

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



VEČ UDOBJA V DVEH NADSTROPJIH

Evropski vlak Connecting Europe Express prihaja v Slovenijo
Slovenske železnice so najuglednejši delodajalec v logistiki in transportu
Kako se je začela gradnja drugega tira?
Zakaj železničarji praznujemo 2. junij?



Z leve proti desni, Sebastijan Pohar in Alojz Rekar med pregledom voznega omrežja na Jesenicah. Iz reportaže Železničarji na gorenjski progi. (Foto: Miško Kranjec)

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!

Pripravke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 9. 7. 2021



Avtor fotografije:
Miško Kranjec



Aktualno
Connecting Europe Express bomo septembra pozdravili v Sloveniji



Aktualno
»First KISS« za Slovenske železnice



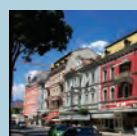
Aktualno
Zakaj železničarji praznujemo 2. junij?



Fotoreportaža
Več prostora, več udobja!



S terena
Železničarji na gorenjski progi



Reportaža
Z vlakom v Špital



Zanimivosti
Para pod Pohorjem po skoraj šestih desetletjih



1
Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

»Prvič po Sloveniji v dveh nadstropjih, komaj čakam na prvo vožnjo,« se je veselo slišalo na pozno spomladanskem sprejemu prve od desetih dvonadstropnih garnitur. Nadvse spodbudne so informacije, da bomo do konca leta v Slovenijo sprejeli še vse druge naročene dvonadstropne garniture, ter da je načrtovano, da se bomo pred koncem leta z njimi lahko tudi že vozili. Ob sprejemu tako markantnega potniškega vlaka, kot je prvi dvonadstropni, pa se je med poplavo fotografij in zgodb kar izgubila druga nadvse pozitivna informacija za naše potnike. In sicer ta, da bo sredi julija v rednem prometu začelo voziti še enajst Stadlerjevih elektromotornikov. Vključujoč pet dizelskih, ki po Sloveniji vozijo zdaj že dobro polovico leta, bomo imeli za potovanje na voljo šestnajst popolnoma novih vlakov. To pa je po več desetletjih eden največjih mejnikov pri posodabljanju slovenskega železniškega voznega parka. Kot kaže, se bodo počasi poslovile znamenite gomulke in zasluženo krasile kakšen muzejski tir ali razstaveni prostor druge v Sloveniji. Z novimi vlaki pa bomo lahko začeli znatno povečevati udobje, ki ga lahko ponudimo našim potnikom.

Z rahljanjem ukrepov pri obvladovanju koronavirusa se je junija zvrstilo tudi veliko raznovrstnih prireditev. Nekaj njih smo ujeli v reportaže. Med drugim smo v Železniškem muzeju spet sodelovali pri Poletni muzejski noči in k občudovanju železnice privabili več sto otrok in njihovih staršev. Spet je zadišala para vrtno železnice in spet smo se srečali s številnimi družinami železniških navdušencev, ki so komaj čakali, da so se po skoraj letu zaprtja široko odprla vrata našega Muzeja.

Poletje pa je tudi čas izletov in raziskovanja, zato smo vam pripravili nekaj namigov za poletne izlete po Sloveniji z vlakom. Kot večkrat poudarjamo, je namreč našo čudovito domovino, ki letos praznuje tridesetletnico osamosvojitve, najbolj enostavno in okolju prijazno občudovati ravno z vlakom. Junija pa svoj dan posebej praznujemo tudi železničarji. Navadno smo ob dnevih Slovenskih železnic, kakor smo imenovali prireditve ob 2. juniju, dnevu železničarjev, praznovali uspehe naših podjetij v različnih krajih po vsej Sloveniji, v Divači, Celju, Ljubljani, Rimskih Toplicah ... Lani in letos to v živo ni bilo mogoče, kar bomo morali nadoknaditi v prihodnjih letih. V tokratni reviji pa si lahko na kratko preberete tudi o zgodovini praznika železničarjev. Pri njem je zelo zanimivo, da so mnenja o tem, kateri praznik železničarjev je pravzaprav treba praznovati, zelo različna. Eni menijo, da je pravi praznik 2. junij, drugi, da je to 15. april. Po mojem mnenju pa ni prav nič narobe, če praznujemo kar oba. Drugega junija se spomnimo prihoda prvega vlaka na naše ozemlje in korenitih sprememb tedanje družbe ter podobe Slovenije, ki jih je prinesla železnica, 15. aprila pa se spominjamo, kako so železniško in delavsko zgodovino z neomajno voljo spreminjali naši predniki, delavci in železničarji na terenu. Železničarski duh namreč nastaja na terenu. Za tokratno revijo smo se ga odpravili odkrivati na progo, na kateri je v zadnjih mesecih na dan po več sto gradbenikov, strojev, dvopodnih vozil in druge mehanizacije. Odpravili smo se na progo, na kateri železničarji v izjemno zapletenem delovnem okolju usklajujejo vožnje potniških vlakov, nadomestnih avtobusov, nabiralnih vlakov, podbijalk, gradbenih strojev, drezin ... In tako omogočajo najprej kolikor je mogoče neoviran promet po progi in hkrati nujne posodobitve, ki bodo dolgoročno koristile vsej državi in njenemu gospodarstvu. Odpravili smo se na gorenjsko progo.

V tokratni reviji si lahko bolj podrobno preberete tudi o uradnem sprejemu certifikata za enega najuglednejših zaposlovalcev za leto 2020. Prvič smo certifikat prejeli za leto 2019, letos pa smo, poleg uvrstitve med deset najbolj uglednih zaposlovalcev v Sloveniji, prevzeli tudi prvo mesto in naziv najuglednejšega delodajalca v panogi logistika in transport. To je za nas, zaposlene v skupini SŽ, zelo spodbudno in pozitivno. Hkrati pa je velika odgovornost za podjetja, v katerih smo zaposleni, da intenzivno nadaljujejo razvoj kadrov in delovnega okolja na Slovenskih železnicah.

Železničarke in železničarji, čestitam vam za praznik!

Želim vam lep začetek poletja in prijetno branje!

Evropski vlak Connecting Europe Express septembra prihaja v Slovenijo

Na dan Evrope, 9. maja, je Evropska komisija objavila vozni red vlaka Connecting Europe Express, ki ob evropskem letu železnice simbolizira povezovalno moč železnic. Vlak bo 2. septembra odpeljal iz Lizbone, se na poti ustavil v 40 mestih v 26 evropskih državah, in svojo pot končal 7. oktobra v Parizu.

Septembra v Ljubljani

Z vlakom Connecting Europe Express, ki bo 24. septembra ustavil tudi v Ljubljani, načrtuje Evropska komisija simbolično povezati države, podjetja in ljudi. Poleg tega pa želi pokazati na učinkovito sodelovanje držav članic v triu predsedstev Sveta Evrope. Slovenija namreč junija od Portugalske za šest mesecev prevzema predsedovanje Svetu Evrope, po končanju svojega pa šestmesečni mandat predaja Franciji. Vlak bo v Slovenijo pripeljal iz avstrijskega Gradca, se ustavil v Mariboru, Celju in Ljubljani ter se nato po isti poti vrnil v Avstrijo.

Evropska komisarka za promet Adina Valean: »Vlak Connecting Europe Express bo na svoji poti po Evropi, od Lizbone, Bukarešte, do Berlina in Pariza, povezoval države, podjetja in ljudi. Vlak je simbol povezovanja, ki nas hkrati opomnja, da moramo še veliko postoriti, preden bodo železnice postale najbolj priljubljena oblika potovanja Evropejcev. Vabljeni ste, da pozdravite vlak, ko se ustavi na postajah blizu vas, ter da se pridružite prireditvam, ki se bodo ob njegovi poti vrstile po vsej celinii.«

Cilj je na železnice privabiti več tovora in več potnikov

Ob postankih vlaka so načrtovane raznovrstne prireditve, s katerimi si bodo železniška podjetja in druge organizacije v železniškem sektorju prizadevale pojasniti pomembno vlogo, ki jo imajo železnice v evropski družbi. S promocijo in poudarjanjem osupljivih prednosti železnic pred drugimi oblikami prevoza, bodo poskušali reševati ključne izzive železnic, denimo kako nanje privabiti več tovora in potnikov.

#Connec

Lizbona, 2. sept. ➤ Pa

➤ Ljubljana, 24. sept

Evropski vlak
Connecting Europe Express
bo v Slovenijo pripeljal
iz avstrijskega Gradca
in nato odpeljal proti Pragi.

Lizbona Madrid



»» *tingEurope* Express

Pariz, 7. okt.

september



Vlak se bo v Sloveniji
ustavil v Mariboru,
Celju in Ljubljani ter
se nato vrnil po isti
poti v Avstrijo.



EVROPSKO LETO ŽELEZNIC 2021

V Sloveniji prvi novi dvonadstropni vlak



Foto: Miško Kranjec

Slovenske železnice so pri podjetju Stadler naročile deset dvonadstropnih vlakov. Ti naj bi začeli voziti po Sloveniji predvidoma konec letošnjega leta.

V Slovenijo smo sprejeli prvo od desetih dvonadstropnih potniških garnitur. Zgodaj zjutraj, 26. maja, smo garnituro sprejeli v Šentilju, nato pa je pot s hladno vleko nadaljevala do Ljubljane, do vzdrževalnega centra SŽ-VIT.

Trije vagoni in prostora za več kot petsto potnikov

Dvonadstropna potniška garnitura, ki jo je proizvajalec, podjetje Stadler, poimenoval KISS (Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn-Zug), je sestavljena iz treh vagonov, v katerih je 292 sedežev, od tega 16

v prvem razredu. V potniški garnituri, ki je dolga 79,48 metra, je tudi 277 stojšč ter prostor za 10 koles.

Direktorica SŽ-Potniškega prometa mag. Darja Kocjan je ob sprejemu garniture v Ljubljani povedala:

»Vlaki so prilagojeni za gibalno ovirane osebe. So resnično udobni in na njih je sploh iz zgornjega nadstropja čudovit razgled. Novi dvonadstropni vlaki so več kot odlični in načrtujemo, da jih bo vseh deset v rednem prometu začelo voziti konec letošnjega leta. Z njimi bomo nadomestili stari vozni park Slovenskih železnic.«



Vlaki so visoki 4,63 metra in široki 2,80 metra ter delujejo zelo prostorno tudi v zgornjem nadstropju, do koder se povzpemo po stopnicah.

Sledijo testiranja na glavnih progah

Potniška garnitura KISS bo najprej na večmesečnih testiranjih na glavnih progah, med katerimi bodo testirali tehnično združljivost z javno železniško infrastrukturo v Sloveniji. Po uspešnih testiranjih bo Agencija za železniški promet, AŽP, izdala ustrezna dovoljenja za vožnjo v rednem prometu. Testiranje bo trajalo več mesecev. V prihodnjih tednih bomo lahko vlake občudovali na Štajerskem med testiranjimi za vožnjo s

160 kilometri na uro. Hkrati s testiranjem pa se začne izobraževanje strojevodij in tehničnega osebja, ki bo vlak vzdrževalo.

Kje bodo vozili dvonadstropni vlaki?

Garnitura bo po uspešno opravljenih testih vozila po vseh elektrificiranih progah po vsej Sloveniji, in sicer po progah Dobova–Ljubljana, Ljubljana–Jesenice, Zidani Most–Šentilj, Pragersko–Hodoš, Ljubljana–Sežana, Divača–Koper, Pivka–Ilirska Bistrica.



Vsi sedeži so opremljeni z vtičnico za polnjenje digitalnih naprav, na vlakih pa bo tudi brezplačen dostop do spleta.

Slovenske železnice so najuglednejši delodajalec v logistiki in transportu

Slovenske železnice so se drugič zapored uvrstile med TOP 10 najuglednejših delodajalcev v Sloveniji. Prvič smo certifikat prejeli za leto 2019, letos pa smo, poleg uvrstitve med najbolj uglednih deset, prevzeli tudi prvo mesto in naziv najuglednejšega delodajalca v panogi logistika in transport.

Priznanji sta v upravni stavbi SŽ sprejeli delavska direkto-

rica Nina Avbelj Lekić ter vodja službe za kadre dr. Marija Paladin.

Raziskava mnenj več kot 12 000 posameznikov

Med raziskavo, ki jo že od 2007 pripravlja portal MojeDelo.com, so letos analizirali mnenja več kot dvanajst tisoč posameznikov na slovenskem trgu dela. V panogi logistika

in prevoz potnikov so Slovenske železnice prejele priznanje za prvo mesto in najbolj uglednega delodajalca, pred podjetjema DARS in Pošta Slovenije.

1. Slovenske železnice, d. o. o.
2. DARS, d. d.
3. Pošta Slovenije, d. o. o.
4. Luka Koper, d. d.
5. DHL Ekspres (Slovenija), d. o. o.



Z leve proti desni, dr. Marija Paladin, vodja službe za kadre, Simon Urbanč, MojeDelo.com, ter Nina Avbelj Lekić, delavska direktorica Slovenskih železnic (foto: Miško Kranjec).



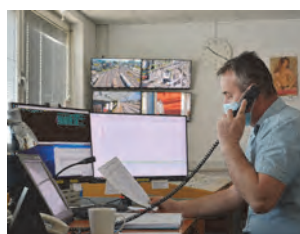
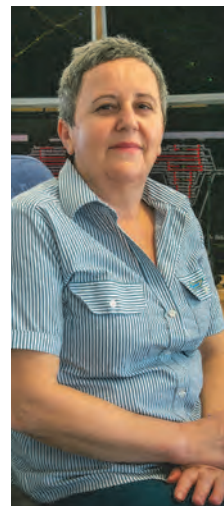
Delavska direktorica Nina Avbelj Lekić prevzema certifikat za najuglednejšega delodajalca v panogi logistika in transport (foto: Miško Kranjec).



Certifikat za uvrstitev med TOP 10 najuglednejših delodajalcev smo prejeli drugo leto zapored.



Certifikat za najbolj uglednega delodajalca v logistiki in transportu za leto 2020



Spoštovane železničarke in železničarji!

Iskreno vam čestitamo ob 2. juniju, dnevu železničarjev!

Veselimo se, da bomo skupaj nadaljevali bogato železniško tradicijo in še naprej uresničevali ambiciozne cilje, ki si jih zastavljamo!

Uredništvo revije Slovenskih železnic, Nova proga



Zakaj železničarji praznujemo svoj dan 2. junija?

Drugega junija 1846 je na slovensko ozemlje po železni cesti, ki ji je svoje verze v pesmi Železna cesta namenil France Prešeren, prvič uradno zapeljal vlak. Leta 1996 je vlada Republike Slovenije sprejela sklep, da se v Republiki Sloveniji za dan železničarjev določi 2. junij. Z dnevom železničarjev in železničark se spominjamo bogate slovenske železniške dediščine ter eksponentnega razvoja prometa, gospodarstva in družbe, ki ga je k nam prinesla železnica. Spominjamo se napredka

ter uspehov posameznikov in železniških podjetij ter poudarjamo vlogo železnice v sodobni družbi.

Pred 2. junijem 15 april

Pred letom 1996 smo praznik železničarjev praznovali 15. aprila. Po drugi svetovni vojni, leta 1950, je bil ta dan uradno razglašen za dan železničarjev Jugoslavije. Posvečen je bil spominu vsem žrtvam stavke leta 1920 ter tudi tistim, ki so izgubili življenje med vojno.

Kako smo 2. junij praznovali v preteklih letih?

Drugi junij smo na Slovenskih železnicah praznovali zelo raznoliko, večinoma pa z nizom prireditev, imenovanih Dnevi Slovenskih železnic, ki so povežale vsa podjetja v skupini Slovenske železnice ter železniške navdušence po vsej državi. Lani in letos sta bili praznovanji okrnjeni zaradi pandemije, vendar pa jih bomo železničarji nedvomno nadoknadili v prihodnjih letih.

Prihod prvega vlaka v Celje



Priprave na prihod prvega vlaka, ki pomeni začetek razcveta železnice pri nas, je v svojem dopisu, 13. maja 1846, označil dopisnik Kmetijskih in rokodelskih novic, celjski zdravnik dr. Jožef Šubic:

»Kjer so pred enim letom še zeleni travniki in cveteči verti bili, zdej kolodvor (Bahnhof) stoji, veličansko kot kakiga kneza poslopje, gré železnica (železna cesta), in hrumejo železni sloni, hlaponi (Lokomotiven) imenovani.

Že več dni poskušajo te železne konje, kakor jih kmetje okoli Celja imenujejo. Perpravljeni so že trije hlaponi, kateri imajo imena: Ocean, Grossglockner in Idria. 27. dan pretečeniga mesca je vikšji ogleda c.k. železnice D. Ghega prvo poskušnjo s hlaponom storil in se od Marburga v Celje nazaj v dveh urah in 45 minutah perpeljal. Ko vihar dirjajo hlaponi do Marburga in nazaj; v Gradec nas bodo perhodnji mesec vozili.»

Spomin na stavko leta 1920 tudi v reliefu spomenika na Zaloški cesti



V Ljubljani so 24. aprila 1920 žandarji množici ljudi preprečili protestni pohod proti središču mesta. Pod strelji je umrlo dvanajst moških in ena deklica, več deset ljudi pa je bilo ranjenih. Takratna vlada je namreč železničarjem odvzela številne težko pridobljene delavske pravice, zaradi česar so ti začeli stavkati. Ta dan, pred 101 letom, so se dopoldne začeli zbirati protestniki pred tramvajsko remizo na Zaloški cesti. Zbralo se jih je okrog dva tisoč in v urejeni skupini so nameravali nadaljevati protestni pohod proti središču mesta. Na Zaloški cesti jih je pričakal oddelek žandarjev s puškami in nasajenimi bajoneti. Začelo se je prerakanje in prerivanje, kmalu za tem pa je odjeknilo več kot trideset strelav. Enajst od teh jih je bilo izstreljenih v množico.

Med Dunajem, Ljubljano in Trstom spet direktni potniški vlaki

Od 11. junija je z vlakom spet mogoče direktno potovati med Dunajem, Ljubljano in Trstom. Vlaki EuroCity na omenjeni relaciji vozijo vsak dan. Direktna povezava Slovenije z Dunajem in Trstom je izjemno pomembna z več vidikov, med drugim nam omogoča enostaven dostop do Trsta in hitrih vlakov proti Benetkam, Padovi, Milanu, Bologni, Firencam, Rimu ... ter do Dunaja in prav tako odličnih povezav z vlakom do Prage, Bratislave, Krakowa, Varšave in drugih evropskih mest.

Iz Ljubljane v Trst v dobrih dveh urah in pol, do Dunaja v petih

Vlak z oznako EC 151/134 odpelje z Dunaja ob 7.58, iz Maribora ob 11.40, iz Celja 12.35 ter iz Ljubljane ob 14.17. V Trst prispe ob 16.52. V obratni smeri pa vlak iz Trsta odpelje ob 13.03, prispe v Ljubljano ob 16.50, v Celje ob 17.16 in Maribor ob 18.12. Na Dunaj vlak prispe ob 22.02.

Na prvi vožnji tudi direktorica SŽ-Potniškega prometa

Prve vožnje vlaka proti Trstu so se udeležili direktorica SŽ-Potniškega prometa mag.



Z železniške postaje v Trstu imamo potniki dostop do hitrih vlakov proti Benetkam, Padovi, Milanu, Bologni, Firencam, Rimu ... Z vlakom iz Ljubljane vožnja do Trsta traja dobri dve uri in pol.

Darja Kocjan in drugi predstavniki Slovenskih železnic, generalni direktor Avstrijskih železnic mag. Andreas Matthä ter predstavnik dežele Furlanije - Julijske krajine Graziano Pizzimenti. **Direktorica SŽ-Potniškega prometa mag. Darja Kocjan** je ob tem povedala: »Z današnjo prvo vožnjo vlaka na relaciji Dunaj-Ljubljana-Trst

smo naredili prvi korak k obuditvi prometnih tokov, ki so zelo pomembni ne le za nas tri sosednje železniške uprave, ampak tudi za širši geografski prostor. S sporazumom o vzpostavitvi nove železniške povezave smo dodatno poglobili že do zdaj dejavno in dobro sodelovanje z Avstrijskimi železnicami ÖBB in deželo Furlanijo - Julijsko krajino.«

»Vesel sem, da lahko 164 let po vožnji prvega vlaka na tej progi oživimo to težko pričakovano neposredno povezavo od Dunaja prek Ljubljane do Trsta. Tako povezujemo tri velika evropska mesta, ki pričakujejo naše potnike s pestrim izborom kulturne ponudbe.« je povedal **direktor Avstrijskih železnic mag. Andreas Matthä**.

Regionalni svetovalec za infrastrukturo italijanske avtonomne dežele Furlanija - Julijska krajina **Graziano Pizzimenti** je v povezavi z omejitvami zaradi covid-19 dodal: »Danes gre

ne le za vzpostavitev železniške storitve, temveč tudi za konkreten signal vrnitve v normalnost: zdaj so si Trst, Dunaj in Ljubljana po zaslugi nove železniške povezave veliko bližje.«

V Trst in na Dunaj z nizkocenovnimi železniškimi vozovnicami

Za potovanja iz Slovenije v Trst ali Dunaj je na voljo več vrst vozovnic, med drugim tudi nizkocenovne. Tako je mogoče denimo iz Maribora, Pragerskega, Celja, Laškega, Zidanega Mostu, Trbovelj ali Zagorja v Trst potovati že za 14,30 evra, iz Ljubljane ali Logatca za 9,50 evra, iz Postojne, Pivke, Divače ali Sežane že za 4,90 evra. Na Dunaj pa je mogoče potovati iz Ljubljane ali Celja denimo že za 29 evrov, iz Maribora pa tudi za 26,90 evra. Več o ponudbi vozovnic najdete na spletni strani Slovenskih železnic.



Direktorica SŽ-Potniškega prometa, mag. Darja Kocjan, in predstavniki Avstrijskih železnic, Kurt Bauer, Wolfgang Pfaff in Norman Kellermann, v Ljubljani pred vstopom na prvi vlak do Trsta.

Slovesnost ob 160-letnici proge in izdaja zbornika o zgodovini železnice v Prlekiji in Prekmurju

Društvo za ohranjanje dediščine, Prleški železničar, je 11. junija v viteški dvorani ormoškega gradu s predstavitvijo zbornika počastilo 160. obletnico odprtja proge Pragersko–Ptuj–Ormož–Čakovec–Velika Kaniža. Obletnico odprtja naj bi sicer praznovali lani, saj je bila proga odprta leta 1860, vendar pa to zaradi pandemije ni bilo mogoče. Slovesno so jo zato praznovali letos, v Ormožu in Osluševcih, z izdajo zbornika Pogled v zgodovino železnice Prlekije in Prekmurja na prelomu modernizacije.

Sedemnajst strokovnih prispevkov osmih avtorjev

Izdajo zbornika so podprle tudi Slovenske železnice. V njem je zbranih sedemnajst prispevkov osmih strokovnjakov s Slovenskih železnic, DRSI Ministrstva za infrastrukturo, Zgodovinskega arhiva Ptuja, Državnega arhiva za Medžimurje s Hrvaške in drugih strokovnjakov z železniškega področja. Spremno besedo je zapisal generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, ki je med drugim poudaril, da se na Slovenskih železnicah zaveda-



Zbornik o zgodovini železnice v Prlekiji in Prekmurju

Avtorji zbornika Pogled v zgodovino železnice Prlekije in Prekmurja na prelomu modernizacije so odlični poznavalci železniške dediščine in pisci številnih strokovnih publikacij, in sicer Karel Rustja, dr. Josip Orbanič, Mladen Bogić, mag. Dejan Jurković, Mitja Kosec, Miran Fišer, Jasmina Sedmak, Katja Zupanič. Zbornik je uredila Manica Hartman.

mo, da z močno podporo bogati železniški dediščini še bolj učinkovito uresničujemo ambiciozne načrte, ki si jih zastavljamo. Društvo za ohranjanje dediščine Prleški železničar je bilo ustanovljeno leta 2014 in je eno najbolj dejavnih na področju ohranjanja tehnične dediščine, ki jo je v naše kraje prinesla železnica.

Drugi del slovesnosti »Na Stanici« v Osluševcih



Predsednik Društva za ohranjanje dediščine Prleški železničar, mag. Franc Zemljič, predaja zbornik Jeleni Jerin, vodji službe za marketing na Slovenskih železnicah.



Prvi del prireditve ob 160. obletnici odprtja proge Pragersko–Ptuj–Ormož–Čakovec–Velika Kaniža je bil v Ormožu, nato pa so se gostje z vlakom zapeljali do Osluševcev, do muzeja, ki ga domačini imenujejo Na stanici.

Prvemu delu prireditve, ki je bil organiziran v Ormožu, je sledila vožnja z vlakom do postajališča Osluševci. V neposredni bližini postajališča, na nekdanji železniški postaji, prostoru, ki ga domačini imenujejo Na Stanici, namreč stoji muzej v malem. V njem društvo Prleški železničar uresničuje svoje projekte, pripravlja raznovrstne prireditve in razstavlja več tisoč edinstvenih železniških predmetov in dokumentov.

Proti covidu-19 cepljena dobra tretjina zaposlenih na SŽ

#CepimoSe

CEPLJENJE PROTI COVIDU-19

TAKO POMEMBNO, KOT STE POMEMBNI VI

**Na
delovnem
mestu
vsak dan
tvegamo
okužbo s
covidom-19**

**Zaščitimo sebe
in svoje bližnje**

**Vsak od nas lahko pomembno pripomore,
da se epidemija uspešno obvlada**

**Na cepljenje se lahko prijavimo na portalu [zVem.ezdrav.si](https://zvem.ezdrav.si)
ali na spletni strani www.cepimose.si**

Informacije o cepljenju pridobivajmo iz zanesljivih virov: www.cepimose.si

NIJZ Nacionalni inštitut
za javno zdravje



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI
SOCIALNI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA ZDRAVJE



Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada v okviru odziva Unije na pandemijo COVID-19.

V začetku maja smo se zaposleni na Slovenskih železnica v organizaciji podjetja lahko začeli cepiti proti covidu-19. Do konca maja je bilo s prvim odmerkom cepljenih več kot 1700 zaposlenih, torej več kot 26 odstotkov. V istem tednu se je začelo po vsej državi tudi cepljenje pri osebnih zdravnikih, tako da se je več sto zainteresiranih za cepljenje cepilo pri svojih zdravnikih. V posebni skupini za covid-19 na SŽ ocenjujejo, da je bila do začetka junija cepljena dobra tretjina zaposlenih.

Prva skupina zaposlenih je bila cepljena v Ljubljani, v vojašnici Edvarda Peperka, nato pa zaradi upoštevanja specifičnosti dela na železnici in turnusov po terenu v dvanajstih zdravstvenih domovih po vsej državi. Cepljenja z drugim odmerkom cepiva, pri tistih cepivih, pri katerih je to potrebno, so se začela junija.

Kako do dokazila o cepljenju?

Dokazilo o cepljenju v slovenskem in angleškem jeziku je mogoče dobiti na spletnem portalu zVem, <https://zvem.ezdrav.si/domov>. Do portala lahko dostopamo z digitalnim potrdilom. Navodila za pridobitev potrdila so na povezavi: <https://zvem.ezdrav.si/-/potrdilo-ocepljenju-covid-19>. Digitalno potrdilo pa je mogoče pridobiti na upravnih enotah, v centrih za socialno delo, na finančnih uradih RS, Ministrstvu za pravosodje ter tudi v nekaterih cepilnih centrih.

O edinstveni stvaritvi, ki je izoblikovala sodobni svet – Ljubljena parna lokomotiva

Slovenske železnice so podprle izid nove knjige z naslovom Ljubljena parna lokomotiva avtorjev Marka Koširja in Mladena Bogića. Knjiga na več kot štiri-sto straneh, v šestih poglavjih, zaokroženo predstavlja parno vleko v svetu in pri nas. Velik del publikacije pa je namenjen tudi vlogi in pomenu parne lokomotive ter zanimivostim in pomembnim dogodkom, povezanim s parnimi lokomotivami.

Šest poglavij, ki zaokrožajo zgodbo o parni lokomotivi

Začetek knjige je namenjen očetu slovenske strokovne literature o železniških vozilih in železnici, Francu Ksaveriju Švajgarju. Sledi opis delovanja in označevanja parnih lokomotiv, razvoj parnega stroja in parnih lokomotiv do leta 1830 ter vrste in delitve parnih lokomotiv. V četrtem poglavju si lahko preberemo o pregledu parnih lokomotiv ter boju za svetovne hitrostne rekorde in druge zanimivosti.

V petem poglavju je opisan razvoj parne vleke pri nas ter razvoj železniškega omrežja v Sloveniji in okolici do današnjih dni. V zadnjem poglavju, imenovanem Ljubljena parna loko-

motiva, po katerem je knjiga dobila tudi naslov, Mladen Bogić predstavi najbolj priljubljene serije parnih lokomotiv pri nas ter številne druge zanimivosti, kot so vožnja v strojevodski kabini na lokomotivi 03-002, poetičnost železnice, Trpinove risbe parnih lokomotiv, parne lokomotive na znamkah ... Na koncu pa si lahko preberete tudi o razvoju in artefaktih Železniškega muzeja Slovenskih železnic.

Dr. Josip Orbanić, eden od strokovnih sodelavcev pri nastajanju knjige, je ob izidu povedal: »V generacijo, ki ji pripadate avtor in soavtor, spadam tudi sam in drugi, ki so pri nastajanju knjige pomagali. Naša generacija je imela možnost doživeti parno vleko v polnem pogonu do 70-tih let, nato poslavljanje od pare in prehod na električno in dizelsko vleko ter ljubiteljsko obdobje muzejskega vlaka za tem. To knjigo doživljamo kot dolg naše generacije vsem, ki so opravljali težko delo na parni vleki. Poleg tega pa je knjiga darilo sedanjim in prihodnjim generacijam, da bodo lahko bolje razumeli parno lokomotivo kot edinstveno tehnično in človeško stvaritev, ki je izoblikovala sodobni svet.«



Naslovnica knjige Ljubljena parna lokomotiva. Na fotografiji je parna lepota 06-018, ki jo je fotografiral Mladen Bogić.



Muzejski vlak, ki ga vleče parna lokomotiva 33-037, na viaduktu v Ajbi.

Izid knjige je posvečen evropskemu letu železnice

Evropska unija je leto 2021 razglasila za evropsko leto železnic, in knjiga je po besedah avtorjev posvečena prav temu. Sodelujoči pri nastajanju knjige so dodali tudi, da si nadvse želijo, da bi evropsko leto železnic praznovali tudi s slavnostno vožnjo muzejskega vlaka s parno lokomotivo. Tako bi lahko na vlaku še bolje spoznali knjigo Ljubljena parna lokomotiva v družbi njenih ustvarjalcev in ljubiteljev železnice, so še dodali.

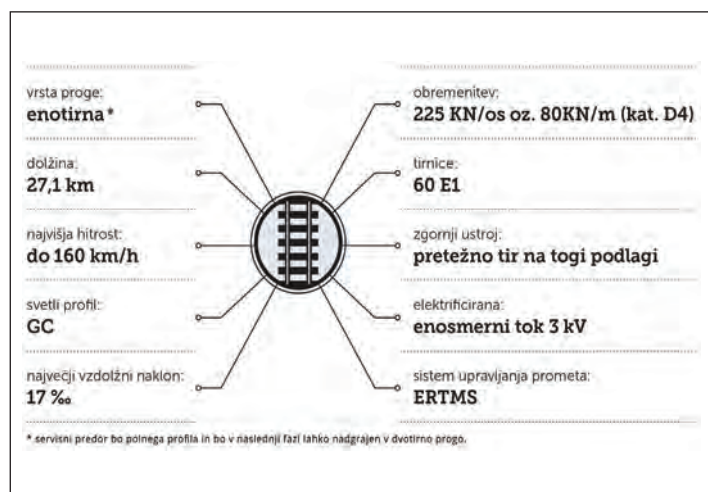
dr. Josip Orbanić

Kako se je začela gradnja drugega tira

Petega maja je družba 2TDK v Dekanih podpisala pogodbo za glavna gradbena dela pri projektu Drugi tir Divača–Koper. Začetek dolgo pričakovanih gradbenih del je z besedami »Kocka je padla, od danes gradimo drugi tir!« pospremil minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec. Minister in direktor

2TDK Pavle Hevka sta po podpisu pogodbe simbolično začela gradnjo drugega tira tako, da sta zagnala stroje na gradbišču.

Pogodba je bila podpisana s konzorcijem družb Kolektor CPG, Yapı Merkezi in Özaltın. Vrednost del, ki jih bodo opravljali na odseku Divača–Črni Kal,



Tehnični podatki o progi (Vir: 2TDK)



Sedemindvajsetkilometrski drugi tir Divača–Koper bo najdaljši železniški odsek v Sloveniji, najvišja dovoljena hitrost vlakov na njem pa bo 160 kilometrov na uro.

je 403,6 milijona evrov brez DDV.

Po drugem tiru s 160 kilometri na uro

Sedemindvajsetkilometrski drugi tir Divača–Koper bo najdaljši železniški odsek v Sloveniji, najvišja dovoljena hitrost

vlakov na njem pa bo 160 kilometrov na uro. Skupna vrednost projekta, ki vključuje investicijske, operativne in stroške financiranja, je 997 milijonov evrov.

Skupaj po obstoječi in novi progi več kot 43 milijonov ton tovora



Začetek gradnje drugega tira so simbolizirali z zelenimi zastavami in zagonom strojev na gradbišču. Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec je ob tem dejal: »Kocka je padla, od danes gradimo drugi tir!«

Ko bo zgrajen drugi tir, se bo zaradi spremenjene organizacije vodenja prometa povečala tudi prepustna zmogljivost modernizirane obstoječe proge Divača–Koper, in sicer z 90 na 102 vlaka na dan. Prevozna zmogljivost obstoječe proge pa se bo povečala s 14 na 17,7 milijona neto ton tovora na leto.

Po projekcijah obremenitve tovornih vlakov in izračunih intervalov, v katerih si bodo lahko vlaki sledili na progi, pa bo zmogljivost drugega tira 120 vlakov na dan oziroma 25,7 milijona neto ton tovora na leto.

Skupaj bo tako mogoče po obeh progah prepeljati 231 vlakov na dan oziroma 43,4 milijona ton tovora na leto.

Slovenska bakla na poti do Tokia tudi z vlakom



Slovensko baklo sta spremljala Nada Mali Vene, odlična kajakašica, ki je na olimpijskih igrah nastopila doslej že dvakrat, ter energični Foksi, maskota Olimpijskega komiteja Slovenije.

Z vlakom smo 17. maja od Logatca do Borovnice zapeljali slovensko baklo, simbol moči in vrednot olimpijskih iger, ki bodo letos v japonskem Tokiu. Slovenska bakla je pot začela aprila na Ravnah na Koroškem. Do 23. julija bo potovala po vseh 212 slovenskih občin

ter na obmejnih območjih v sosednjih državah, v katerih živijo zamejski Slovenci. Del poti bodo baklo prepeljali tudi z vlakom.

Baklo sta spremljala Nada Mali Vene, slovenska kajakašica, ki se je dvakrat udeležila olimpijskih iger, ter energični



Na železniški postaji so goste med drugim sprejeli župan občine Borovnica Bojan Čebela, železničarji in domačini.



Foksi, maskota Olimpijskega komiteja Slovenije.

Slovenske železnice namreč ponosno podpirajo slovenskih šport in so med drugim tudi sponzor Olimpijskega komiteja Slovenije. Podjetja v skupini SŽ dejavno sodelujejo pri projektih, ki promovirajo slovenski šport, sodelujejo z vrhunskimi športniki in nacionalnimi športnimi zvezami ter jih finančno in logistično podpirajo. Z jekleno voljo in pozitivno energijo nosilcev ter njenih navijačev bo slovenska bakla navdihovala olimpijsko reprezentanco Slovenije Tokio 2020.

Kolektivni dopust 2021

27. 12. do 31. 12. 2021 (5 dni)

Posebne ponudbe za železničarje

Slovenske železnice v sodelovanju s poslovnimi partnerji za zaposlene v skupini SŽ pripravljajo posebne ponudbe oziroma popuste. Seznam aktualnih popustov je dostopen na intranetni strani Slovenskih železnic oziroma na povezavi



Vprašalnik o delovnem okolju na Slovenskih železnicah

Slovenske železnice so za vse zaposlene pripravile vprašalnik, katerega ključni namen je z empiričnimi podatki postaviti temelj, na katerem bomo v naših podjetjih izboljševali delovno okolje, komunikacijo, vodenje in zadovoljstvo na delovnem mestu.

Vljudno vabljeni, da ga izpolnite. Vprašalnik je anonimen.

Do njega lahko dostopate na povezavi <https://www.1ka.si/a/325997> ali QR kodi:



Top 7 poletnih izletov po Sloveniji

V toplejših dneh skorajda ni lepšega, kot za trenutek ustaviti čas in odpotovati na izlet. Če boste za pot izbrali vlak, pa bo izlet resnično nepozaben. Na vlaku lahko izkoristite svoj čas za številne dejavnosti, ki jih denimo med vožnjo z avtomobilom ne morete početi. Železničarji imamo poleg tega na voljo še posebne vozovnice, s katerimi je potovanje ob koncih tedna še cenejše. V nadaljevanju si lahko preberete sedem predlogov za poletne izlete po Sloveniji z vlakom.

Železničarji potujemo z vozovnico SP-5Z

Za zasebna potovanja z vlakom po Sloveniji imamo zaposleni na Slovenskih železnica na voljo še dve dodatni možnosti za nakup bistveno cenejših vozovnic, in sicer s kartico SP-5Z. Prva je pavšalna vozovnica za 50 enosmernih potovanj, druga pa nam omogoča 75-odstotni popust za 20 enosmernih potovanj. Obe možnosti sta naloženi na brezplačno kartico.

Več o posebni ponudbi za železničarje si lahko preberete na spletni strani SŽ ali na povezavi:



2. Na kopanje in kremšnito na Bled

Bled je tudi v poletnih dneh izjemno priljubljena izletniška točka. Poleg znamenite kremne rezine in čudovitih vedut je namreč okoli jezera več urejenih kopališč. Z vlakom se pripeljete do železniške postaje Bled Jezero ter se nato odpravite peš do jezera, ki je v neposredni bližini. Do kopališča Velika Zaka boste denimo hodili le deset minut, do kopališča pri Veslaškem centru pa le pet minut.



1. V Pivko v vojaški muzej in na simulator letenja

Obiščite muzejsko središče v Pivki, ki stoji na območju, prepletenem z zgodovinsko vojaško dediščino. Preizkusite se lahko na simulatorju letenja z letaloma MiG-21 in Spitfire IX ter izkusite simulacijo letenja z legendarnima vojaškima letaloma. Z vlakom se pripeljete do železniške postaje Pivka, od koder sprehod do Parka vojaške zgodovine traja le deset minut.



3. Na kopanje v Bohinj

Z vlakom se zapeljete do Bohinjske Bistrice, od koder vodi urejena kolesarska pot do Bohinjskega jezera. Vožnja s kolesom od železniške postaje do jezera traja okrog dvajset minut. Kopate se lahko v Bohinjskem jezeru ali pa obiščete Vodni park Bohinj, v katerem boste imeli z železniško vozovnico 10-odstotni popust pri nakupu vstopnice.



z vlakom

4. V vodni park Radlje ob Dravi

V poletnih dneh si lahko popestrite dneve s kolesarjenjem po Koroškem, med Mariborom in Prevaljami. Na vlakih je namreč poleti več prostora za kolesa. Z vlakom se zapeljete do železniške postaje Vuhred ter nato odkolesarite do Radelj ob Dravi, kjer je sijajno naravno kopališče. Kolesarjenje med Vuhredom in Radljami ob Dravi traja okrog pol ure. Naravno kopališče ima naziv prvega in tudi edinega biološkega bazena v Sloveniji, saj na njem za čistočo in kakovost vode skrbijo izključno naravni organizmi.



6. Z vlakom na cenejše kopanje v Terme Laško

Če vas mika kopanje v termalni vodi Term Laško, izstopite na železniški postaji Laško, od tam pa vas čaka le petminutni sprehod do bazenov. Z vozovnico za vlak bo vaše kopanje dvajset odstotkov cenejše.



5. V Sevnico, na ogled železniške makete

Če bi si želeli ogledati železniški promet v miniaturi obliki, obiščite železniško postajo Sevnica. Neposredno na postaji si namreč lahko ogledate čudovito železniško maketo. Razteza se na površini 20 kvadratnih metrov in ima kar 50 metrov dolge tire, štiri postaje in postajališče. Na njej vozi 40 različnih lokomotiv in motornih garnitur in več kot 150 potniških in tovornih vagonov. Celovito podobo dajejo maketi še delujoča železniška signalizacija, različne zgradbe, avtomobili, drevesa in druge skrbno urejene podrobnosti. Za ogled makete se morate prej napovedati po telefonu: 041 841 382.



7. Cenejše kopanje tudi v Rimskih termah

Z vlakom se lahko zapeljete tudi do postaje Rimske Toplice in obiščete Rimske terme. Od železniške postaje do Term je le nekaj minut hoje. Tudi v Rimskih termah imate z dnevno vozovnico popust, in sicer 25 odstotkov za štiriurno ali celodnevno kopanje ter dvajset odstotkov za štiriurni ali celodnevni vstop v Deželo savn.



Udobje v dveh



Vlaki KISS so družina dvonadstropnih električnih regionalnih vlakov. Slovenske železnice so jih pri podjetju Stadler naročile deset. Vlaki, ki jih sestavljajo trije vagoni, so dolgi 79,84 metra, široki 2,80 metra in visoki 4,63 metra. V njih je 292 sedežev, od tega 16 v prvem razredu, 277 stojišč ter prostor za 10 koles.

Vlaki so enosistemski, prirejeni za vožnjo po 3-kilovoltnem napajalnem sistemu. Izdelani so po enakih oblikovalskih konceptih kot vlaki FLIRT. Oboji namreč zaradi svoje aerodinamično zasnovane oblike izžarevajo zanesljivost in energijo. Konstrukcijski temelji so jasni, gre za lahek in močan vlak, ki je izdelan za večje število potnikov. Proizvajalec zagotavlja, da so vlaki izdelani z upoštevanjem ravnovesja med regionalnimi, ki imajo veliko prostora, ter vlaki Intercity s katerimi je potovanje udobnejše.

Sto potnikov v drugem nadstropju

V drugem nadstropju je dvakrat po 50 sedežev. Vsi sedeži v vlaku so opremljeni z vtičnico za polnjenje digitalnih naprav, na vlakih pa bo tudi brezplačen dostop do spleta. Vse garniture so nizkopodne in prilagojene gibalno oviranim osebam, med drugim so vsa vrata serijsko opremljena z izvlečnimi stopnicami.

Dvonadstropni vlaki KISS so dobili ime iz nemškega poimenovanja Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn – KISS. Vlaki od 2010 vozijo po vsej Evropi, prve pa je podjetje Stadler izdelalo za Švicarske železnice leta 2008. Obstajajo v več izvedbah in so lahko različno dolgi, od dveh do osmih vagonov. Vse garniture so tehnično usklajene, tako jih je mogoče speti skupaj ne glede na obliko pogona in jih upravljati iz ene kabine.

nadstropjih







1. Vse garniture so tehnično usklajene, tako jih je mogoče speti skupaj ne glede na obliko pogona in jih upravljati iz ene sodobno oblikovanje kabine.
2. Pendolino, KISS in FLIRT pred vzdrževalnim centrom SZ-VIT v Ljubljani. Z vsemi je na določenih progah mogoče potovati 160 kilometrov na uro.
3. Direktorica SZ-Potniškega prometa mag. Darja Kocjan je ob sprejemu povedala: »Novi dvonadstropni vlaki so več kot odlični in načrtujemo, da jih bo vseh deset v rednem prometu začelo voziti konec letošnjega leta. Z njimi bomo nadomestili stari vozni park Slovenskih železnic.«
4. Dvonadstropni vlaki so visoki 4,63 metra in široki 2,80 metra ter delujejo zelo prostorno tudi v zgornjem nadstropju, do koder se povzpne po stopnicah.
5. Vlaki imajo možnost video nadzora ter brezplačen hiter dostop do spleta.
6. Vsi sedeži so opremljeni z vtičnico z 220 volti napetosti za polnjenje digitalnih naprav. Vtičnica je nameščena med sedežema.
7. Del ožje ekipe Slovenskih železnic, ki je sodelovala pri prevzemu novih vlakov, med prvim ogledom vlaka.
8. Vsi vlaki so nizkopodni in posebej prilagojeni tudi za gibalno ovirane osebe.
9. Na vlakih, ki so dolgi 79,48 metra, je tudi 292 sedežev, 277 stojšč ter prostor za 10 koles.

Foto: Miško Kranjec



Več kot sto otrok na Poletni muzejski



Marjana Deržaj bi ob tem, tako kot leta 1958, lahko ponovno zapela: »Vozi me vlak v daljave ...«

Tretjo junijsko soboto se je Poletne muzejske noči v našem Muzeju udeležilo več kot sto otrok. Muzej je imel svoja vrata odprta do polnoči. Svoje

znanje je na vodenih ogledih iz neskončne zakladnice podatkov in zgodb z obiskovalci delil tudi nekdanji ravnatelj Železniškega muzeja Mladen Bogić.

Po celoletnem premoru zaradi ukrepov proti širjenju novega koronavirusa je Železniški muzej Slovenskih železnic na Poletno muzejsko noč široko

odprl vrata za številne obiskovalce in obiskovalke. Poletna muzejska noč, prireditev, ki je bila tokrat v soboto, 19. junija, med 18. uro in polnočjo,



Z električno drezino so se z navdušenjem vozili tako otroci kot njihovi starši.



Ena od zvezd Poletne muzejske noči je bil tudi nekdanji ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic Mladen Bogić. S svojim znanjem in strokovnim vodenjem je navduševal otroke in odrasle.

noči v Železniškem muzeju



Otroke pa je navduševala tudi miniatura električna železnica, po kateri so vozili različni vlaki, med njimi tudi junak otroških risank, Lokomotivček Tomaž.



Ob parni lepotici, mogočni 36-016, ki stoji v rotundi Muzeja, so se ustavljali številni obiskovalci.



Na muzejski noči se nam je prvič predstavila tudi nova maskota Slovenskih železnic, ki nosi podobo najnovejših vlakov Stadler.



Lepotica lokomotiva JŽ 97-028 je pritegnila poglede izkušenejših obiskovalcev. Lokomotiva je v Železniškem muzeju od leta 1974, v uporabi pa je bila do leta 1966.

velja za največjo promocijsko akcijo slovenskih muzejev, galerij in drugih ustanov, ki pripravljajo programe s področja kulturne dediščine, kulture, umetnosti in zgodovine. Letos se je odvila že devetnajsto leto.



Za kulturno točko muzejske noči so s plesom poskrbeli člani in članice Folklorne skupine Tine Rožanc.

Obiskovalci so si lahko brezplačno ogledali predhodnice današnjih vlakov, parne lokomotive, ki po številnih letih voženj »počivajo« v rotundi. Po muzeju so lahko raziskovali sami ali pa vodeno. V objektu ob rotundi so spoznali ključna področja za učinkovito in varno delovanje železnice, denimo telekomunikacijske in signalnovarnostne naprave. Ogled stalne razstave pa sta dopolnila še modurna in modelna železnica.

Posebno doživetje še posebej za najmlajše obiskovalce in obiskovalke pa je bila vožnja z vlakom vrtno železnice in motorno drezino. Poletno muzejsko noč v Železniškem muzeju Slovenskih železnic je popestril

tudi ples članov in članic ene najstarejših in največjih folklornih skupin v Sloveniji, Folklorne skupine Tine Rožanc. Najmlajše, pa tudi tiste, kot radi rečemo, mlade po srcu, je pozdravila in z njimi zaplesala maskota Slovenskih železnic. Naša maskota ni izpustila niti vožnje z vlakom vrtno železnice, saj jo je popolnoma očarala. Organizatorji prireditve so ves večer opazovali vesele in navdušene obraze obiskovalcev vseh starosti, ki so domov odšli z novim znanjem in poznavanjem železniške dediščine.

Andreja Špitalar
Foto: Miško Kranjec

Vodja skupine vzdrževalcev voznega omrežja Alojz Rekar med menjavo kablov pri centralni postavljalnici na Jesenicah.

Železničarji na gorenjski progi



Avtor fotografij je Miško Kranjec

Na gorenjski progi se v zadnjem letu odvijajo obsežna investicijska dela na železniški infrastrukturi. Popolnoma se rekonstruira proga med Kranjem in Podnartom v projektu, ki ga vodi DRSI Ministrstva za infrastrukturo. Poleg tega se temeljito prenavlja železniški predor Karavanke. Promet po progi je za zdaj prekinjen, vsak dan pa je na terenu množica gradbenikov, zaposlenih iz skupine SŽ, ki so neposredno povezani z nadgradnjo proge, ter številni zunanji izvajalci. Na obstoječih in prenovljenih delih proge in na območjih ob progi je gost promet desetine delovnih strojev, dvopotnih vozil, posebnih železniških vozil in druge mehanizacije. Ob tako obsežnih prenovitvenih delih pa je še toliko bolj pomembno, da se promet za zagotavljanje mobilnosti prebivalstva ter oskrbo gospodarstva odvija neovirano, urejeno in varno. Za to skrbijo železničarji na gorenjski progi. Za reportažo S terena smo se odpravili do prometnikov postaje Kranj, nato na teren med gradbenike na progo, do vzdrževalcev voznega omrežja, ter do Jesenic in predora Karavanke.



»Na postaji Kranj je skoraj ves čas živahno,« nam je povedal prometnik Jure Bavdek.

Na železniški postaji Kranj so ves čas prometniki. Za neovirano delo in tudi kakšen dan počitka na postaji dela pet prometnikov. Poleg njih pa imajo, med trajanjem zapore proge zaradi dostave

gradbenega in drugega materiala, ogromno dela tudi zaposleni SŽ-Tovornega prometa, transportni komercialisti in premikalna skupina. Svoje delo opravljajo predvsem podnevi. Poleg

omenjenih je v Kranju tudi skupina vzdrževalcev SGD, ki med zaporo proge opravlja redna vzdrževalna dela na progi in postajah Kranj, Škofja Loka, Medvode in Ljubljana Vižmarje.



Ves gradbeni material, namenjen na gradbišča na gorenjski progi, se zbira v Kranju, nato pa ga prepeljejo na traso proti Podnartu. Na fotografiji nakladanje betonskih pragov.

V Kranju je zaradi prenove pod električno napetostjo le polovica postaje. To pomeni, da morajo na terenu ustrezno usklajevati tudi to, na katere tire je mogoče premikati vlake z električno vleko, na katere vse druge. Na kranjski postaji so garirane tudi gomulke, ki za zdaj še vozijo med Ljubljano in Kranjem. Kadar je na postaji krožni nabiralni vlak, ki vozi med Medvodami, Škofjo Loko, Kranjem in Naklom, veliko vozil za dostavo opreme za gradbišča, je velik izziv zagotavljati ustrezno pretočnost postaje. »Na postaji Kranj je skoraj ves čas živahno,« nam je povedal prometnik Jure Bavdek.



Do postaje Podnart je bila do konca maja proga že obnovljena. Dela se nadaljujejo proti Lescam, kjer se med drugim obnavljajo trije železniški objekti, postajališči Otoče in Globoko ter postaja Radviljica. Med nadgradnjo odseka Lesce–Jesenice so v začetku maja demontirali vse tire in vozno omrežje, na terenu je zdaj gradbena mehanizacija.

Na Jesenice ves tovor, namenjen za Acroni, Kovinar ter druga podjetja, za zdaj vozimo mimo Nove Gorice. Na teden na Jesenice pripeljejo trije tovorni vlaki. V potniškem prometu pa je med Jesenicami in Kranjem organiziran nadomestni potniški prevoz z avtobusi. Drugega rednega prometa z izjemo vlakov proti Novi Gorici na jeseniški postaji ni. Več pa je različnih progovnih vozil in posebnih vlakov, ki jih uporabljajo pri nadgradnji predora Karavanke. Poleg tega je na železniškem območju veliko gradbene mehanizacije in delavcev, ki jo upravljajo, ter tudi vzdrževalci železniških naprav in proge. Na postaji Jesenice je za zdaj več dela podnevi kot ponoči, ko pa bo proga spet odprta, se bo to močno spremenilo. Prvi vlak iz Avstrije je načrtovan 11. julija ob 17. uri.



Zoran Račič, železničar s 36 leti aktivnega dela v skupini SŽ, je pri delih v vlogi vodje postaje oziroma koordinatorja med zaposlenimi na SŽ in vsemi izvajalci nadgradenj na gorenski progi. Povedal je: »Izjemno sem vesel in ponosen, da se je nadgradnja predora začela uresničevati ter da bomo lahko 11. julija tudi uradno iz Avstrije prepeljali prvi vlak.«



Notranji prometnik Srđan Ribač v centralni postavljalnici na Jesenicah je razložil delovanje postaje in med drugim povedal, da je za zdaj več dela podnevi kot ponoči. To se bo močno spremenilo, ko se bodo končala gradbena dela.

Železničar, ki pride na delo na Jesenice kot prometnik, mora opraviti še dodatno licenco, saj ogromno sodeluje z avstrijskimi prometniki. Da se lahko promet varno in neovirano odvija, je znanje nemščine in predpisov, ki veljajo na avstrijskih železnicah, namreč nujno. »Z avstrijskimi prometniki gojimo zelo korektno komunikacijo, ki je na visoki ravni,« nam povedo v Centralni postavljalnici na Jesenicah. Pri delu si pomagajo tudi z določenimi tehnološkimi rešitvami. Prometniki imajo namreč vpogled v avstrijski sistem vodenja prometa in vanj tudi sami vnašajo določene informacije. Kljub temu pa poudarjajo, da je govorna komunikacija po telefonu še vedno najpomembnejša.



Centralna postavljalnica na Jesenicah je bila odprta leta 1987. Takrat je bila postaja Jesenice ena najsodobnejših v Sloveniji. Na Jesenicah so imeli prometniki prvi tako velik prostor in zelo veliko pregledno panoramsko ploščo s tirno sliko.

“

Jure Bavdek, prometnik na postaji Kranj

Potniški promet je z vidika vodenja prometa na postaji Kranj, kljub vsemu drugemu prometu, še vedno na prvem mestu. Tako denimo tudi ko imajo gradbeniki svoje zahteve, poskušamo urediti, da je najprej poskrbljeno za točnost potniških vlakov. Najprej poskrbimo za potnike, nato uredimo vse drugo. Sodelovanje z drugimi službami na postaji Kranj je odlično, komuniciramo brez težav. Za delo, ki ga opravljamo, je namreč nujna nenehna komunikacija, da ostaja promet varen, točen in urejen.

Centralna postavljalnica na Jesenicah je bila odprta leta 1987. Takrat je bila postaja Jesenice ena najsodobnejših v Sloveniji. Na Jesenicah so imeli prometniki prvi tako velik prostor in zelo veliko pregledno panoramsko ploščo s tirno sliko. Izdelalo jo je podjetje Iskra, ki je bilo tedaj specializirano tudi za relejno tehniko. Na mejni železniški postaji Jesenice je na enajstih glavnih tirih električna napetost v voznem vodu razdeljena na dva sistema, in sicer na 3 kilovolte in 15 kilovolte. Petnajstkilovoltno napetost uporabljajo v Avstriji, zato je treba na postaji Jesenice pri približno osemdeset odstotkih vlakov menjati električne lokomotive. Nekateri prevozniki uporabljajo dvosistemske električne lokomotive, zato se pri njih menja le osebje. Nadzor nad delovanjem obeh sistemov električne napetosti opravljajo v nadzornih centrih Ljubljana (3kV) in v avstrijskem Zirlu (15 kV). Na omenjenih krajih lahko na daljavo izklaplajo napetost, posamezna tirna stikala pa izklaplja notranji in zunanji prometnik na postaji Jesenice.



Vozno omrežje je prenovljeno od postaje Jesenice do predora. Nove so tako stabilne naprave voznega omrežja kot proga in gramoz ob njej. Ekipo smo ujeli ravno ob koncu izmene, ko so menjali še zadnje metre napajalnih kablov in stare izolatorje.

Tretjega julija, pred uradnim odprtjem, je v predoru Karavanke načrtovana vaja zaščite in reševanja. To bo skupna reševalna vaja, pri kateri bodo sodelovali avstrijski in slovenski železničarji ter prvi posredovalci. Do izida revije njen scenarij še ni bil znan, vendar pa jeseniška ekipa tesno sodeluje z avstrijsko stranjo pri snovanju predlogov zanjo. So namreč eni od ključnih služb na Slovenskih železnicah, ki bi ob nesrečah v predoru skrbeli za varnost in vodenje prometa po progi ter zagotavljanje neoviranega delovanja drugih delov proge.



Maja so se nadaljevala intenzivna dela na gorenjski progi do Jesenic ter tudi med Jesenicami in predorom Karavanke. Na slednjem odseku je vožno omrežje že popolnoma prenovljeno.

“

Zoran Račič, vodja postaje Jesenice in koordinator prenovitvenih del na progi, je o obsežni prenovi karavanškega predora povedal: Eden najbolj pomembnih mejnikov nadgradnje predora Karavanke je bila nedvomno ponovna zgraditev tirne povezave med Jesenicami in Podrožco. Za nas železničarje je bilo to nekaj izjemnega. Do tretjega maja smo bili več mesecev namreč popolnoma brez železniške povezave z Avstrijo skozi predor. Dela pa s tem nikakor še niso končana. Na terenu nas, zaposlene na SZ in vse druge izvajalce, čaka še ogromno dela. V predoru se zdaj postavlja signalizacija, prostorski signali, ki so nekakšna novost na slovenskih železnicah. Od Jesenic do Podrožce bomo imeli avtomatski progovni blok, APB, avstrijski sistem, to pomeni, da bomo imeli tudi avstrijske signale. To med drugim pomeni, da se bodo naši zaposleni dodatno izobraževali. Fantje in dekleta, prometniki postaje Jesenice, ki so v nadgradnje v predoru zelo vpeti, pa so tega že večji. Vsi čakajo nove izzive, kajti tako obsežna nadgradnja je velika pridobitev. V predoru bodo višje hitrosti, še na višji ravni bo nadzor nad vožnjami vlakov in s tem varnost v prometu.

Dela v železniškem predoru Karavanke bodo končana kot načrtovano in proga skozenj odprta 10. julija. V predoru so maja postavljali signale in dokončevali zgornji ustroj proge. Večja gradbena dela so končana, nova proga je zgrajena, zdaj pa nadaljujejo dela na specifičnih detajlih v predoru. Med drugim se dokončuje prenova in vgradnja telekomunikacijskih ter signalnovarnostnih naprav. Novo vozno omrežje od postaje Jesenice do predora je že postavljeno. V predoru pa bo električno napajanje urejeno nekoliko drugače, saj so v predor namestili električne tirnice oziroma tirnice za odjem toka. Naslednji korak bo postavitve signalnovarnostnih naprav. V predoru bo namreč odslej tudi drugačna oblika vodenja prometa. Pred prenovalo smo vlake vodili po tako imenovanem medpostajnem odseku, zdaj pa so v predoru trije APB signali in štirje odseki. To pomeni, da lahko teoretično v predoru med Jesenicami in Podrožco naenkrat peljejo štirje vlaki. V predoru, ki bo po novem enotiren, pa bodo vlaki lahko vozili tudi z bistveno višjo hitrostjo, tudi 120 kilometrov na uro.



Z leve proti desni: Leon Zukanović, Strabag, Karmen Košutar, DRI, Zoran Račič, SŽ-Infrastruktura in Damir Ponjevič, Strabag, pred južnim portalom železniškega predora Karavanke.

Iz podjetij v skupini Slovenske železnice med Medvodami in Jesenicami dela iz podjetja SŽ-Infrastruktura 27 zaposlenih v Službi za gradbeno dejavnost, 19 zaposlenih v Službi za SVTK, 7 zaposlenih v Službi za EE in 18 zaposlenih v Službi za vodenje prometa. Iz SŽ-Tovornega prometa v Službi za proizvodnjo dela 31 zaposlenih, s SŽ-VIT Službe za TVD 5 in 21 zaposlenih v Službi za Vleko, prav tako SŽ-VIT.



Dela v železniškem predoru Karavanke bodo končana kot načrtovano in proga skozenj odprta 10. julija. V predoru so postavljali signale in dokončevali zgornji ustroj proge. Večja gradbena dela so končana, nova proga je zgrajena, zdaj pa nadaljujejo dela na specifičnih detajlih v predoru.



Maskota, ki bdi nad uro in postavljalno shemo jeseniške postavljalnice.

“

Dela na gorenjski progi ter v predoru Karavanke se odvijajo po načrtih. Kljub temu, da so glavna gradbena dela v predoru in na določenih odsekih gorenjske proge že končana, pa izvajalce čaka še ogromno dela na drugih odsekih. »Pohvaliti moramo vse železničarje ter druge izvajalce in njihove delavce, ki so kakor koli pripomogli, da je bilo mogoče projekte uresničiti tako učinkovito in varno,« je povedal koordinator prenovitvenih del Zoran Račič. Kot pa so nam večkrat povedali na terenu, je pri tako obsežnih prenovitvenih projektih, ki večplastno vplivajo na osnovno delo železničarjev, nemogoče izpostavljati posameznika, temveč si uspehe deli vsa ekipa.

Nesrečni podaljšek Zmajem odnesel naslov državnih prvakov

Hokejisti HK SŽ Olimpija so konec aprila osvojili AHL ligo in z nizom odličnih tekem pokazali svojo premoč v ligi. Po nekaj dneh premora pa so se v finalu državnega prvenstva pomerili z večnimi tekmeci z Jesenic. Jeseničani so v začetku maja na odločilni peti tekmi, po zaostanku z 2 : 0, Zmaje premagali in osvojili trinajsto domačo zvezdico.

Rezultat v zmagah pred zadnjo, peto tekmo finala je bil izenačen na dve, naslov prvakov pa je šel v roke zmagovalca zadnje tekme. Uvod tekme je pripadel Ljubljčanom, ki so povedli z zadetkom Mušiča. Ko se veselje domačinov še ni niti dobro poleglo, je semafor že kazal 2 : 0. Zadel je Nik Simšič.

Olimpija je do polovice tekme dobro nadzorovala potek srečanja, vendar je železarje v igro z golom za 2 : 1 vrnil nekdanji član Olimpije Žan Jezovšek. Za podaljšek pa je sedem minut pred koncem zadel Tomaževič. Ekipi sta nato igrali na zlati gol, ki ga je v 70. minuti srečanja svoji ekipi priboril 18-letni Mašič. Državni prvaki v sezoni 2020/2021 so tako hokejisti HDD Jesenice.

»Nismo unovčili priložnosti«

Branilec Zmajev Aleksandar Magovac je ob tem povedal: »Ko smo vodili z 2 : 0, smo začeli igrati preveč obrambno. Želeli smo ohraniti prednost. Imeli smo kar nekaj priložnosti



Hokejisti HK SŽ Olimpija so konec aprila osvojili AHL ligo, na državnem prvenstvu pa drugo mesto.

za povišanje vodstva, Us je bil večkrat na pravem mestu. Jeseničanom je uspelo izenačiti na 2 : 2. V podaljšku pa odloča zlati gol. Mi svojih priložnosti

nismo unovčili, oni pa so zadeli, in zasluženoma osvojili naslov državnega prvaka.«

Črt Snoj

Slovenska hokejska reprezentanca brez poraza

Slovenska hokejska reprezentanca bi morala to pomlad v Tivoliju nastopiti na svetovnem prvenstvu, a je mednarodna hokejska zveza tekmovalje odpovedala. Na prvenstvu bi mo-

ralo poleg naše ekipe nastopiti še pet drugih, ekipe Avstrije, Francije, Južne Koreje, Romunije in Madžarske. Ljubljana pa je kljub odpovedi omenjenega prvenstva gostila med-

narodni hokejski turnir Beat Covid-19, na katerem so poleg Slovencev igrale ekipe Avstrije, Francije, Ukrajine, Poljske ter Romunije.

Pomlajeni Risi osvojili turnir

Zadnje dejanje v hokejski sezoni je pripadlo Risom, ki so nastopili v pomlajeni zasedbi. Dokazali so, da so kos nalogam selektorja Matjaža Kopitarja. Njegovi varovanci so namreč turnir odigrali z odliko, saj so zmagali na vseh petih tekmah in osvojili turnir. Med slovenskimi hokejisti je nastopilo tudi sedem igralcev HK SŽ Olimpije, na turnirju pa je s štirimi zadetki blestel napadalec Nik Simšič.

Avgusta kvalifikacije za olimpijske igre

Reprezentante sedaj čaka nekaj dni zasluženega počitka, nato pa bo večina krenila v priprave na novo sezono. To je bil tudi zadnji zbor reprezentance, ki jo avgusta čakajo kvalifikacije za olimpijske igre v Pekingju.

Črt Snoj



Med slovenskimi reprezentanti je nastopilo tudi sedem igralcev HK SŽ Olimpije, na turnirju pa je s štirimi zadetki blestel napadalec Nik Simšič.

Z vlakom v Špital

Izletniki v mestu Špilje ali Špital ob Dravi (Spittal an der Drau) na avstrijskem Koroškem obiščejo renesančni grad Porcia, gorniki, kolesarji in smučarji pa se z žičnico povzpemo na razgledno goro Goldeck (2142 m) nad Špitalom.

Špital (Spittal)

Mestna občina s 15 300 prebivalci je tudi sedež okraja ter leži nad sotočjem rek Drava in Jezernica (Lieser). Mesto sestavlja sedem katastrskih občin: Jamle (Amlach), Kazaze (Edling), Veliko Brdo (Grossegg), Molec (Molzbichl), Olšje (Olsach), Špital ob Dravi (Spittal

an der Drau) in Šentpeter-Kazaze (St. Peter-Edling). V času bojev za slovensko severno mejo leta 1919 je bil v Špitalu sedež koroške deželne vlade, saj so Celovec zasedli borci slovenskega generala Rudolfa Maistra v sestavi vojske kraljevine SHS. Po podatkih iz 2004 živi v Špitalu še 99 slovensko govorečih prebivalcev. Ti so potomci približno 300 slovenskih beguncev iz konca druge svetovne vojne, ki so se naselili v Špitalu in so zdaj pokopani na špitalskem pokopališču. Njihovi potomci se srečujejo pri slovenskih mašah v podružnični cerkvi Sv. Tomaža v Kazazah (Edling). Naselje Špital je nastalo v 12. stoletju na križišču starih prometnih poti kot gostišče in bolnišnica

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska imena železniških postaj od Beljaka do Špitala: Gumnišče ali Gumerče (Gummern, do 2014), 1. Bukovje pri Beljaku (Puch b.Villach), 2. Bilšak-Kellerberg (Weissenstein-Kellerberg), 3. Špatrjan-Bistrica (Paternion-Feistritz), 4. Špatrjan-trg (Paternion Markt), 5. Perja vas (Ferndorf), 6. Grad Rothenthurn (Rothenthurn) in 7. Špilje ali Špital-Miljsko jezero (Spittal-Millstätter See).

(hospital oziroma Spittl) za romarje in trgovce. Nekaj časa je bilo tudi v lasti celjskih grofov. Nadvojvoda Ferdinand je leta 1524 posestvo podelil španskemu plemiču Gabrielu Salamanci, slednji pa si je v Špitalu postavil znameniti grad Porcia, ki je dobil ime po furlanski rodbini, kateri je služil kot sedež od 1669 do 1918. Zdaj

je v gradu pokrajinski muzej, na njegovem arkadnem dvorišču pa potekajo kulturne prireditve. Zanimivosti Špitala sta tudi Mestna hiša in župnijska cerkev Marijinega oznanjenja. Do nedavnega je bila v Špitalu največja avstrijska zasebna zbirka železniških modelov, ki pa je sčasoma zastarela in so jo zaprli.

Cargo Sprinter v Špitalu (Avtor: Tobias B Köhler)



Vlak na Dravski železnici pri Porečah (Avtor: Johann Jaritz)



Grad Porcia



Vhod v Grad Porcia

Železniška postaja Pliberk (Avtor: Herzi Pinki)



Goldeck (2142 m)

Razgledna gora nad Špitalom spada v Lačurjevo skupino (Latschurgruppe) Ziljskih Alp (Gailtaler Alpen), na njej pa sta gorniško in smučarsko središče. Na vrhu Goldecka stoji 80 metrov visok oddajnik avstrijske radio-televizije. Staro gondolsko žičnico, ki je iz Špitala pripeljala

do restavracije Bergstation pod vrhom Goldecka, so leta 2019 zaprli zaradi nesreče. Nova žičnica ima zgornjo postajo na nadmorski višini 1788 metrov, od tam pa je do vrha še dobro uro lahke in razgledne hoje. Z vzhoda je iz naselja Slan (Zlan, 796 m) do parkirišča Jezerska dolina (Seetal, 1883 m) speljana 14,5 kilometrov dolga

asfaltirana panoramska cesta (Goldeck-Panoramastrasse). Od parkirišča do vrha Goldecka imamo po makadamski cesti 50 minut lahke hoje s pogledom na Staff (2217 m) iz Lačurjeve skupine, lahko pa se povzpne tudi z gorskim kolesom (30 minut). Blizu je še stranski vrh Martennock (2130 m), od koder je lep pogled na Špital. Z vrha Goldecka, kjer je na

(z vlakom SŽ do Pliberka), nato pa vožnjo nadaljujemo do postaje Špital-Miljsko jezero (Spital-Millstätter See, 544 m, 22 do 32 minut, po odprtju predora Karavanke iz Ljubljane z vlakom v dobrih dveh urah). Razdalja od postaje do gradu Porcia je 1 kilometer (10 minut hoje, 5 minut s kolesom), do spodnje postaje žičnice (Talbahn Goldeck Talstation, 547 m) pa 3,2 km (40 minut hoje, 11 minut s kolesom). Izkušeni kolesarji se z vrha Goldecka spuščajo do parkirišča Jezerska dolina, od tam pa se zapeljemo po panoramski cesti skozi vasi Slan (Zlan) in Zibelj (Ziebl), se pri Olšju (Olsach) priključimo dravski kolesarski poti R1 ter se po njej pripeljemo do železniške postaje Perja vas (Ferndorf, 515 m, 23 kilometrov, dobro uro vožnje), od koder se z vlakom vrnemo v Slovenijo.

Želim vam prijeten izlet!

Rado Smerdel

Karnijske Alpe z Goldecka (Avtor: TheRunnerUp)



Goldeck iz železniške postaje v Špitalu



stojalu na voljo profesionalni daljnogled z opisi gora, imamo v jasnem vremenu čudovite razglede na Visoke Ture, Krške Alpe, Karavanke, Julijske Alpe in Ziljske Alpe.

Z vlakom iz Slovenije

Do glavne železniške postaje Beljak (Villach Hbf) se v času posodobitve predora Karavanke pripeljemo z nadomestnim avtobusom iz Ljubljane ali pa po Dravski železnici iz Maribora



Vrh Goldecka (Avtor: Mike aus dem Bayerwald)

Planinci PD Železničar v Iški vintgar in na Trenk



V toplih sončnih dneh v začetku maja smo se planinci odpravili v Iški vintgar in na Trenk.

V začetku maja so za konec tedna so po dolgem času napovedali dva topla in sončna dneva. Nadvse me je razveselilo obvestilo, da planinsko društvo organizira izlet v Iški Vintgar in na hrib Trenk, ki se 769 metrov strmo dviga nad sotesko.

Pripeljali smo se na parkirišče in vstopili v zimsko hladno sotesko, v katero kot da še ne bi posijalo sonce. Soteska Iškega Vintgarja je priljubljena izletniška točka med sprehajalci in pohodniki, je pa na več mestih neprehodna oziroma je tam treba brodirati po vodi. Pot nas je vodila po soteski, ob kristalno čisti reki Iški, mimo doma v Iškem Vintgarju naprej po cesti, ki je zaprta za promet. Na jasi ob rečici se je pot nenadoma končala, in tam smo se prvič podali v ledeno hladno vodo. Pogum

mno smo se sezuli in s čevlji v rokah hodili po strugi. Voda je bila na določenih mestih dokaj globoka in ker se mi je precej mudilo, sem si zmočila hlačnico, ki si je nisem dovolj visoko zavihala. Še dobro, da voda tam ni bila preveč široka, tako da smo jo lahko hitro prečkali. Na drugem bregu smo si obrišali noge, ki pa so po ledeni kopeli kmalu postale spet prijetno tople.

Čudovita flora in pot, polna znamenitosti

Nadaljevali smo po lepo speljani stezi, ki se ves čas vije vzporedno s strugo, brez večjega vzpona ali padca. Ob poti sem opazila dve roži, ki sta za naše kraje zelo posebni. Obe naj bi prvi našel naravoslovec in zdravnik Giovanni Antonio

Scopoli, ki je služboval v naših krajih. To sta kranjski jeglič, ki raste samo na nekaterih predelih Slovenije, in kranjska bunika (*Scopolia carniolica*), ki ima tudi

znanstveno ime po omenjenem zdravniku. V soteski Iške, ki jo obdajajo visoki, ponekod tudi skalnati hribi, smo opazili naravno znamenitost, ki je še



Strmina na poti na Trenk. Malico smo pojedli že pri vznožju hriba.



Vrh Trenka sicer ni slikovitega razgleda, se pa med vzpenjanjem dobro vidijo okoliški hribi in globoke grape.

dodatno popestrila izlet. Na reki oziroma ob njej stoji Votli kamen, skozi katerega teče del reke.

Bosi po ledeno mrzli vodi

Po nekaj časa prijetne hoje smo zagledali sotočje, pri katerem se združita rečici Iška in Zala. Pot se je spet končala pri vodi. Sprva smo mislili, da bo treba prečkati vodo samo enkrat, vendar pa nas je tukaj čakalo kar dvojno presenečenje. Pred sotočjem je bila voda namreč previsoka, zato smo morali prečkati oba manjša pritoka. Srečo smo imeli, da je na ta del soteske že posijalo toplo sonce, tako da smo se po prvem prečkanju ustavili, se ogreli in nekaj pojedli.



Zaslужena malica iz polnih nahrbtnikov.

Po postanku nam ni preostalo drugega, kot da se še tretjič podamo v hladno vodo. Priznam, da se mi je zdela takrat še veliko bolj mrzla kot prej. Ker so bili v vodi tudi zelo spolzki kamni, se tokrat ni dalo pohite. Na srečo pa ni nikomur spodrsnilo.

Strmina do Trenka

Na drugem bregu smo se obuli in se začeli strmo vzpenjati na hrib Trenk. Počasi smo zagrizli v strmino in šele pozneje sem razumela, zakaj smo malicali že ob vznožju. Vzpenjali smo se neposredno v hrib, skoraj štiristo metrov. Proti vrhu je postal teren skalnat, zato je na nekaterih mestih zaradi varnosti napeljana tudi varovalna vrv. Končno smo prisopihali na vrh in se ob pomniku NOB ustavili na daljšem in res zaslužnem počitku.

Z vrha sicer ni slikovitega razgleda, saj ga deloma zastira gozd, se je pa med vzpenjanjem zelo lepo videlo okoliške hribe proti Osredku nad Zalo in Krvavi peči nad Iško, porasle z gozdom, in globoke grape v dolini.

V sončnem vremenu smo se odpravili naprej skozi gozd vse do gozdne ceste, ki vodi mimo zapuščene kmetije Benko. Cesta se je na nekaterih mestih začela celo vzpenjati, vendar pa smo jo kmalu zapustili in se začeli spuščati v dolino.



Pot nas je vodila ob kristalno čisti reki Iški, ponekod smo morali tudi pogumno zakoračiti v ledeno hladno vodo.

Partizanska bolnišnica na Krvavici

Prispeli smo do razpotja, pri katerem se je pot odcepila do ostankov partizanske bolnišnice na Krvavici. Poleg vodnika se nas je nekaj, kljub utrujenim nogam po dolgi poti, odločilo, da si jo ogledamo.

Ozka steza se je nekajkrat strmo spuščala in potem spet dvigovala, tako da smo si težko predstavljali, kako so po tem terenu nosili ranjence v bolnišnico. Ostanki bolnišnice, dve dobro ohranjeni baraki, stojita globoko v grapi, ena tik ob majhnem in čistemu potočku.

Vrnili smo se po isti poti in se spustili v dolino do izhodišča, kjer so nas čakali drugi. Nekateri so čakanje izrabili za nama-

kanje utrujenih nog v vodi in uživanje na zelo toplem soncu. Na parkirišču pa nas je čakalo še eno prijetno presenečenje. Dve posodi samih sladkih dobrot, ki jih je spekla članica našega društva Simona. Popoln konec čudovitega in zanimivega izleta. Čeprav smo bili po okrog petnajst kilometrov dolgi poti kar utrujeni, smo bili vseeno dobre volje, saj je bil za nami še en čudovit dan. Vso pot je z nami prehodila tudi najmlajša udeleženka, desetletna vnukinja našega vodnika Ljubiše. Spraševali smo se, od kod ji toliko energije in vztrajnosti. Poslovili smo se in si zaželeli skorajšnjega srečanja na naslednjem izletu.

Jelka Mauhar
PD Železnica



Ostanki partizanske bolnišnice, dve dobro ohranjeni baraki, stojita globoko v grapi, ena pa tik ob majhnem potočku.

Para pod Pohorjem po skoraj šestih desetletjih

Dvanajst ton težko, triosno lokomotivo so na sveže majsko jutro pred Železniškim muzejem v Ljubljani naložili na poseben tovornjak. Ozkotirna lokomotiva z oznako 71-012 je bila namenjena v Zreče, pod okrilje skupine železniških navdušencev, ki v sodelovanju z občino in Slovenskimi železnicami načrtujejo postaviti več stometrsko ozkotirno progo. Po njej bodo znova začeli voziti turistične vlake s parno vleko. Pod Pohorjem se bo tako po skoraj šestdesetih letih iz dimnika ozkotirne lokomotive znova dvigala para.

Zadnji ozkotirni parni vlak je peljal leta 1962

Nekdanja ozkotirna proga Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče je bila do Konjic zgrajena leta 1892, do Zreč pa podaljšana leta 1921. Začela se je na obstoječi postaji Poljčane. Dolga je bila 20,96 kilometra in je vodila do skladiščnega prostora za les na tedanji postaji Zreče. Na ozkotirni progi z razdaljo med tračnicami 760 mm je bilo devet postaj in postajališč, na njej pa so parni vlaki sopihali z najvišjo hitrostjo 25 kilometrov na uro. Promet je bil na progi



Dvanajstonsko lokomotivo so zjutraj naložili pred Železniškim muzejem Slovenskih železnic v Ljubljani

ukinjen 15. aprila 1962. tiri pa demontirani kmalu za tem.

Kmalu začetek turističnih voženj pod Pohorjem

Parna lepotica, ki bo prihodnje leto praznovala svojo stoletnico, je bila izdelana v Berlinu, v naše kraje pa naj bi jo

prejeli kot del odškodnine zaradi škode, ki jo je država utrpela v prvi svetovni vojni. Za zdaj je v Zrečah ozkotirna proga dolga 50 metrov, poleti jo načrtujejo podaljšati na okrog 300 metrov, prihodnje leto pa še za dodatnih 500 metrov. Kraji pod Pohorjem, v katerih je že zdaj zelo raznolika turistična po-

nudba, bodo tako še dodatno obogateni z izjemno železniško dediščino, ki jo gojimo v Sloveniji. Sredi junija bodo v Zrečah tudi uradno slovesno prevzeli lokomotivo ter praznovali stoletnico prihoda prvega vlaka v Zreče.



Precizna namestitvev na tire v Zrečah



Boštjan Metličar, Anton Galun in Martin Tanšek.



Parna lepota, ki bo prihodnje leto praznovala svojo stoletnico, bo odslej v Zrečah aktivno nadaljevala svojo bogato železniško tradicijo. (Foto: Miško Kranjec)

