.si/ostanizdrav



Aplikacija 1x dnevno preveri, če smo bili v stiku z okuženimi osebami in izračuna stopnjo tveganja okužbe.

#OstaniZdrav

REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

DELOVANJE APLIKACIJE
www.gov.si/ostanizdrav



**14
DNI**

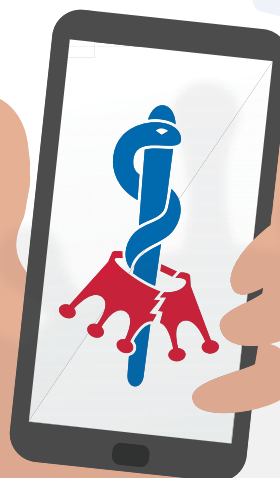
Aplikacija prejete šifrirane kode shranjuje 14 dni.

#OstaniZdrav

REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

VAROVANJE OSEBNIH PODATKOV

- ☼ Aplikacija v obliki oddajnih šifriranih kod beleži zgolj stike.
- ☹ Zabeleženi podatki ne razkrivajo identitete oseb.
- ☼ Uporabnik nikoli ne izve, s kom ali kje si je njegov telefon izmenjal kodo.
- ☹ Oddajne kode se izbrišejo po 14 dneh.
- ☼ V aplikacijo posameznik ob namestitvi ne vnese nobenih osebnih podatkov.



www.gov.si/ostanizdrav

#OstaniZdrav



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Z vlakom na Madžarsko



Z mednarodnim vlakom Ljubljana–Hodoš–Budimpešta ali poletnim nočnim vlakom Koper–Hodoš–Budimpešta obiščemo zgodovinske kraje na ozemlju nekdanje slovenske kneževine Spodnja Panonija.

Karantansko kraljestvo

Po razpadu rimskega imperija so na ozemlju nekdanjih rimskih provinc nastale slovenske kneževine, med njimi tudi Spodnja Panonija. Obsegala je ozemlje v trikotniku med rekami Raba, Donava in Drava. Sedež kneževine je bil Blatenski kostel ali Blatograd (današnji Zalavár) pri izlivu reke Zale v Blatno jezero (Balaton). Med 840 in 874

sta Spodnji Panoniji vladala slovenska kneza Pribina in njegov sin Kocelj. V času Kocelja je bila to zadnja samostojna slovenska država. Vojvoda, kralj in cesar Arnulf Koroški (*850–†899), ki je bil po nezakonski materi Ludviki slovenskega porekla, je v svoje Karantansko kraljestvo (876–887) vključil takratne slovenske dežele: Karantanijo, Grofijo ob Savi (kasnejšo Kranjsko), Zgornjo Panonijo, Spodnjo Panonijo in verjetno tudi Slovenijah ali Slovinje (Pokrajina med Savo in Dravo, kasnejša Slavonija). Leta 894 so v Panonsko nižino vdrli Ogri (Madžari, nomadsko ljudstvo ugrofinskega izvora), se tam naselili in pokristjanili ter pod kraljem Sv. Štefanom

I. (1000) ustanovili kraljevino Ogrsko. Madžari so v svoj besednjak prevzeli veliko slovenskih besed (na primer imeni rek Raba in Zala), panonski Slovenci pa so se postopoma asimilirali. S Triavonsko mirovno pogodbo z dne 4. junija 1920 je bilo Slovensko Porabje razdeljeno med Avstrijo in Madžarsko, Prekmurje pa je pripadlo Kraljevini SHS in s tem Sloveniji. Slovenci so na Madžarskem uradno priznana narodna manjšina, Zveza Slovencev na Madžarskem pa ima zelo dobre odnose tudi s političnimi in kulturnimi inštitucijami v Sloveniji ter s krovnimi organizacijami Slovencev v Avstriji, Italiji in na Hrvaškem (več o tem na www.zveza.hu/sl).

Z vlakom iz Slovenije

Po osamosvojitvi se je pojavila zamisel o ponovni železniški povezavi z Madžarsko skozi Slovensko Porabje, a je pozneje prevladala sedanja trasa skozi Stražno ozemlje in naprej ob reki Zali. Zgrajen je bil nov odsek Puconci–Hodoš–Zalalovo (2001) s sodobno elektrificirano enotirno progo. Leta 2016 je bila dokončana rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja proge Pragersko–Hodoš za hitrosti do 160 kilometrov na uro ter modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na železniških postajah. Proga Pragersko–Hodoš je sestavni del Sredozemskega koridorja in



Viadukt Veliki Rakus čez reko Zalo (Avtor: Pan Peter12)



Rimska Villa Publica v Zalalovem (Avtor: noxen)



Stara kmečka hiša v Zalalovem (Avtor: Thaler Tamas)

hkrati železniške osi Lyon–Trst–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budimpešta–ukrajinska meja. Vozni redi za Madžarsko so objavljeni na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/tujina/madzarska>. Med Hodošem in Budimpešto lahko z vlakom obiščemo tudi naslednje kraje:

Petrovci (Őriszentpéter) v Železni županiji (Vas megye) so središčno naselje Stražnega ozemlja oziroma krajine Őrség ob reki Zali, kjer so v času vladavine Arpadovičev svobodni krajišniki stražili zahodno mejo Ogrskega kraljestva pred napadi nemških kraljev. Do podpisa Trianonske pogodbe je bilo Stražno ozemlje skupaj s Prekmurjem in Porabjem del Slovenske krajine (Vendvidék oziroma Szlovén krajina). Zdaj je pokrajina del trideželnega parka Gorjčko-Raab-Őrség. Zala izvira v Črnih mlakah (Fekete-tó), ki so ena najbolj zaščitene naravnih znamenitosti Madžarske.

V Petrovcih, Farkašovcih (Farkasfa), Kradanovcih (Kondorfa) in Malem Rakusu (Kisrákos) živi še nekaj Slovencev, v vaseh Sola ali Glava Zale (Szalaf), Španki (Ispánk) in Veliki Rakus (Nagyrákos) pa se vsi prebivalci niso izjasnili glede svoje narodne pripadnosti.

Zalalovo (Zalalövő): mesto v dolini Zale v županiji Zala. Leta 124 je rimski cesar Hadrijan temu naselju na križišču Jantarjeve ceste in ceste ob Zali podelil status mesta z nazivom Municipium Aelium Salla. Kraj je ena od postaj na Martinovi romarski poti, ki vodi od Sombotiča ali Sombotela (Szombathely) do Toursa v Franciji. Od Zalalovega je po trasi stare železniške proge speljana 16 kilometrov dolga Zalska kolesarska pot, ki je sestavni del poti od Zgornje Borte (Oberwart) na avstrijskem Gradiščanskem do Malega Blatnega jezera (Kis-Balaton) pri Blatogradu (Zalavár).



Stavba madžarskega parlamenta v Budimpešti (Avtor: Godot13)

Jageršek (Zalaegerszeg): mesto z 58.000 prebivalci je upravno središče županije Zala. Zanimivosti: baročni Deákov trg, cerkev Marije Magdalene, sinagoga in etnografski muzej na prostem Göcsej.

Belomost (Veszprém): mesto z 59.000 prebivalci je sedež istoimenske županije in leži 15 kilometrov severno od Blatnega jezera. Je eno izmed najstarejših mest na Madžarskem. Po legendi je bilo ustanovljeno na sedmih gričih. Leta 1009 je postalo sedež prve škofije na Madžarskem. Ob Blatnem jezeru je zelo razvit kopališki turizem, priljubljena pa sta tudi ribolov in jadrnanje.

Stolni Beligrad (Székesfehérvár): mesto s 97.000 prebivalci je upravno središče županije Fejér. Je stara kraljeva prestolnica, kjer so bili kronani in so pokopani prvi madžarski kralji. Zanimivosti: zgodovinsko mestno jedro, stolnica Sv. Štefana, gotska kapela Sv. Ane, raz-

valine bazilike, ki jo je ustanovil Sv. Štefan, škofovska palača in mestna hiša.

Budimpešta (Budapest): ime madžarske prestolnice z 1,7 milijona prebivalci je slovenskega izvora in je nastalo z združitvijo (1873) naselij na desnem (Budim iz imena Budimir) in levem (Pešta, v pomenu pečina, skalna votlina) bregu Donave. Madžari so območje Budimpešte zasedli leta 896. Zanimivosti Budima: grajski hrib z Budimskim gradom, Matijevo cerkvijo, Ribiško trdnjavo in spomenikom kralja Sv. Štefana I. ter trdnjava Citadella. Zanimivosti Pešte: Parlament, cerkev Sv. Štefana, Državna opera, Trg junakov in Mestni park. Budimpešta ima tri glavne železniške postaje: južno (Déli), kamor pripelje mednarodni vlak iz Slovenije, vzhodno (Keleti) in zahodno (Nyugati).

Želim vam prijetno potovanje!

Rado Smerdel



Vzhodna železniška postaja v Budimpešti (Avtor: Ralf Roletschek)



Južna železniška postaja v Budimpešti (Avtor: NAC)

Kovanci, na katere je država vtisnila podobo železnice

V prejšnjem prispevku smo predstavili presenetljivo bogastvo in raznolikost bankovcev z vsega sveta, kjer je v takšni ali drugačni vlogi upodobljena železnica. Samo po sebi je umevno, da se moramo ozreti tudi po kovancih. Tu nabor ni tako zelo obsežen, če seveda odmislimo medalje/plakete v velikosti kovancev, vendar brez navedene nominalne – teh je več, vendar ne štejejo. Zanimajo nas samo kovanci kot (morebitno) plačilno sredstvo. Skovani so bili praviloma vedno zato, da so obeležili kakšno posebnost, dogodek, obletnico, in so zato komajda prišli v obtok, nekateri zlatniki in srebrniki pa so imeli že v banki izdajateljici tudi za 50 % višjo prodajno ceno od nominalne. Nihče, ki jih je kupil, jih seveda ni potem uporabil za plačilo v samopostrežni trgovini.

Poglejmo najprej, kaj se je dogajalo na naših tleh, da je država na kovanec odtisnila motiv železnice. Že zelo zgodaj, ob dograditvi južne železnice do Trsta leta 1857, je Habsburška monarhija izdala spominski srebrnik z nominalno dva tolarja, danes iskan zbirateljski predmet.



Južnoželezniški tolar iz leta 1857, izdan ob dokončanju avstrijske južne železnice do Trsta, je danes redkost, katere vrednost narašča prek 1000 evrov. V premeru meri 42 mm, debelina pa je 3,5 mm. Žal imamo v železniškem muzeju le repliko, ki jo je ob neki priliki iz kovine brez vrednosti po naročilu Kreditne banke Celje izdelala celjska Aurea.

Po dolgem premoru se je naslednji kovanec z železniško tematično pojavil šele v SFRJ, ko so se leta 1983 spomnili 40. obletnice bitke na Neretvi. Upodobljen je železniški most, ki so ga partizani podrli ter s tem navedli okupatorja na misel, da se bodo iz obroča skušali prebiti kje drugje, potem pa so ob njem zgradili zasilno brv, prek katere so se 3. marca 1943 skupaj s številnimi ranjenci rešili.



Spominski kovanec za 10 dinarjev je leta 1983 obeležil 40. obletnico bitke na Neretvi, ko so partizani s taktično prevaro pred Nemci in četniki rešili veliko

število ranjencev, zato se ta bitka imenuje tudi bitka za ranjence. Kovanec tehta 9 gramov in ima premer 30 mm.

Naslednji »železniški« kovanci so se pojavili šele leta 1996, ko smo praznovali 150 let prihoda prvega vlaka v današnjo Slovenijo. 2. junija 1846 je bila namreč odprta etapa avstrijske južne železnice Gradec – Celje. Ob jubileju so bili na pobudo Slovenskih železnic izdani trije kovanci: zlatnik z nominalno 5000 tolarjev, srebrnik z nominalno 500 tolarjev in kovanec za pet tolarjev. Samo zadnji je prišel v redni obtok, vendar je iz njega izjemno hitro izginil, ker si ga je vsakdo spravil za spomin.



Zlatnik ob 150-letnici železnic na Slovenskem je izjemno kakovostno delo. Izdelan je v tehniki polirane plošče, je čistine 900/1000, tehta 7 gramov in ima premer 24 mm. Na njem je upodobljena lokomotiva Aussee, ki je bila na čelu otvoritvenega vlaka ob prihodu v Celje 2. junija 1846. Foto Antonio Živković



Srebrnik je kovan iz srebra čistine 925/1000, tehta 15 gramov in ima premer 32 mm. Na njem je upodobljen del pogonskega drogovja moderne parne lokomotive ob kolesu.



Kovanec za pet tolarjev ima prav tako upodobljeno lokomotivo Aussee, na drugi strani pa arhaično protiutež na pogonskem kolesu parne lokomotive. Ima premer 26 milimetrov in tehta 6 gramov. Na levi je upodobljena maloštevilna izpeljanka s satiniranimi elementi reliefa, za katero malokdo ve. Normalna izvedba je predstavljena na desni strani.

S tem je pregled maloštevilnih »železniških« kovancev, ki se nanašajo na našo zgodovino, izčrpan. Vse drugačno pozornost železnici izkazujejo v sosednji Avstriji. V naši zbirki Železniškega muzeja je srebrnik za 500 šilingov, ki so ga izdali leta 1987 ob 150-letnici železnic v Avstriji, to je od otvoritve prve etape Cesarja Ferdinanda Severne železnice (KFNB), ki je potekala od dunajskega predmestja Floridsdorfa (danes je to 21. okrožje Dunaja) do Wagrama (mesto v Spodnji Avstriji, okoli 15 kilometrov oddaljeno od Dunaja). Otvoritev je bila 13. novembra 1837. Gre za prvo »pravo«, normalnotirno lokomotivsko železnico, saj so pred tem leta 1827 odprli za javni promet etapo konjske železnice Linz – České Budějovice (širina tira 1106 mm).



Spominski srebrnik ob 150-letnici železnic v Avstriji tehta 24 gramov in ima premer 37 mm. Izdelan je v tehniki polirane plošče in je čistine 925/1000. Na njem sta upodobljeni iz Anglije uvožena prva lokomotiva Austria, Stephensonov tip Planet, in leta 1887 najmodernejša električna lokomotiva avstrijske proizvodnje, tiristorsko krmiljena vrsta 1044. Na drugi strani so upodobljeni državni grb in grbi avstrijskih zveznih dežel.

V Avstriji pa so se odločili, da bodo temeljito izkoristili promocijski potencial posebnih izdaj kovancev v prid železnici in obratno, da bodo izkoristili tudi promocijski potencial železnice v prid posebnim izdajam kovancev. Zato so v letih od 2007 do 2009 izdali celo serijo srebrnikov, vsako leto po dva, posvečena železniškim jubilejem oziroma dosežkom, vrednim spomina. Vsi srebrniki imajo nominalno vrednost 20 evrov, so čistine 900/1000, imajo težo 18 gramov in premer 34 mm. Vsi so izdelani v tehniki »polirane plošče«, njihova maloprodajna cena v banki pa je bila kar 38 evrov.



Leta 2007 je bil izdan srebrnik v spomin na prvo »pravo« železnico v Avstriji, na pred 170 leti zgrajeno prvo etapo Cesarja Ferdinanda Severne železnice (KFNB) od dunajskega predmestja Floridsdorfa do Wagrama. Tako kot na srebrniku za 500 šilingov je tudi tu upodobljena iz Anglije uvožena prva lokomotiva Austria, Stephensonov tip Planet, poleg nje pa še potniški vagoni prvih vlakov. Na drugi strani je upodobljen prvi železniški most, ki je leta 1838 to progo od Floridsdorfa, XXI. dunajskega okrožja, popeljal na desni breg Donave, kjer je večji del Dunaja.



Leta 2007 izdani srebrnik obeležuje 150-letnico dograditve proge Dunaj–Trst in je močno povezan z nami, saj upodablja leta 1848 izdelano lokomotivo Steinbrück – Zidani Most, ki je vozila tudi na območju današnje Slovenije, zdaj pa je na častnem mestu v Dunajskem tehniškem muzeju. Na drugi strani je upodobljena prvotna železniška postaja v Trstu in pred njo prva »čistokrvna« brzovozna lokomotiva Južne železnice, serija 17c, kakršno hranimo tudi v našem železniškem muzeju.



Leta 2008 so se Avstriji spomnili obdobja »Belle Epoque«, prijaznega včerajšnjega sveta med 1885 in 1914, ki ga je surovo izničila prva svetovna vojna. Upodobili so najimenitnejšo avstrijsko brzovozno lokomotivo tistega časa, serijo 310 Cesarsko kraljevih avstrijskih državnih železnic (kkStB), dosežek svetovno znanega avstrijskega konstruktorja Karla Gölsdorfa. Na drugi strani kovanca je prikazan detalj notranjosti dunajskega Severnega kolodvora – ta je veljal kot najrazkošnejša postajna zgradba na Dunaju, dokler ni postal žrtev 2. svetovne vojne.



Leta 2008 so izdali še srebrnik, posvečen Zahodni železnici (Dunaj – Salzburg), poimenovani tudi Železnica cesarice Elizabete (Sissi, žene cesarja Franca Jožefa). Upodobljena je lahka brzovozna lokomotiva serije 306 kkStB, tudi imeniten projekt Karla Gölsdorfa. Na drugi strani je upodobljen detajl notranjosti dunajskega Zahodnega kolodvora skupaj s kipom nadvse priljubljene pokojne Sissi, ki so ga tja postavili kmalu po atentatu nanjo leta 1898.



Leta 2009 so se spomnili elektrifikacije avstrijskih železnic. Prvi poskusi so stekli že pred prelomom stoletja in že leta 1882 je bila elektrificirana neka majhna ozkotirna železnica blizu Dunaja. V letih pred prvo svetovno vojno je bilo tako že preurejenih nekaj normalnotirnih prog, prava elektrifikacija pa je stekla šele v dvajsetih letih. Takrat so tudi skonstruirali prvo pravo gorsko brzovozno električno lokomotivo. To je bila izvrstna serija 1100, upodobljena na prednji strani kovanca. Zaradi svoje oblike je hitro dobila vzdevek »krokodil«. Ta je upodobljen tudi na drugi strani kovanca, kako vozi z brzovlakom na most čez reko Trisanna na območju Arlberga. Osrednji del mostu je imel med stebroma rekordno dolžino 120 metrov in je »lebdel« 86 metrov visoko nad reko. V ozadju je videti grad Wiesberg – oboje šteje med največje znamenitosti Arlberške železnice.



Leta 2009 je izšel še zadnji srebrnik v seriji, tokrat posvečen »železnici prihodnosti«. Na prednji strani je predstavljen najmodernejši projekt v potniškem prometu ÖBB, vlak »Railjet«, ki je postavil potovanje med pomembnejšimi avstrijskimi mesti na povsem novo raven. Projekt se je izvrstno obnesel in še vedno raste tudi danes (2016). Na drugi strani so dali poudarek tovarnemu prometu (od katerega železnice v resnici živijo), tako da so prikazali serijo 1063, najmodernejšo avstrijsko električno lokomotivo za premik, in v ozadju veliko ranžirno postajo. Kaže poudariti, da ponekod te lokomotive že upravljajo na daljavo.

Ti srebrniki so tako lepi in nekaj posebnega, da si velja tistega iz leta 2007, ki se nanaša na našo zgodovino, поблиže ogledati.



Začetki železnic na Slovenskem: Južna državna železnica, lokomotiva Zidani Most iz leta 1848, ki jo hranijo v Dunajskem tehniškem muzeju; na drugi strani lokomotiva serije 17c iz leta 1885, kot jo hranimo v našem muzeju, in prvo postajno poslopje v Trstu. Foto Antonio Živković

Tudi v ostalih sosedah nekdanje Jugoslavije so kdaj pa kdaj izdali kakšen spominski kovanec, posvečen železnici. S področja Italije je v naši zbirki le simpatičen žeton za menzo v tovarni železniških vozil OM (Officine Meccaniche). Na njem so ponosno upodobili moderni motorni vlak ALn 772, ki so ga skupaj s Fiatom konstruirali v tridesetih letih. Ti odlični motorniki so bili v prometu od 1940 do 1986; nekaj jih je svojčas kot vrsta JŽ B 813 vozilo tudi na progah v Sloveniji.



Žeton iz leta 1944 v vrednosti ene lire je bil uporabljen v menzi tovarne OM. Ker ima določeno nominalno vrednost in je bil plačilno sredstvo, ga lahko pogojno štejemo za denar. Kovanec je iz aluminija, težak 2 grama in ima premer 25,5 mm.

Zelo lep spominski kovanec so izdali leta 1988 v Bolgariji ob 100-letnici tamkajšnjih železnic.



Kovanec z nominalo 20 levov ima na prednji strani v kontrapunktu upodobljeni starinsko parno in moderno električno lokomotivo, na drugi strani pa bolgarski državni grb. Tehta 10 gramov in ima premer 30 mm.

Kar se tiče velikosti in teže, pa so vse prekosili v Albaniji. Leta 1988 so izdali ogromen spominski kovanec za 50 lekov, skozi katerega vodi pravcati železniški predor. Ni čisto jasno, kaj so mislili z navedbo letnic 1946 – 1988, saj se navadno obeležujejo okrogle obletnice. Razen tega je bila prva železnica v Albaniji dograjena (z jugoslovansko pomočjo) šele leta 1947 (Drač – Pequin, 42 km), res pa je, da je leta 1946 Enver Hodža postal v eni osebi predsednik vlade, zunanji minister, minister za obrambo in vrhovni poveljnik albanske vojske. Tudi za leto 1988 ni najti prave razlage v zvezi z železnico, saj je bil prelomni dogodek že dve leti prej – to je bila zveza z evropskim železniškim omrežjem, namreč proga mimo Skadrskega jezera do Podgorice, takrat Titograda.



Na orjaškem kovanecu za 50 lekov, ki tehta kar 169 gramov in ima premer 65 mm ter debelino 7 mm, so na eni strani upodobili kot simbol presežene zastarelosti parno lokomotivo, na drugi pa odlično dizelko T669 tovarne ČKD, ki so jih bili uvozili iz Češkoslovaške. Foto Antonio Živković

V zbirki Železniškega muzeja SŽ pa so tudi kovanci iz drugih evropskih držav, ki jih navajamo od zahoda proti vzhodu.

V Veliki Britaniji sta v rednem obtoku kovanca za en funt in za dva funta. Na prvem je upodobljen sloviti železniški most čez Firth of Forth na Škotskem, na drugem pa prva lokomotiva na svetu. Izdelal jo je Richard Trevithick in je »shodila« leta 1804.



Kovanec, na katerem je upodobljen sloviti železniški most čez Firth of Forth na Škotskem, kandidat za uvrstitev v svetovno kulturno dediščino UNESCO, je težak 8 gramov in ima premer 22,5 mm. Tisti, s katerim so se leta 2004 spomnili 200-letnice prve lokomotive na svetu – v nekaterih virih se bere, da ji je bilo ime Invicta – pa je težak 12 gramov in ima premer 28,5 mm. Na drugi strani obeh kovancev je v skladu s tradicijo upodobljen portret kraljice Elizabete v profilu.

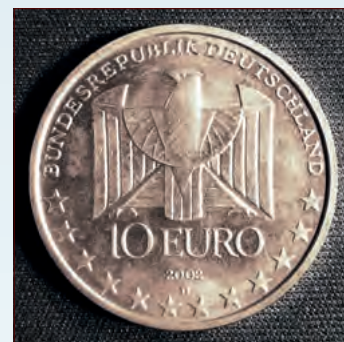
Tudi Nemčija se je s kovanci spomnila svojih železnic in sicer tako Zvezna republika Nemčija kot Demokratična republika Nemčija ter nazadnje združena Nemčija.



Leta 1985 so v ZRN izdali kovanec za 5 mark, s katerim so počastili 150-letnico železnic v Nemčiji. Leta 1835 je bila namreč izročena prometu skromna, le 6 kilometrov dolga proga Nürnberg – Fürth. Prva lokomotiva, Der Adler, Stephensonov tip Patentee, je bila uvožena iz Anglije, tako kot tudi njen strojevodja. Na prednji strani kovanca je upodobljeno arhaično železniško kolo, na drugi pa nemški državni grb. Kovanec tehta 9 gramov in ima premer 29 mm.



V NDR so se leta 1988 spomnili prve »prave«, daljinske proge in s kovanecem za 5 (vzhodnonemških) mark počastili njeno 150-letnico. To je bila prva etapa proge Leipzig–Dresden, v celoti dolge 116 kilometrov. Na prednji strani kovanca je upodobljena lokomotiva Saxonia, prva popolnoma v Nemčiji izdelana lokomotiva. Zasnoval jo je profesor Schubert prav za to progo, kjer so sicer imele domovinsko pravico le angleške lokomotive. Na drugi strani kovanca je državni grb NDR. Tudi ta kovanec tehta 9 gramov in ima premer 29 mm.



Tudi v sodobni, združeni Nemčiji so izdali spominski kovanec, posvečen železnici. Z njim so leta 2002 obeležili 100-letnico svojih podzemnih železnic. Na prednji strani je upodobljen pravcati preplet elementov njihovih metrojev, na drugi strani pa je nemški državni orel in označena nominalna vrednost 10 evrov. Kovanec tehta 18 gramov in ima premer 32,5 mm.

Pregled evropskih »železniških« kovancev zaključimo s češko-slovaškim kovancem za 50 Kčs, s katerim so leta 1989 obeležili 150 letnico proge Břeclav – Brno, prve proge na ozemlju Čehoslovaške.



Železnica Břeclav – Brno je bila stranska veja Rothschildove KFNB, ki je z Dunaja prodirala proti premogovnikom Ostrave in še naprej proti meji s Poljsko. Na prednji strani kovanca je predstavljena ena prvih lokomotiv na tej progi, ki so bile, tako kot pri nas, ameriškega izvora, na drugi strani pa sta češkoslovaški državni grb in nominalna vrednost. Kovanec tehta 5 gramov in ima premer 27 mm.

Ozrimo se še malo po svetu: V zbirki Železniškega muzeja je tako na primer kanadski kovanec iz leta 2000, ki slavi človekovo »ingenioznost« oziroma ostroumno iznajdljivost:



Na kanadskem kovancu za 25 centov so na prednji strani prikazani vsi mogoči tehniški dosežki, med njimi moderna železnica, na drugi strani pa je portret britanske kraljice Elizabete v profilu. Kovanec tehta 3 grame in ima premer 24 mm.

V Združenih državah Mehike pa so leta 1950 z nadpovprečno velikim in težkim »srebrnikom« proslavili otvoritev neke svoje železnice.



Mehiški kovanec za 5 pesov ima na eni strani upodobljeno veliko sodobno parno lokomotivo, na drugi pa mehiški grb, navedeno nominalno vrednost in

letnico 1950. Posebej simpatičen je zaradi tega, ker ima po obodu vtisnjene besede COMERCIO INDUSTRIA AGRICULTURA. Torej so tudi v Mehiki pripisovali enak pomen železnici kot pred dobrim stoletjem v Ljubljani, ko so slavnostni otvoritveni vlak 16. septembra 1849 na steni Terpinčeve papirnice v Vevčah pozdravili napisi KUPČIJA, OBERTNOST, KMETIJSTVO! Kovanec tehta 28 gramov in ima premer 40 mm.

In za zaključek še izlet v Severno Korejo – tam so nekoliko prese- netljivo leta 2002 manjšo serijo kovanega drobiža posvetili 21. stoletju in zagotavljanju hrane v okviru FAO (Food and Agriculture Organization) Združenih narodov. Na kovancih za 2 čona, 1 čon in pol čona so večinoma upodobljena historična vozila, na dveh med njimi tudi železniško vozilo. (100 čonov = 1 won)



Na enem od severnokorejskih kovancev za 1 čon je upodobljena parna lokomotiva, na enem izmed tistih za pol čona pa moderen hitri vlak. Na drugi strani kovancev je severnokorejski državni grb.

Mladen Bogić



Odkrijte še več zanimivosti iz bogate zbirke

ŽELEZNIŠKEGA MUZEJA SLOVENSКИH ŽELEZNIC!

Obiščite nas vsak dan razen ponedeljka
od 10. do 18. ure na Parmovi ulici 35 v Ljubljani

www.zelezniskimuzej.si

Kakšna so bila potovanja z vlakom na morje v osemdesetih letih

Osemdeseta leta prejšnjega stoletja so prinesla upad zanimanja za potovanje na morje z železnico, saj je bil avtomobilski promet v polnem razvoju, leta 1981 je že bila avtocesta med Ljubljano in Razdrtim, končevala pa se je gradnja ljubljanske zahodne obvoznice. Ob tem je treba upoštevati še, da takrat vlaki za razliko od številnih avtov srednjega razreda še niso bili klimatizirani, potovanje z avtom pa je bilo na večini relacij hitreje od železnice.

Če vzamemo za presečno leto železniški vozni red iz leta 1981/82, lahko ugotovimo, da so bili možni železniški cilji na morju naslednji: Koper, Reka, Pulj in eventualno Split. Upoštevali bomo samo brzovlake, saj bi lokalni vlaki praviloma pomenili nesprejemljivo izgubljanje časa.

Koper

Proga do Kopra je bila odprta decembra 1967, vendar le na tovarno postajo oziroma v luko. 2,4 kilometra dolg odcep do nove potniške postaje je bil odprt šele 25. maja 1979. Koper je bil zanimiv že kot novost. Med naštetimi destinacijami je bil tudi najlažje dosegljiv cilj, saj je bilo mogoče z vlakom napraviti tudi enodnevn kopalni izlet. Prvi vlak, št. 602, je bil zelo zgoden: odhod iz Ljubljane ob 2:30, prihod v Koper ob 5:10. Bil je primeren samo za Ljubljance. Naslednji, vlak št. 905 Pohorje, pa je omogočal direktno zvezo tudi iz Maribora in Murske Sobote. Iz Maribora je imel odhod ob 6:60 in iz Murske Sobote ob 5:40, potem iz Ljubljane ob 9:25 s prihodom v Koper ob 11:50. Na koprski postaji so potniki lahko prestopili na lokalne avtobuse (ti so vozili na 20 oziroma 60 minut med 5:00 in 22:00) in dosegli An-



Slavija, Ilirija in Liburnija so z dvignjenimi kljuni vabile avtomobiliste ... Foto Bogić

karan, Izolo, Portorož, Piran. Vlak 904 Pohorje se je vračal iz Kopra ob 14:20, iz Ljubljane ob 16:45 in dosegel Maribor ob 19:20 oziroma Mursko Soboto ob 20:50. Za kopanje je tako ostalo le malo časa, slabe tri ure. Boljša možnost je bil vlak št. 603 z odhodom iz Kopra ob 20:00 in prihodom v Ljubljano ob 22:40, vendar samo za Ljubljance. Mariborčani bi morali v Ljubljani čakati do 5

minut čez polnoč, ko je odhajal vlak Reka - Dunaj s prihodom v Maribor ob 2:20. Murskosobočani pa niso imeli nobene primerne zveze, saj ta vlak ni ustavil v Pragerskem. Morali bi do Maribora in od tam nazaj s potniškim ob 5:45, s prihodom v Pragersko ob 7:05, Ormož ob 7:15, s prestopom na vlak za Mursko Soboto z odhodom ob 7:25 in prihodom ob 8:12 Prava odisejaja!

Najkrajši vozni čas z vlakom od Ljubljane do Kopra je znašal skoraj 2,5 ure, z avtom pa je bilo potrebnih nekoliko manj kot 2 uri. Prednost ceste je bila več kot očitna.

Reka

Sama po sebi ni bila končna destinacija, temveč v glavnem etapni cilj za prestop na ladje oziroma trajekte hitrih prog. Trije veliki trajekti Slavija, Ilirija in Liburnija so se menjali pri odhodih iz Reke ob različnih dnevih in časih, najzgodnejši sta bili ob sobotah Slavija oziroma Liburnija z odhodom iz Reke ob 8:00 in prihodom na primer v Zadar ob 14:15. Tu je bilo mogoče prestopiti na lokalne trajekte za bližnje otoke, a tudi na lokalne avtobuse za bližnja letovišča. Večinoma pa so te ladje plule čez noč. Če bi torej želeli doseči eno teh ladij, bi morali z vlakom Jadran (Dunaj-Reka) iz Ljubljane ob 3:00 s prihodom na Reko ob 5:10 ali z vlakom



Pristanišče za potniške ladje na Reki 1964, zbirka Orbanic

München-Reka z odhodom ob 4:05 in prihodom ob 6:17. Oba sta bila sezonska in treba je bilo ugotoviti, kdaj sploh vozita. Res je še ostalo nekaj časa do odhoda ladje, a železniška postaja na Reki je skoraj cel kilometer odmaknjena od pristanišča, tako da je precej naporno priti tja s počitniško prtljago in potem še kupiti vozovnice za ladjo. Za ladje priobalne plovbe pa je bil primeren prvi redni brzovlak, št. 913 Dunaj-Reka, ki je odhajal iz Ljubljane ob 6.35 in prispel na Reko ob 9:10. Ta je bil primeren tudi za Mariborčane – tam je odhajal ob 3:15. To pa je bilo seveda prepozno za ladijsko hitro progo ob sobotah, ko je odhajala ob 8:00. (Prvi, sezonski vlak iz Ljubljane ob 3:00 in prihodom na Reko ob 5:10 je bil nekoliko prezgoden, popoldanski z odhodom ob 14:40 in prihodom ob 17:05 pa je bil primeren le za nočne ladje, saj je bilo premalo časa, da bi ujeli ladjo z odhodom ob 18:00.) Vsekakor so se tisti, ki so takrat že imeli avto, in teh je bilo veliko, raje odločili za potovanje na Reko z njim, da se jim ni bilo treba mučiti z usklajevanjem železniških in ladijskih voznih redov ter s prenašanjem počitniške prtljage. Niso pa bili bistveno prej na Reki kot z vla-

kom – 913 je za to potovanje potreboval 2 uri in 45 minut.

Za povratek proti Ljubljani so bili na voljo predvsem popoldanski vlaki, saj je bil potniški 2072 z odhodom iz Reke ob 5:33 in prihodom v Ljubljano ob 8:05 prezgoden za ladijske potnike, edini redni vlak, brzovlak 912 na relaciji Reka-Dunaj, pa je odhajal ob 19:55 s prihodom v Ljubljano ob 22:10 in v Maribor ob 0:50. Ostala dva, Reka-München z odhodom ob 20:35 in Jadran (Reka-Dunaj) z odhodom ob 21:45 sta bila sezonska in treba je bilo ugotoviti, ali na zeleni dan sploh vozita.

Zanimivo pa je pogledati dve desetletji nazaj, ko je bila železnica brez prave konkurence. Takrat so cele družine potovale izključno z vlakom, pri čemer so tudi otroci nosili vsak svoj del prtljage in bili zanj odgovorni. Taksi je bil za večino neopravičljivo potraten luksuz, tako da so navsezgodaj tovorili svoje kovčke in torbe že od doma do postaje. Tudi takrat je država svojim delavcem – »človek je naše največje bogastvo« – v socialistični uvidevnosti omogočila enkrat na leto za dopustovanje popust v višini 75 %, otrokom še več. Za to je bilo treba pridobiti obrazec K-15 in ga potrditi v službi. Uporabiti ga je bilo mogoče tako za potovanje z vlakom kot za nadaljevanje z ladjo, avtobusom ...

V voznem redu 1963/64 je mogoče najbolj zgodaj najti vlak Jadran (Dunaj-Reka) z odhodom iz Ljubljane ob 3:25 in prihodom na Reko ob 6:00. Mariborčani pa so morali vstopiti na ta vlak najpozneje 7 minut pred polnočjo. Naslednji, bolj primeren za Ljubljančane, je bil Adria Express (München-Ljubljana-Reka) z odhodom



Gneča potnikov iz Rovinja na postaji Kanfanar v poletni vročini leta 1983. Foto Bogić

4:45 in prihodom na Reko ob 7:11. Treba je bilo pohiteti v pristanišče, saj so ladje hitre proge odhajale ob 8:30 in priskele na primer v Zadar ob 15:00, kjer je bilo mogoče ujeti ladje priobalne plovbe do bližnjih otokov. Začela se je bitka s časom in razdaljo. Na taksije noben pravi proletarec ni želel niti pomisliti, so pa bili na voljo postreščki z zelo dolgimi cizami, enoosnimi ploščadnimi vozički, na katere so naložili ogromno kosov ročne prtljage. Te so potem peš potiskali do pristanišča, lastniki prtljage pa so hodili ob njih in ves čas z enim očesom pazili na prtljago, hkrati pa se borili s skrbjo, da ne bodo prepozni.

Na povratku je bil za Mariborčane primeren zelo zgodnji Jadran Express (Reka-Dunaj) z odhodom že ob 11:00, prihodom v Ljubljano ob 13:35 in v Maribor ob 17:17 in popoldanski sezonski Balkan Express (njegova veja) z odhodom ob 18:05, prihodom v Ljubljano ob 20:30 in v Maribor malo po

polnoči. Ljubljančani so bili na boljšem, saj so imeli na voljo še dva popoldanska vlaka – Mariborčani bi morali prestopati v Ljubljani.

Potovanje z vlakom Ljubljana-Reka in obratno je trajalo torej približno 2 uri in pol (manj kot l. 1981!) – avto bi se komajda mogel kosati s tem časom – železnica je bila nesporna zmagovalka.

Pulj

Pulj je bil vsekakor zanimiv zaradi možnosti letovanja v svoji bližini (Veruda, Kamenjak ...) in zaradi destinacij v Istri, namreč letovišč Poreč in Rovinj z okolico. Za Poreč je bilo treba prestopiti na lokalni avtobus na postaji Pazin in za Rovinj v Kanfanaru, to pa je pomenilo vzeti v zakup gnečo v vročih lokalnih avtobusih brez klime. Kdor je le mogel, je tja vsekakor potoval s svojim avtomobilom. Iz oddaljenih delov Jugoslavije pa je bilo drugače – za te potnike je



Železniško letovišče v Rovinju je imelo osrednje poslopje s kuhinjo, jedilnico in sanitariji za vse naselje. Lesene hišice-bungalovi so bile v borovem gozdičku zadaj. Proga na postajo je potekala po sami obali med poslopjem in morjem, tako rekoč skozi plažo.

Obrazec K-15 za potovanje na dopust je veljal 2 meseca od začetka potovanja.

bil vlak dobrodošel. Tako sta iz Ljubljane v Pulj vozila dva br-zovlaka, B 612 Beograd–Pula z odhodom iz Ljubljane ob 2:30 in prihodom v Pulj ob 7:15, ter B 1604 Zagreb–Pula z odhodom iz Ljubljane ob 9:40 in prihodom v Pulj ob 14:00. V Pazinu sta bila ob 6:07 oziroma ob 12:52 in v Kanfanaru ob 6:43 oziroma ob 13:22. Tam so že čakali lokalni avtobusi. Teoretično bi bilo mogoče uporabiti tudi poslovni vlak Arena (Zagreb–Pulj) z odhodom iz Ljubljane ob 18:00, prihodom v Pazin ob 20:24, Kanfanar ob 21:04 in Pulj ob 21:30. Vendar

ga Kanfanar–Rovinj in da so poleti imeli Mariborčani na voljo prav tja poseben sezonski vlak. Iz Maribora je odhajal ob 20:25 in iz Ljubljane ob 0:15 ter prispel v Rovinj ob 5:54. Sicer pa so iz Ljubljane za Pulj odhajali br-zovlaki ob 0:53, 9:00 in 13:00. V Pulj so prispeli ob 6:33, 14:00 in 19:26. Vsi so imeli bodisi kurzne vagone bodisi priključni vlak iz Kanfanara za Rovinj, ki so ga dosegli ob 7:45, 14:06 in 19:30. Potovanje iz Ljubljane do Pulja je trajalo torej najmanj 5 ali pa več kot 6 ur, do Rovinja pa najmanj dobrih 5 ur in največ skoraj 7 ur. Kljub temu

prestopati, če niso izbrali »svojega« sezonskega vlaka Rovinj–Maribor z odhodom iz Rovinja ob 17:20, prihodom v Ljubljano ob 23:10 in prihodom v Maribor ob 4:40 naslednjega dne.

Split

Split je bil, tako kot Reka, predvsem etapni cilj za prestop na ladje do bližnjih otokov. Pri večini vlakov je bilo treba prestopati v Zagrebu. V vozno redni knjižici za leto 1981–82 je mogoče zaslediti samo dva direktna vlaka za Split iz Slovenije, in sicer Solana Express s prevozom avtomobilov z odhodom iz Ljubljane ob 18:25 in prihodom v Split ob 6:00 naslednjega dne, ter vlak Dunaj–Split z odhodom iz Maribora ob 22:05 ter prihodom v Split ob 10:19 naslednjega dne. Mednarodnih vlakov s prestopanjem v Zagrebu je bilo kar nekaj. Odhodi iz Ljubljane so bili ob 2:20, 3:10, 7:00 in 17:10, prihodi v Split pa ob 13:00, 15:20, 18:06 in 5:45 naslednjega dne. Vsi ti vlaki so imeli svoje pare v povratku – avtovlak Solana Express je odhajal iz Splita ob 18:45 in prispel v Ljubljano ob 6:50, dunajčan pa ob 22:05 s prihodom v Maribor ob 9:55. Ostali odhodi so bili ob 9:05, 14:40 in 21:55 s prihodom v Ljubljano ob 20:25 (ali ob 22:55, odvisno od zveze), 1:15 in 10:10. Potovanje je trajalo od nekaj manj kot 11 ur do 12 ur in pol. Gotovo je bil za Ljubljančane najprimernejši avtovlak Solana Express, da so s svojimi avtomobili, polnimi dopustniške prtljage, lahko v Splitu zares začeli potovanje po Dalmaciji. Potovanje z ostalimi vlaki je v poletni vročini, brez klimatizacije in s prestopanjem pomenilo kar precejšnje neprijetnosti. Tisti, ki so si to lahko privoščili, so raje izbrali letalo. JAT je iz Brnika vsak dan odletel v Split ob 18:50 s prihodom ob 19:40, vračal pa se je ob 9:05 s pristankom na Brniku ob 9:55.

Pogled v leto 1963 pove, da je bil iz Ljubljane le en direktni vlak za Split. Odhajal je ob 16:50, v Zidanem Mostu je imel zvezo iz Maribora, in prispel v

Split ob 5:55 naslednjega dne. V povratku je odhajal iz Splita ob 19:01 in prispel v Ljubljano ob 8.05 naslednjega dne. V Zidanem Mostu je imel zvezo za Maribor. Bilo je še nekaj možnosti, na primer z odhodom iz Ljubljane ob 7:21 in 16:22 ter s prihodom v Split ob 19:05 in 6:30. Iz Maribora je bilo treba v Zidanem Mostu seveda poiskati zvezo. Najkrajše potovanje je v obeh smereh trajalo nekaj več kot 13 ur, vse ostalo je zahtevalo več časa in zelo poglobljeno analizo vozno rednih knjižic, čemur ni bil prav vsakdo kos. Rado se je zgodilo, kar je šaljivo upešnil Eugen Roth (1895–1976) in poslovenil Mladen Bogić.

Eugen Roth (1895–1976)

VOZNI RED

Naš mož navdušen je zelo: »Ha, vozni red! O, to pa, to! Nadvse je umno urejen, in zveza sleherna je v njem: v toplice, gore in na morje, in še naprej, tja za obzorje po tirih, cesti ali vodi, povsod te knjižica ta vodi. Če šteješ, da tovorni vlaki, so tudi vključeni v podatkih, ni moč, ob vsej tej dobrobiti, železničarjev prehvaliti.«

In bistra pamet pride prav, da – kljub ugankam – brez težav to knjigo s sedmimi pečati naprej ali nazaj zna brati.

V soboto krene nasmejan, nazaj bi rad bil še ta dan, a v voznem redu ob ta vlak se je naselil majcen spak in skrito piše tam le to: »f) vozi vsak dan razen SO.«

In mož, ki vlake je slavil, glej, zdaj v čakalnici bentí. Kako omenja vozni red ne gre raznašati besed.

Iz knjige Die Südbahn, Leykam-Verlag, Graz-Wien, 1987, str. 326, 327

Prevedel: Mladen Bogić

Mladen Bogić



Leseni bungalovi so imeli praviloma 4 ležišča in majhno verando, bili pa so brez sanitarij in možnosti za pripravo hrane. Dopustniki so se tu dobro počutili in so radi prihajali semkam. Foto Bogić

pa je na njem veljala posebna tarifa, pa tudi časovno ni bil prav ustrezen. V povratku je bil spet kot prvi teoretično na voljo poslovni vlak Arena z odhodom iz Pulja ob 4:10, iz Kanfanara ob 4:39, Pazina ob 5:00 in prihodom v Ljubljano ob 7:40. Ta je bil manj primeren zaradi zgodnjega odhoda in posebne tarife za poslovni vlak. Ob 11:30 pa je odhajal B 1605 (Pulj–Zagreb) z odhodom iz Kanfanara ob 12:31, Pazina ob 12:54 in prihodom v Ljubljano ob 16:30. Ob 17:30 pa je iz Pulja odhajal B 613 (Pulj–Beograd) z odhodom iz Kanfanara ob 18:19, Pazina ob 18:54 in prihodom v Ljubljano ob 16:20. Oba sta omogočala v Zidanem Mostu prestop na lokalne vlake poti Mariboru.

Pogled dve desetletji nazaj nam odkrije, da je bila takrat polno operativna odcepna pro-

je bila železnica takrat suvereno prevozno sredstvo, saj so redki osebni avtomobili komajda zmogli razdaljo 220 kilometrov od Ljubljane do Pulja v petih urah in pol, če upoštevamo verjetno povprečno hitrost 40 km/h. Železniški priključek na Rovinj, zgrajen v prvi vrsti za uporabo tamkajšnje industrije, je pomenil za to mesto turistični razcvet, nenazadnje tudi zaradi železniškega letovišča, naselja lesenih počitniških hišic, ki so ga zgradili v petdesetih letih. To naselje je bilo v uporabi še vse do razpada Jugoslavije, tudi potem, ko so progo oktobra 1966 ukinili.

Vsi naštetí vlaki so seveda imeli svoje pare tudi v povratku: Iz Pulja ob 9.05, 15.38 in 23.08 z zvezo iz Rovinja ob 8:57, 15:43 in 22.30 ter s prihodom v Ljubljano ob 15:53, 21:30 in 4:40. Tu so Mariborčani morali



Ohladitev pri izviru reke Vipave.



Napoleonov most čez reko Vipavo v Dolenju pri Ajdovščini, ki naj bi ga zgradili okrog leta 1810.

Kolesarski izlet strojevodij po Vipavski dolini



Skupinska fotografija pri Pomniku braniteljem slovenske zemlje na Cerju.

Po daljšem premoru se je na štartu dvodnevne kolesarske avanture spet zbrala vsa stara ekipa, katere člani smo prekosarili že skoraj vse kotičke naše lepe dežele. Le Vipavska dolina nam še ni odkrila svojih lepot in skrivnosti. In padla je odločitev. Stara zvesta družina se je podala v prelepi in na trenutke skrivnostni svet tega bisera naše domovine. Ekipo smo sestavljali strojevodje iz Ljubljane, Zidanega Mosta in Divače. Manjkali niso niti naši prekaljeni borci, ki upokojeni že uživajo zaslužene sadove svojega dela, sodelavci iz Vodenja prometa, medse pa smo sprejeli tudi dve čudoviti dami, ki sta še predobro pokazali, da kolesarjenje in organizacija nista samo v moški domeni.

Kolesa smo pognali zgodaj zjutraj sredi meglic, ki so se dvigale nad reko Vipavo, ki nam je ponudila zavetje ob svojem bregu. Tam smo namreč postavili svojo bazo za poznejše kulinarčne užitke. Pot nas je vodila po preprosto čarobni pokrajini, ki je za vsakih ovinkom, za vsakim vzponom ali spustom pripravila nekaj novega, nekaj, kar smo lahko samo občudovali. Trasa nas je vodila čez nasip zasanjanega umetnega jezera Vogršček, skozi obmejno mestece Miren, obiskali smo Pomnik braniteljem slovenske zemlje na Cerju, se spustili v podzemno jamo in rove, ki so jih vojaki prve svetovne vojne preuredili v utrjene položaje ter se seznanili z zgodovino gradu Rihemberk, ki kraljuje na krajem Komen.



Postanek v Vipavskem Križu, vasi, ki je eden od biserov zgodovinskih in kulturnih biserov Slovenije.

Ker pa naše avanture niso namenjene samo kolesarskemu »trpljenju«, smo si prvi večer privoščili tudi razvajanje ob odlični hrani in domači kapljici, za kar je poskrbel naš stalni, eden in edini, »žar mojster« Vlado ob pomoči zvestih pomočnikov. Tudi reka Vipava je začutila našo pozitivno vibracijo in nam ponudila prijetno osvežitev v svojih valovih.

Prijetni pogovori in sproščene energije so se zavlekle pozno v noč, po osvežujočem spanju pa je sledil naš tradicionalni »zmeči v posodo kar vidiš plus gora jajc« zajtrk in avantura se je nadaljevala z obiskom idiličnega Vipavskega Križa, postanikom na kamnitem Napoleono-

vem mostu. Raziskali smo tudi izvir reke Vipave, seveda pa tudi obisk pri domačem vinarju ni manjkal. Vipavska dolina je pač vinorodni okoliš.

Trasa se je približala koncu, kilometri so se počasi iztekli, še skupno kosilo in zadnji vtisi in odšli smo vsak v svoj konec novim službenim obveznostim naproti. Spomin na ponovno srečanje stare »garde«, ki je leta in leta kraljevala po vseh koncih naše dežele, nam bo za vedno ostal. Kdo ve, morda kmalu zopet »napademo« kakšen del naše domovine in ponese glas o železničarjih v deveto vas ...

Robert Zakrajšek

WWW.ELEKTRONIK-INVENT.COM



KAKO LAHKO POMAGAMO?

Profesionalna
in energetska elektronika,
avtomatika, usmerniki,...

ELEKTRONIK INVENT
elin@t-2.net

S KUPONOM UGODNOSTI NA VESOLJSKO POPOTOVANJE KAR V SLOVENIJI!

V Centru Noordung se že veselimo vašega obiska!

V srcu zelene, sedem vasi obsegajoče občine Vitanje, se nahaja fascinantna stavba, edinstvena ne samo v slovenskem, temveč celo v svetovnem prostoru. Center vesoljskih tehnologij Hermana Potočnika Noordunga ali na kratko **Center Noordung**, je arhitekturna futuristična umetnina, ki je že sama po sebi vredna ogleda, poleg tega pa v notranjosti ponuja bogato vsebino za vse ljubitelje vesolja in tiste, ki bodo po obisku Centra to šele postali.

Herman Potočnik Noordung – slovenski pionir potovanja v vesolje

Med ogledom razstav boste spoznali slovenskega genija Hermana Potočnika Noordunga, pionirja vesoljskih poletov, katerega knjiga Problem vožnje po vesolju iz leta 1929 je predstavljala temeljni učbenik za vse nadaljnje raziskovalce vesolja, njegova ideja bivalnega kolesa oz. vesoljske postaje pa je bila predloga za oblikovanje arhitekturne mojstrovine - Centra Noordung v Vitanju.

Kamen z Lune – prvič v Sloveniji

Center Noordung je ob pomoči ameriškega veleposlaništva v Ljubljani in Nase doletela čast, da do konca leta 2020 na ogled postavi enega izmed najdragocenejših eksponatov, ki je kadarkoli prišel v Slovenijo – **kamen s površja Lune**. Na ogled je vzorec iz bazalta, ki ga je na misiji Apollo 17 zbral astronaut in geolog Harrison »Jack« Schmitt. Kamen ima maso 120 g in je del 8,1 kg težke kamnine, ki je bila v okviru misije prinesena na Zemljo. Sedaj ga lahko prvič v zgodovini občudujemo tudi v Sloveniji.

Kip replike vesoljske obleke Neila Armstronga

Do novembra je v našem Centru na ogled postavljen tudi kip replike vesoljske obleke Neila Armstronga. Originalna vesoljska obleka, ki jo je nosil na zgodovinskem sprehodu po Luni, predstavlja pomemben zgodovinski artefakt in je danes del zbirke Narodnega letalskega in vesoljskega muzeja Smithsonian v Washingtonu. V lanskem letu so ob 50. obletnici prvega pristanka na Luni izdelali 15 replik njegove obleke s tehnologijo 3D tiskanja, le ena izmed njih pa je bila poslana Mednarodni organizaciji Združenih držav Amerike na Dunaju, od koder je naš razstveni eksponat tudi pripotoval.



Vabimo vas, da z intraneta natisnete kupon ugodnosti namenjen zaposlenim na SŽ ter članom njihovih družin in nas obiščete v srcu zelenega Vitanja! Kupon ugodnosti velja za samostojen in voden ogled, prav tako pa tudi za VR vsebine.

Vodeni ogledi so na voljo:

- **Ponedeljek – Četrtek:** 11:00 in 14:00
- **Petek:** 10:00, 12:00 in 14:00
- **Sobota, nedelja:** 10:00, 12:00, 14:00 in 16:00

Lahko pa se odločite za samostojen ogled kadarkoli med našim obratovalnim časom.

Za vse dodatne informacije smo na voljo na info@center-noordung.si, na telefonski številki 040 300 052 in na spletni strani www.center-noordung.si.

Veselimo se vašega obiska!
Ekipa Centra Noordung

