

Julij–avgust 2021

 Slovenske železnice

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Prekrasno poletje 2021
Zbogom gomulka!
Naši zlati olimpijci
Železničarji v osamosvojitveni vojni
Rail Action Day – Active Shield
na slovenskih vlakih



Iz fotoreportaže Prekrasno poletje 2021; Eden od preštivilnih potnikov, ki so se letos poleti na pot odpravili z vlakom in kolesom. (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 brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. 9. 2021



Avtor fotografije:
Miško Kranjec



Aktualno

Zbogom gomulka

3



Aktualno

Trčenje drezin v predoru Karavanke

4



Aktualno

Prva nagrada za železniško fotografijo

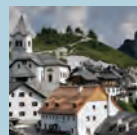
10



Fotoreportaža

Prekrasno poletje 2021

14



Namig za izlet

Z vlakom na Svete Višarje

18



Zgodovina

Železničarji v osamosvojitveni vojni

20



Zanimivosti

Gomulke na naših tirih; Kratka zgodovina elektromotornih vlakov 311/315

24



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Med številnimi uresničenimi projekti letošnjega poletja na Slovenskih železnica je skoraj nemogoče izbrati samo enega, ki bi bil najpomembnejši. Končali so se namreč nekateri veliki investicijski gradbeni projekti na naših progah, promet je spet stekel po gorenjski progi ter skozi prenovljeni predor Karavanke. V občutno večjem obsegu so začeli voziti novi potniški vlaki, po novem tudi na glavnih progah. Testiramo dvonadstropne vlake, začenjajo se dela na ključnem železniškem vozlišču na Pragerskem, med Ljubljano in Koprno ... Poleti pa so se končale tudi olimpijske igre v Tokiu, na katerih so s fantastičnimi predstavami navduševali slovenski športniki. Zakaj pa bi bilo slednje pomembno za nas? Podjetja v skupini Slovenske železnice namreč slovenski šport in olimpijce ponosno podpirajo že vrsto let. Po mojem mnenju je razveseljivo, da smo pri delu tako uspešni, da lahko svoje uspehe tudi delimo in podpiramo naše največje ambasadorje. Letošnje poletje je bilo resnično nadvse dejavno v več pogledih. Njegov utrip pa si lahko ogledate v fotoreportaži, v osrednjem delu revije.

Julija smo zapisali še eno zgodovinsko pomembno prelomnico. Po 57 letih rednih voženj v Sloveniji, po več milijonih prepeljanih kilometrov in tisočih nepozabnih spominov, ki smo jih na njih ustvarjali potniki, so v rednem prometu zadnjič zapeljale gomulke. Vlakov z oznako SŽ 311/315 se bomo med drugim spominjali po dobro znani rdeče-kremasti barvi, ki je bila v zadnjih letih prekrita s številnimi grafiti, po značilnih treh rebrih, ki potekajo vzdolž vlaka, ter po znamenitih talnih grelnikih in mehkih sedežih vozila, ki je lahko sprejelo tudi več kot petsto potnikov. Nadvse pohvalno je, da bo nekaj garnitur ohranjenih kot zgledov edinstvene železniške tehnične dediščine ter da imajo posamezniki in društva, ki bodo v prihodnje za garniture skrbeli, velike načrte z njimi. Ko se poslavljamo od gomulk, pa smo hkrati lahko zelo zadovoljni, saj se poslavljajo zato, ker jih je mogoče nadomestiti s povsem novimi sodobnimi vlaki. Posodabljanje voznega parka v potniškem prometu, digitalizacija in nove storitve so se v zadnjih mesecih združile v celoto, ki jo potniki čedalje bolj občutijo. Na vlakih je bila dobro sprejeta brezžična povezava, čedalje več je nakupov vozovnic z mobilnimi napravami, več je prostora za kolesa, več je povezovanja z lokalnimi skupnostmi. Načrti v viziji, ki jo tako gradimo, in jo bomo v prihodnje razvijali še z drugimi oblikami okolju prijaznih oblik prevoza, so zares ambiciozni. Železnica bo vsekakor ostala v osrčju mobilnosti Slovenije v prihodnje.

Vsako leto ob obletnici osamosvojitvene vojne se spomnimo travmatičnih dogodkov izpred tridesetih let ter tistih, ki so takrat izborili našo samostojnost. Železnica je kot največje logistično podjetje z več kot dvanajst tisoč zaposlenimi morala sodelovati pri obrambi domovine. Kot boste lahko prebrali v članku, prirejenem po deveti številki niza knjig Tiri in čas, avtorja dr. Josipa Orbaniča, so slovenski železničarji odigrali pomembno obrambno vlogo ter hkrati opravljali redno delo, zagotavljali strateške prevoze, skrbeli za potnike, delavce in še dejavno ovirali nasprotnika.

Kaj pomeni biti prvi na svetu v večini, ki jo desetletja skrbno gojiš, v svojem življenju ugotovijo le nekateri. Biti priznan na najširši mednarodni ravni ter za svoje delo tudi nagrajen, je izjemna čast in potrditev vrhunskega dela, ki ga opravljaš. Miško Kranjec, fotograf, na čigar delu že vrsto let temelji podoba Slovenskih železnic, je na mednarodnem natečaju ameriškega Centra za železniško fotografijo in umetnost prejel prvo nagrado za niz treh črno-belih fotografij, ki jih je posnel na naših progah. Ujel je trenutke, ki jih navadno ne vidimo, ujel je železničarje in čustva v težkih razmerah ob sanaciji železniških nesreč. Velikemu umetniku iskreno čestitam, vas pa vabim, da si ogledate nagrajene fotografije.

Spoštovani, želim vam prijetno branje!

SŽ-ŽGP na prvem mestu med gradbenimi podjetji v državi

SŽ-ŽGP je imelo lani največje prihodke po letu 2015, 68,5 milijona evrov, od tega 11 milijonov v tujini. Podjetje je imelo tudi izjemno rast dobička, zato so jih pri časniku Finance, po primerjavi kazalnikov poslovanja, imenovali za najuspešnejše gradbeno podjetje lanskega leta.

Zgled dobre prakse in zaupanje investorjev

V več desetletjih obstoja je bilo podjetje SŽ-ŽGP glavni izvajalec pri večini gradbenih projektov na slovenski železniški infrastrukturi. Podjetje je pustilo viden pečat pri gradnji novih železniških prog ter tudi pri redni in investicijski obnovi slovenskega železniškega omrežja. S kakovostno opravljenim delom si je Železniško gradbeno podjetje pridobilo zaupanje države kot lastnice javne železniške infrastrukture. Ob vseh omejitvah in krizi so opravili rekorden obseg dela



S kakovostno opravljenim delom si je Železniško gradbeno podjetje pridobilo zaupanje države kot lastnice javne železniške infrastrukture (foto: Dejan Pavlovič)

na številnih investicijskih projektih na slovenskih progah. Kot smo v Novi progii pisali že lani, so bili pri projektu posodobitve proge Zidani Most–Rimske Toplice zaradi dobrega in učinkovitega dela na državni ravni poudarjeni kot zgled

dobre prakse v gradbeniški panogi.

Projekti SŽ-ŽGP leta 2020

Podjetje SŽ-ŽGP je lani sodelovalo pri nadgradnji železniških postaj Maribor in Maribor Te-

zno, pri nadgradnji železniškega odseka Zidani Most–Rimske Toplice, pri gradnji protihrupnih ograj med postajama Pesnica in Šentilj, pri posodabljanju odseka Slovenska Bistrica–Pragersko in pri delih na železniški postaji Pragersko. Obnavljali so tudi drugi postajni tir na postaji Rižana v dolžini 640 metrov, na progi Prešnica–Koper pa so sanirali zgornji ustroj proge in delno tudi spodnji ustroj na odseku Hrastovlje–Rižana na progi Prešnica–Koper. Med drugim so tudi strojno uravnavali tir, profilirali tirne grede in dostavljali novi tolčenec za uravnavanje kretnic.

Projekti v 2021

Glavna projekta letošnjega leta sta urejanje železniškega vozlišča Pragersko ter nadgradnja glavne železniške proge Jesenice–Ljubljana–državna meja. Nadaljujejo tudi sanacijo proge Rižana–Koper in nadgrajujejo glavno železniško progo Ljubljana–Brezovica.



Pri posodobitvi proge Zidani Most–Rimske Toplice je bilo podjetje SŽ-ŽGP zaradi dobrega in učinkovitega dela na državni ravni poudarjeni kot zgled dobre prakse v gradbeniški panogi. (foto: Miško Kranjec)

Zbogom, gomulka!

V rednem prometu je znameniti elektromotorni vlak, znan kot gomulka, potnike zadnjič zapeljal 24. junija 2021. Povsem zadnja vožnja, brez potnikov, vendar z lastnim pogonom, pa se je zgodila drugega julija. Natančno ob 00.00 je z ljubljanske postaje gomulka zadnjič zapeljala proti Sevnici.

Z legendarnimi elektromotorniki, ki so nosili oznako SŽ 311/315, se je v 57 letih zvestega službovanja na Slovenskih železnicah na relacijah med Jesenicami, Ljubljano, Dobovo ter Mariborom prepeljalo milijone potnikov.

V rednem prometu od leta 1964

Na tedanje Jugoslovanske železnice so gomulke prejeli junija 1964. Takrat so na testiranje s Poljske začasno uvozili tričlenski motornik vrste PKP EN57. Poskusno je vozil na relaciji Ljubljana–Sežana. Ker je bil tehnično ustrezen, je bila 25. avgusta 1964 sklenjena pogodba o nakupu treh tričlenskih in dvanajstih štiričlenskih elektromotornih vlakovnih enot s sedeži 2. razreda. Ob podpisu pogodbe so določili tudi oplek

novih vlakov, ki naj bi bili spodaj rdeči, med okni kremasti, na strehi pa srebrni. Železniško podjetje v Sloveniji pa je nove tričlenske vlake prevzelo v uporabo 11. decembra 1964. Novi gomulki sta 27. novembra 1964 – kot otvoritvena vožnja električnega vlaka na Gorenjsko – iz Ljubljane na Jesenice pripekljali v samo 46 minutah. Redno so gomulke začele voziti prav na tej progi, in to že v novem voznem redu 1964/1965. To razdaljo so prevozile v dobri uri.

Od Ljubljane do Jesenic je vozilo pet, od Ljubljane do Kranja pa še štirje pari elektromotornih vlakov. Bolj zasedeni vlaki so vozili v dvojni sestavi.

Zakaj nosijo ime gomulka?

Slovenski železničarji so nove vlake poimenovali v žargonu gomulke, po priimku tedanjega (v letih 1956–1970) prvega sekretarja Poljske združene delavske partije Władysława Gomulke (*1905, †1982).

Odslej jih bomo lahko občudovali v Tržišču in v Ilirski Bistrici

Zaradi obsežne posodobitve voznega parka so gomulke predvidene za razrez ali pa za restavracijo in muzejske namene. Dve gomulki z oznakama SŽ 311/315 bosta restavrirani. Ena bo stala v Tržišču, drugo pa bo v svojo skrb prevzelo Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica.



Kaj je o zadnji vožnji gomulke povedal strojevodja?

»Slovesa mi nikoli niso bila všeč. Komu pa so! In jaz sem imel to čast, da sem na zadnjo vožnjo popeljal EMV 311 209-210 iz Ljubljane do Sevnice in jo potem pospremil še do Tržišča. Tam čaka svoj trenutek, da jo sprejmejo na zasluženo mesto v Železniškem muzeju v Ljubljani. Zadnja strojna vožnja 9603 je minila neverjetno hitro. Mogoče zato, ker je bila zadnja. Občutki so bili mešani. Ponosen sem, da sem strojevodja, ponosen, da sem imel to čast, da sem jo vozil, ko je bila v rednem prometu, na njeni zadnji vožnji, in ponosen, da sem bil povabljen, da lahko pomagam pri ohranjanju naše zgodovine.«

Foto: Mladen Bogić

Stanko Lazar

Trčenje drezin v karavanškem predoru

»Ob 8.26 sta trčili dve vozili v predoru Karavanke v kilometru 636.700 (območje SŽ) med postajama Jesenice–Rosenbach ÖBB. Ena oseba je poškodovana, dve sta v šoku. Obveščene so vse pristojne službe.« Tako se je glasilo prvo sporočilo glavnega dispečerja o nesreči v predoru Karavanke, 3. julija zjutraj. K sreči pa je šlo za vajo zaščite in reševanja v železniškem predoru Karavanke, ki so jo skupaj organizirale Slovenske železnice in avstrijski upravljavec železniškega omrežja ÖBB Infra. Glavni cilj vaje je bil zagotoviti učinkovito reševanje poškodovanih oseb in opreme iz predora ter preveriti komunikacijo in usklajenost reševalnih enot pri posredovanju ob železniški nesreči v predoru.

Sodelovalo je 44 zaposlenih na Slovenskih železnica

Iz skupine Slovenske železnice so pri vaji sodelovali zaposleni v podjetjih SŽ-Infra-



Analiza vaje je pokazala, da so enote na terenu pokazale visoko raven usposobljenosti, da komunikacija in alarmiranje potekata neovirano ter da so ustrezne enote pripravljene za posredovanje ob morebitnih nesrečah v predoru.

struktura, SŽ, d. o. o., intervencijska skupina iz podjetja SŽ-VIT ter skupina za prvo psihosocialno pomoč. Poleg njih so sodelovali tudi poklicni gasilci GARS Jesenice in prostovoljni gasilci. Z avstrijske

strani pa so prav tako poleg predstavnikov upravljavca železniškega omrežja ÖBB Infra-struktur sodelovali gasilci, policija ter enote nujne medicinske pomoči.

no. Želim si, da bi se v prihodnje takšne vaje organizirale vsaj enkrat na tri leta, ob tem pa iskreno upam, da ne bo treba kdaj opraviti prave intervencije.»

Vodja skupine Prve psihosocialne pomoči na SŽ, dr. Zdravko Lavrič

»Naša skupina za prvo psihosocialno pomoč je sodelovala v velikem številu. Skupno nas je bilo petindvajset, od tega šestnajst že usposobljenih in devet novih članov, ki se še usposablja. Vaja je bila svojevrstno doživetje tudi zaradi predora. Redke so namreč priložnosti, ko lahko »treniramo« tudi v predoru. Vsi si seveda želimo, da praktičnega reševanja in izvajanja PPP v predorih ne bi nikoli bilo. Je pa prav, da se usposablamo in smo pripravljeni tudi za takšne primere. Znanja in izkušenj ni nikoli preveč. Rad bi se zahvalil vsem, ki so nam omogočili sodelovanje na vaji: organizatorjem, koordinatorski skupini, vodstvu za dovoljenje in vsem udeležencem za dobro sodelovanje in učenje!«

O vaji so povedali:

Koordinator reševalne vaje in vodja intervencije pri SŽ, Zoran Račič

»Prepričan sem, da je vaja v predoru Karavanke, le nekaj dni pred ponovnim odprtjem predora, dosegla svoj namen, čeprav smo vsi skupaj opazili še kakšno pomanjkljivost. Seveda je bilo zaradi vaje udeležencev na terenu veliko več, kot bi bilo navzočih oseb ob dejanski intervenciji, a menim, da je tako prav. Več ljudi se je seznanilo z novimi razmerami v predoru. Prej si ga namreč še niso ogledali in morda je bila to tudi edina priložnost za 'sprehod' po slovenski strani predora. Zelo sem zadovoljen, da so naprave GSM-R delovale brezhibno in tudi dodelitev posebne skupine za gasilce, je bila zadetek v pol-



Po scenariju reševalne vaje sta v predoru trčili dve gradbeni vozili, v nesreči pa so bili trije ljudje poškodovani.

Konec julija slovesno zaznamovan konec prenove predora Karavanke



Slovesni sprejem avstrijskega vlaka pri južnem portalu železniškega predora Karavanke.

Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec ter avstrijska ministrica Leonore Gewessler sta z vožnjo skozi železniški predor Karavanke slovesno zaznamovala konec tehnične in varnostne nadgradnje predora. »Železnica je prihodnost tako za potniški kot za tovorni promet. Postati mora hrbtenica prevoza tako za potnike kot za tovor, in odigrati ključno vlogo pri razogljičenju prometa« je na slovesnosti pred južnim portalom karavanškega predora še povedal minister.

Eden največjih mednarodnih projektov na železniški infrastrukturi

Prenova železniškega predora Karavanke je bila eden največjih mednarodnih projektov na železniškem omrežju v samostojni Sloveniji. Obsežna prenovitvena dela so potekala od avgusta lani. Pri njih so sodelovali predstavniki SŽ-Infrastruktura in ÖBB Infrastruktur v vlogi upravljavcev železniškega omrežja, izvajalec del, podjetje Strabag, ter državi Slovenija in Avstrija v vlogi investorjev.

Hitreje po enem tiru

Odstranjena sta bila dva tira v predoru in položen popolnoma nov tir, ki ustreza sodobnim tehničnim in varnostnim standardom. Uredili so vozno omrežje, namestili nove signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave ter v celoti sanirali predorsko cev. Poleg tega so v predoru uredili odvodnjavanje in tehnične prostore. Po prenovi je varnost prometa skozi predor bistveno višja, hkrati pa je višja tudi pretočnost.



Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec ter avstrijska ministrica Leonore Gewessler izstopata iz vlaka, ki je ob slovesnosti prepeljal prenovljeni karavanški predor.



Slovesnemu odprtju je sledil edinstveni tolkalski glasbeni nastop.

Razpis za zdravstveno preventivo v Središču Vitalis za september in oktober

Zdravstvena preventiva je namenjena krepitvi zdravja, izboljšanju psihofizičnih sposobnosti in s tem zvišanju delovne sposobnosti. Vsak zaposleni na Slovenskih železnicah se lahko zdravstvene preventive udeleži na dve leti in pol. To pravico pridobi po petih letih dela v skupini SŽ.

Udeleženci zdravstvene preventive v dveh dneh – za katera sta na voljo dodatna dneva dopusta – spoznajo kako še bolje poskrbeti za svoje zdravje. Brezplačno si lahko privoščijo pedikuro, masažo, savno, plavanje v vodnem mestu Atlantis in mnogo drugega.

Več informacij o zdravstveni preventivi dobite na intranetni strani SŽ ali neposredno pri ekipi Središča Vitalis na telefonski številki 01 200 95 50 ali po e-pošti info@sredisce-vitalis.si

Prijavite se lahko po pošti:

Slovenske železnice, d. o. o.,
SŽ-ŽIP, Središče Vitalis,
Hladilniška pot 28, 1000 Ljubljana
ali po e-pošti:
info@sredisce-vitalis.si

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:



Rail Action Day: Active Shield na slovenskih vlakih

V začetku julija so policisti v sodelovanju z zaposlenimi na Slovenskih železnica opravljali poostreni nadzor na slovenskih vlakih. V okviru mednarodne akcije Railpol so pregledovali potnike in njihovo prtljago, železniške postaje, garderobe in skladiščne prostore.

Akcija Active Shield, ki jo v okviru mednarodne akcije Rail Action Day pripravlja Railpol, je bila namenjena odkrivanju prepovedanih drog, orožja, streliva ter primerov nezakonitega prehajanja meje.

Letos smo sodelovali že drugič

Nadzor v okviru Railpolove delovne skupine za boj proti terorizmu so letos na slovenskih vlakih opravljali že drugič. Poudarek je bil predvsem na pregledovanju mednarodnih potniških vlakov in železniških postaj. Prvič pa so zaposleni SŽ sodelovali letos januarja, ko so policisti pregledali 34 železniških postaj in 152 vlakov. Takrat je v nadzoru sodelovalo 245 slovenskih policistk in policistov in 170 predstavnikov Slovenskih železnic.



V okviru akcije Railpol policisti v več državah poostreno pregledujejo potnike in njihovo prtljago, železniške postaje, garderobe in skladiščne prostore. (foto: Policija)

Ustavimo žeparje!

Stop Pickpockets je vseevropska akcija, v kateri sodelujejo članice Europol in Railpol. V začetku julija smo se jim pridružili tudi zaposleni na Slovenskih železnica. Cilj akcije je bil osveščati potnike in druge na samozaščitno ravnanje ter na navzočnost žeparjev med nami. Ti, kot je dobro znano, najbolj učinkovito delujejo v gneči, zato je dobro biti pazljiv v trgovinah, lokalih pa tudi v javnem prometu.



Pri projektu Stop Pickpockets (stop-pickpockets.eu) so pripravili več interaktivnih vsebin, s katerimi opozarjajo na samozaščitno ravnanje na vlakih in železniških postajah. Ogledate si jih lahko na njihovi spletni strani:

<https://stop-pickpockets.eu/>
ali na QR kodi.



ŽKUD Tine Rožanc na državni prireditvi ob 30. obletnici osamosvojitve

Ekipa 27 glasbenikov ter plesalcev ŽKUD Tine Rožanc, izjemnega kulturnega društva, katerega generalni sponzor so Slovenske železnice, je nastopila na osrednji prireditvi ob 30. obletnici osamosvojitve Slovenije. Vrhunski nastop, sestavljen iz več premišljenih plesov, so imenovali Pozdrav s slovenskih pokrajin.

Umetniška vodja Anja Cizel in Klemen Bojanovič sta izbrala plesalce mladinske in veteranske skupine ter glasbenike in zanje spisala koreografijo z glasbeno priredbo. »Oder je z zastavo odprl plesalec s plesi iz Ziljske doline, drugi pari so se mu pridružili s štajeriši, sledila je poskočna Tapotrkanca, nato umirjeni ples Igraj kolo, katerega je začela publika spremljati s ploskanjem v ritmu glasbe, nadalje tramplan v ravnih vrstah, valovite mafrine je nasledil valček s prepletanjem rok, na koncu pa smo koreografijo



Člani ŽKUD Tine Rožanc med vrhunskim nastopom, sestavljenim iz več premišljenih plesov, so imenovali Pozdrav s slovenskih pokrajin. (foto: Arhiv ŽKUD Tine Rožanc)

popeljali v dinamični vrh s poskočnimi polkami, ob katerih je začela publika navdušeno

žvižgati, vzklikati in ploskati kot na nogometnem stadionu,« je o nastopu povedala Anja Cizel,

umetniška vodja ŽKUD Tine Rožanc.

Alenka Godec na morje z vlakom

Vedno nasmejana in energična Alenka Godec se je z vlakom zapeljala na morje. Na eni zadnjih voženj znamenite gomulke je posnela videospot za priredbo skladbe Janija Haceta Gremo na morje. Originalno pesem je davnega leta 1974 prepeval Zoran Crnković.



ALENKA GODEC - GREMO NA MORJE (Official video)

Poletni nočni vlak Budimpešta–Koper

Vlak Istria, ki vozi med Budimpešto in Koprom oziroma Reko, je začel voziti 16. julija. Do 29. avgusta bo v sestavi sedežnih vagonov vozil vsak dan. Nočni vlak odpelje s postaje Budapest Deli ob 20.35, iz Kopra se proti Budimpešti vrača dan pozneje. Zadnja vožnja vlaka s postaje Budapest Deli bo 28. avgusta ob 20.35. Zadnja povratna vožnja iz Kopra pa 29. avgusta ob 20.13.



Pri drugem tiru kmalu izkopavanje prvih predorov



Julija in v začetku avgusta so se nadaljevala intenzivna dela pri drugem tiru Divača-Koper. Pred portali predorov so začeli teren odkopavati, čistiti območja in utrjevati brežine. V drugi polovici avgusta pa so načrtovana prva izkopavanja v predorih.

Nadaljujejo se tudi dela na viaduktu Glinščica. V prvih avgustovskih dneh so betonirali prvi del prekladne konstrukcije viadukta ter končali zaščito brežin ob viaduktu. Gradijo še zadnji opornik viadukta. Dela pa se nadaljujejo tudi na deponiji Bekovec, na katero bodo odvažali gradbeni material, ki ga ne bo mogoče ponovno uporabiti.

V drugi polovici avgusta se začnejo prva izkopavanja v predorih. (foto: 2TDK)

Velika revizija večsistemskih električnih lokomotivi 541

Podjetje SŽ-VIT je sredi junija Tovornemu prometu predalo prvo večsistemsko električno lokomotivo vrste Siemens Taurus. V vzdrževalnem centru Ljubljana je bila lokomotiva na najobsežnejšem vzdrževanju, veliki reviziji. Po 16 letih obratovanja oziroma po 8 letih od prve revizije smo na lokomotivi 541-004 prvič opravili tako obsežno popravilo. V vzdrževalnem centru SŽ-VIT Ljubljana smo namreč posebej usposobljeni za vzdrževanje tudi naj sodobnejših električnih vlečnih vozil. Pri vsakem večjem oziroma novem popravilu pa sta nujna dodatna organizacija delavcev in posebna priprava tehnične opreme v delavnici.



Pri prvi reviziji tudi dve novi storitvi podjetja SŽ-VIT

Z odlično ekipo vzdrževalcev in tehnologov različnih strokovnih profilov ter s posodobljeno opremo smo uspešno opravili prvo veliko revizijo, ki zahteva v primerjavi s srednjo revizijo več dodatnih del. Velika revizija je velik vzdrževalni poseg v vozilo, ki se začne z razgradnjo posameznih sklopov. Nekatere od njih popravimo sami, nekaj pa jih pošljemo na popravilo k zunanji partnerjem. S prvo veliko revizijo lokomotive Siemens Taurus smo začeli opravljati dve za nas novi storitvi – menjavo gumijastih elementov ter uravnoteževanje ventilatorjev.

Na reviziji že tretja lokomotiva

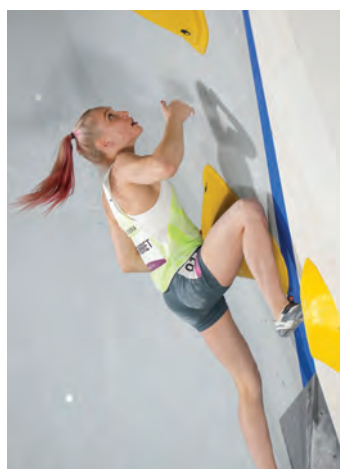
Lokomotive z oznakama 541-004 in 541-003 že opravljata delo v SŽ-Tovornem prometu, SŽ-VIT pa dela na že tretji lokomotivi. Velika revizija je za nas velik izziv, še posebej, ker jo opravljamo po novih opisih del, ki jih je proizvajalec izdal tik pred pripravo na revizijo. Z revizijami smo si v kratkem času pridobili precej novih izkušenj. Naslednja lokomotiva bo, kot je to načrtovano, iz delavnice izstopila v začetku septembra.



Naši zlati olimpijci

Končane so olimpijske igre v Tokiu! Na njih so s fantastičnimi predstavami navduševali slovenski športniki, ki so osvojili pet kolajn, od tega tri najžlahtnejših barv. Uspehi naših športnikov nas še toliko bolj veselijo, saj naša podjetja že več let dejavno podpirajo Olimpijski komite Slovenije in številne druge slovenske športne organizacije. Ponosni smo, da lahko s svojim delom podpiramo slovenski šport.

Olimpijske igre v japonski prestolnici, 32. po vrsti, so zaradi pandemije potekale leto



Izjemna plezalka, zlata Janja Garnbret.

pozneje in brez gledalcev. Na njih je nastopilo 54 slovenskih športnikov. Ob njihovem odprtju sta našo zastavo nosila namiznoteniški igralec Bojan Tokić in kajakašica Eva Terčelj, ob koncu iger pa plezalka Janja Garnbret.

Začel Pogačar, končala Janja Garnbret

Že nekaj dni po začetku iger je najprej bronasto medaljo osvojil zlati deček kolesarske karavane Tadej Pogačar, njegovo delo je s prvim mestom nadaljeval Benjamin Savšek, Tina Trstenjak pa je v judu osvojila sre-



Primož Roglič je spet navdušil s prvim mestom.

bro. Veselje se niti še ni dobro poglelo, ko je s prvim mestom navdušil slovenski športnik leta Primož Roglič. Pričakovano pa je zlato medaljo osvojila tudi serijska zmagovalka in najboljša svetovna plezalka Janja Gar-

nret. S kančkom sreče več bi bilo medalj gotovo še več.

Najuspešnejše za Slovenijo

Slovenija je tako v deželi vzhajajočega sonca osvojila pet medalj, tri zlate, eno srebrno in eno bronasto, kar nas uvršča na 42. mesto med vsemi udeleženci in na deveto mesto po številu prebivalcev. Med drugim lahko rečemo, da so to po žlahtnosti medalj najuspešnejše igre naših olimpijcev. Zato nas še toliko bolj veseli dejstvo, da Slovenske železnice že več kot pet let neposredno podpiramo olimpijsko reprezentanco Slovenije.

Sprejem olimpijcev v Ljubljani

Po končanih igrah je bil v prestolnici slovesni sprejem olimpijcev. Športni navdušenci pa bomo počasi že začeli pogledovati proti zimi, ko bodo kmalu vse oči spet uprte proti Aziji, saj bodo v Pekingu zimske olimpijske igre.

Črt Snaj
Foto: Aleš Fevžer



Slovenski košarkaši so v trdem boju osvojili četrto mesto.

Mini olimpijada v Železniškem muzeju



V Železniškem muzeju Slovenskih železnic bomo 2. oktobra spet pripravili športno prireditev Mini olimpijada, na kateri si bodo lahko otroci in njihovi starši ogledali številne športne discipline in se v njih tudi preizkusili.

Vljudno vabljeni!

Prva nagrada za železniško fotografijo



Fotografija Siemensovega Desiroja, ki se je aprila 2004 iztiril na ljubljanski severni postaji. Intervencijska skupina je začela utirjati elektromotorno garnituro, medtem ko drugi delavci načrtujejo, kako bodo sanirali poškodovano krenico.

Miško Kranjec je na natečaju ameriškega Centra za železniško fotografijo in umetnost – CRPA, Center for Railroad Photography and Art – v državi Wisconsin, ZDA, prejel prvo nagrado za niz črno-belih fotografij, ki jih je posnel na naših progah.

Niz fotografij Three of a kind 2021

Na natečaj so pri CRPA prejeli 149 fotografij 96 najboljših fotografov iz 28 ameriških zveznih držav in 9 držav z vsega sveta. Sodniki so bili izjemno navdu-

šeni nad interpretacijo in obsegom vsebine, ki so jo fotografi letos pripravljali pod sloganom Three of a kind. Zaradi izjemne konkurence in količine kakovostnih fotografij so pripravili dve tekmovalni kategoriji, za črno-belo in barvno fotografijo. Za črno-belo fotografijo je prvo nagrado prejel Miško Kranjec z nizom treh fotografij, ki z vidika železničarjev simbolizirajo zahtevno delo, ki ga ti opravljajo med sanacijami nesreč.

Miško Kranjec je svetovno priznani železniški fotograf, ki je na natečajih ameriškega centra za železniško fotografijo

in umetnost prejel že več nagrad. Prvič je prvo nagrado prejel leta 2006, nato prav tako

prvi nagradi leta 2011 in 2019 ter leta 2016 nagrado za drugo mesto.

Intervju z Miškom Kranjcem

»Da bi dobro fotografiral železnico, jo moraš imeti neizmerno rad!«

Več o železniški fotografiji, kako ta nastaja, kaj je pri njej pomembno ter tudi o številnih nagradah, ki jih je prejel za svoje delo, si lahko preberete tudi v intervjuju, ki smo ga za Novo progo pripravili leta 2019. Do njega lahko dostopate na portalu www.novaproga.si ali na QR kodi.





Fotografija je nastala leta 2019 ob nesreči na koprski progi. Na njej so gasilci, ki pred začetkom sanacije nesreče nevtralizirajo nevarnost razlitega kerozina.



Fotografije so pustile velik vtis na sodnike natečaja

Center for Railroad Photography je osrednja ameriška ne-profitna umetniška, izobraževalna, muzejska in arhivska organizacija, ki skrbi za ohranjanje železniške fotografske dediščine ter spodbuja napredek na tem področju fotografije. Sodniki pri natečaju so ob fotografijah Miška Kranjca zapisali:

»Niz fotografij je na sodnike pustil močan vtis zaradi prikaza vidika železniškega dela, ki ga redko vidimo tako od blizu, v tako intimnih detajlih. Predstavljen je s perspektive delavnikov železničark in železničarjev, ki sanirajo in znova zgradijo železnico po nesrečah. Ta tridelni niz vzbudi občutek tragedije ter zavedanje o obsegu ter zahtevnosti sanacije železnice po nesrečah. Fotografova veščina in kompozicija – uporaba močne kontrastne črno-bele fotografije – dopolnjuje emotivno zgodbo niza.«

Fotografija železničarja, varilca, ki je avgusta 2017 v Kranju rezal poškodovani in iztirjeni vagon.

Od septembra za zaposlene neomejen dostop do več kot 100 e-tečajev

Julija so se v okviru Interne akademije začeli e-tečaji na portalu Smart Arena, ki so namenjeni krepitvi kompetenc zaposlenih na Slovenskih železnica. V prvi skupini je okrog 1300 zaposlenih na režijskih delovnih mestih prejelo povabila k izbiri dvanajstih spletnih tečajev.

Vsak mesec en tečaj v obliki posnetih predavanj

Tisti, ki so se na tečaje prijavili, vsak mesec po e-pošti prejmejo povezavo do enega e-tečaja, ki so ga izbrali. E-tečaji so kratki in posneti, zato si jih je mogoče po delih ali v enem kosu ogledati kadar koli v mesecu dni. To je mogoče tako med delovnim časom kot v prostem času.

Neomejen dostop do e-tečajev za vse zaposlene

Od septembra naprej pa bo vsem zaposlenim na voljo neomejen dostop do več kot sto dodatnih e-tečajev. Do njih na aplikaciji dostopamo v zavihku Katalog. Ti tečaji so namenjeni izobraževanju v prostem času. Do konca leta se bo seznam tečajev, do katerih lahko brezplačno dostopamo, povečeval.

Kako dostopam do e-tečajev?

Aplikacija, na kateri so našteti e-tečaji, je dostopna na povezavi:

<https://sz-izobrazevalnicenter.esmartarena.com/users/prelogin>

Če do nje dostopate na delovnem mestu, je dovolj, da kliknete povezavo. Dodatnih podatkov vam ne bo treba vpisovati. Če pa se v aplikacijo prijavljate zunaj delovnega mesta, boste morali za vstop vpisati uporabniško ime in geslo, ki ju uporabljate za prijavo na delovnem mestu.

Kako se prijavim na tečaje?

Če se za dostop do e-tečajev, ki so namenjeni izobraževanju v prostem času, še niste prijavili, lahko to storite na e-poštni naslov marusa.hauptman-zeleznik@slo-zeleznice.si.

Prijave so mogoče do zapolnitve prostih mest.



Temeljni cilj Slovenskih železnic na kadrovskem področju je v prihodnjih letih povečati kompetence in poglobiti znanje vseh vodilnih kadrov v sistemu SŽ ter omogočiti več tisoč zaposlenim neomejen dostop do izobraževalnih vsebin. (foto: Matija Debeljak)

Evropska anketa o varnosti v železniškem prometu

Evropska železniška agencija – ERA, European Union Agency for Railways, pripravlja anketo o varnostnih razmerah na železnicah v Evropi. K sodelovanju vabijo vse strokovnjake, ki delajo v železniš-

kem sektorju. Pri ERA načrtujejo, da se bo po vsej Evropi na anketo odzvalo okrog petdeset tisoč zaposlenih na železnicah. Kot so zapisali, si prvenstveno prizadevajo zbrati stališča operativnih delav-

cev na železnici. Do ankete lahko dostopate na povezavi <https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/ERA-SCS?surveylanguage=SL> ali na QR kodi.



Začenja se program C Interne akademije Slovenskih železnic



Zaposleni na vodilnih delovnih mestih se od marca 2021 izobražujejo po programih A in B Interne akademije Slovenskih železnic. (foto: Matija Debeljak)

Marca letos so se na Slovenskih železnica začeli uresničevati prvi izobraževalni programi v okviru Interne akademije. Poleti sta se končala prva dela

programov A in B, Akademije vodenja za vodje služb in delavske direktorje ter Razvoj voditeljskih kompetenc za direktorje in pomočnike direk-

torjev. Skupaj se je prvega dela programov udeležilo okrog sto vodilnih delavcev. Septembra pa se začne program C, imenovan Akademija vodenja za koordinatorje delovnih procesov.

Akademija vodenja za koordinatorje delovnih procesov

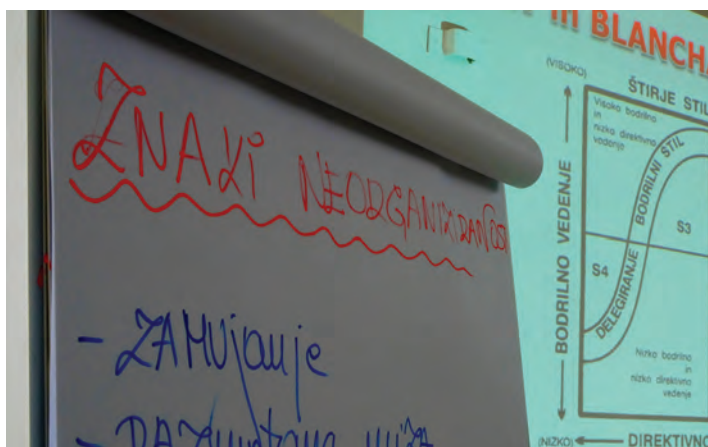
Pri akademiji za koordinatorje gre za izobraževanje zaposlenih, ki so ključni na določenih področjih ali v določenih delovnih procesih, vendar po tehnični organizacijski strukturi v sistemu SŽ nimajo vodstvenega delovnega mesta. Omenjene zaposlene na izobraževanje v Interno akademijo predlagajo neposredni vodje in direktorji

podjetij.

Izobraževanje bo organizirano v obliki šestih enodnevni srečanj po osem ur, in bo trajalo od septembra do decembra. Med izobraževanjem se bodo podrobno posvetili operativnim kompetencam pri delu in vodenju ter učinkoviti komunikaciji in motiviranju sodelavcev.

Temeljni cilj je občutno povečanje kompetenc zaposlenih

Temeljni cilj Slovenskih železnic na kadrovskem področju je namreč v prihodnjih letih povečati kompetence in poglobiti znanje vseh vodilnih kadrov v sistemu SŽ ter omogočiti več tisoč zaposlenim neomejen dostop do izobraževalnih vsebin.



Med izobraževanjem se posvečajo tako poglobljanju strokovnega znanja kot učinkoviti komunikaciji in motiviranju sodelavcev. (foto: Matija Debeljak)

14

Fotoreportaža

Prekrasno polet 2021



je





Bližajo se zadnji poletni dnevi. Kljub vročinskim valom, s katerimi smo se srečevali letošnje poletje, lokalnim neurjem, ki so na proge podirala drevesa, požarom ob progi in drugim težavam, s katerimi se poleti navadno spopadamo železničarke in železničarji na terenu, smo tudi letošnje poletje skrbno zagotavljali varne in učinkovite prevoze. Sodobna logistika in mobilnost na železnici namreč temeljita na tezi, da se delo na terenu nikoli ne konča. Spreminjajo se zgolj vremenske in delovne razmere.

Poleti so se s slavnostnim odprtjem končala izjemno zahtevna investicijska dela v železniškem predoru Karavanke. Predor so v devetih mesecih tehnično prenovili tako, da je zdaj skladen z najsodobnejšimi varnostnimi smernicami in bistveno bolj varen. Promet je ponovno stekel po gorenjski progi, ki je po novem popolnoma prenovljena in nadgrajena na kategorijo D4. Začela so se dela na izjemno pomembnem železniškem vozlišču Pragersko ter dela pri nadgradnji proge Ljubljana-Koper. Nadaljevali smo vzdrževalna dela na vsem slovenskem železniškem omrežju in ga intenzivno posodobljali.

Poleti so začeli po glavnih progah voziti tudi najnovejši električni vlaki. Poleg dizelskih, ki v rednem prometu vozijo že od zimskih mesecev, so potniki prav letošnje poletje že lahko občudovali vidno prenovljeni vozni park. S kopalnim vlakom in vlakom Pohorje smo iz notranjosti na morje prepeljali na tisoče potnikov. Občutno smo razširili mesta, ki so na voljo za prevoz koles na naših vlakih na glavnih in regionalnih progah. S širokim sodelovanjem smo oblikovali skupne ponudbe s partnerji ter potnikom ponujali številne izlete po naši domovini ter v tujino.

Letos poleti pa so bili narejeni tudi veliki koraki naprej pri strateškem partnerstvu v Tovornem prometu. Evropska komisija je soglašala z nastankom skupne družbe Slovenskih železnic in češkega EP Logistic International. Tako smo stopili občutno bližje zgodovinskemu strateškemu partnerstvu, ki nam obeta nove posle in precej širše območje delovanja.

Zaželimo na svidenje torej čudovitemu poletju 2021! Čaka nas silno energična jesen in mnogo novih priložnosti za nadaljevanje ustvarjalnega dela na železnici!

Foto: Miško Kranjec





Z vlakom na Svete Višarje

Gorniki, kolesarji, smučarji in romarji se povzpemo na priljubljeno romarsko goro (v italijanščini Monte Santo di Lussari) na stičišču štirih kultur (slovenske, avstrijsko-nemške, italijanske in furlanske), kjer vsako leto poteka tradicionalno Srečanje treh dežel (Furlanije, Koroške in Slovenije) ter Srečanje treh Slovenij (matične, zamejske in izseljenske).

Tri železnice

Gorenjska proga med Ljubljano, Jesenicami in Trbižem je bila odprta 1870, odsek Rudolfove železnice med Beljakom

in Trbižem pa 1873. Leta 1879 zgrajena Tabejska železnica je dobila ime po naselju Tablja (Pontebba), ki leži na stičišču Kanalske (Val Canale) in Železne doline (Canal del Ferro), na mestu, kjer je do prve svetovne vojne potekala državna meja med Avstro-Ogrsko monarhijo in Kraljevino Italijo. Skozi navedeni dolini je povezala mesti Trbiž na Koroškem in Videm v Furlaniji. Po prvi svetovni vojni je Kanalska dolina pripadla Italiji. Promet med Trbižem in Jesenicami je bil ukinjen 1966, nato pa je bila proga razgrajena. Leta 2000 je bila dokončana nova Tabejska železnica. Del trase nekdanje Gorenjske proge so

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska imena postaj od Beljaka do Ukev. Z zvezdico (*) so označene ukinjene postaje na nekdanji trasi Tabejske železniške proge: 1. Beljak-zah.žel.postaja (Villach Westbahnhof), 2. Beljaške Toplice (Villach Warmbad), {priključek Karavanške železnice}, 3. Brnca (Furnitz), 4. Podturje (Neuhaus), 5. Peče (Pöckau), 6. Podkloster (Arnoldstein), {priključek Ziljske železnice}, 7. Vrata-Megvarje (Thörl-Maglern), {avstrijsko-italijanska državna meja}, 8. Trbiž-Zeleni gozd (Tarvisio Boscoverde), *Trbiž-gl.ž.p. (Tarvisio Centrale), *Trbiž-mesto (Tarvisio Città), *Žabnice (Camporosso), *Ovčja vas-Višarje (Valbruna-Lussari) in 9. Ukve-Ovčja vas (Ugovizza-Valbruna).

preuredili v Kolesarsko pot treh dežel, ta pa se v Trbižu priključi Kolesarski poti Alpe-Adria ki je speljana po trasi stare Tabejske proge.

Svete Višarje (1790 m)

Kanalska dolina (Val Canale) leži na severovzhodu Italije, v deželi Furlanija-Juljska krajina,

Železniška postaja Trbiž-Zeleni gozd (Avtor: Arzino)



Kolesarska steza pri nekdanji postaji Trbiž mesto (Avtor: Johann Jaritz)



Freska Toneta Kralja v cerkvi na Svetih Višarjah (Avtor: Tiesse)

pri tromeji Italija-Avstrija-Slovenija. Dolino na severu omejujejo Karnijske Alpe, na jugu Julijske Alpe, na zahodu Tablja (Pontebba) in na vzhodu vas Kokova (Coccau) pri Trbižu (Tarvisio). Pri vasi Žabnice (Camporosso) je razvodje med Jadranskim morjem na zahodu (reka Bela/Fella) in Črnim morjem na vzhodu (Trebiža/Torrente Bartolo). Prvotni prebivalci Kanalske doline so bili karantansko-koroški Slovenci, kasneje so se priselili Furlani in Nemci, po prvi svetovni vojni pa še Italijani. V Kanalski dolini deluje Slovensko kulturno središče Planika, v Ovčji vasi (Valbruna) pa ima sedež Združenje Don Mario Cernet, ki skrbi za ohranitev vseh oblik slovenske kulture. V Žabnicah, kjer govori slovensko polovica prebivalcev, je pomembno turistično središče. Svete Višarje so naselje z romarsko cerkvijo na gori v zahodnih Julijskih Alpah, južno od Žabnic, od koder je na vrh speljana kabinska žičnica, navzdol pa vodi 4-kilometerska zahtevna smučarska proga. Leta 1360 je pastir na višarskem hribu sredi brinovega grma našel kipec Marije z Jezusom, okrog njega pa so klečale njegove ovce. Pastir je kipec odnesel domačemu župniku v Žabnice, da ga



Svete Višarje (Avtor: Sirleonidas)

je zaklenil v omaro, vendar se je naslednjega dne kipec zopet znašel na istem mestu. Ker se je ta dogodek večkrat ponovil, so z dovoljenjem oglejskega patriarha na tistem mestu postavili kapelico in pričela so se romanja. Do prve svetovne vojne so bile Svete Višarje najpomembnejša slovenska romarska pot. Današnja cerkev Višarske Matere Božje je bila obnovljena po prvi svetovni vojni, na njenem oltarju stoji prvotni Marijin kip, cerkev pa krasijo freske slovenskega slikarja Toneta Kralja. S Svetih Višarij imamo čudovite razglede na Karnijske in Julijske Alpe (še posebno izstopata Viš in Montaž), gorniki pa se lahko povzpnejo na bližnji Kamniti lovec (Cima del Cacciatore, 2071 m, 1.30 ure, zahtevno).

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 (z vlakom SŽ do Pliberka), nato pa vožnjo nadaljujemo po Rudolfovi in Tabeljski železnici do postaje Ukve-Ovčja vas (Ugovizza-Valbruna, 795 m, 45 minut). Od tam je do spodnje postaje žičnice po kolesarski poti Alpe-Adria 3,6 kilometrov (45 minut hoje, 12 minut s kolesom). Na Svete Višarje se povzpnejo z žičnico (12 minut) ali peš po markirani romarski poti (2:30 ure). Podobe v kapelich ob romarski poti so delo Toneta Kralja. Alternativna možnost za kolesarje je vožnja

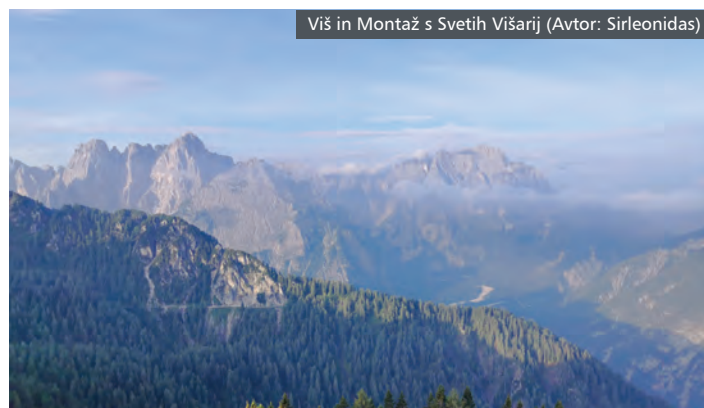
od železniške postaje do Ovčje vasi (Valbruna, 807 m; 2,3 km; 9 minut), od tam pa po dolini Zajzera (Val Bruna) in po strmi makadamski cesti na Svete Višarje. V Ovčji vasi je imel poletno bivališče oče alpinizma v Julijskih Alpah, dr. Julius Kugy (1858–1944), tamkajšnji župnik pa je bil Prešernov brat Jurij Prešeren (1805–1868), ki ima na zidu župnijske cerkve nagrobno ploščo v slovenščini. Kolesarji se lahko iz Ovčje vasi do Jesenic v Sloveniji vrnemo po kolesarski poti. Na spletni strani <https://www.bike-alpeadria.eu/sl> poiščemo opis ture z naslovom Smaragdno zelena pot: V zavetju Triglava (dolinska).

Želim vam prijeten izlet!

Rado Smerdel



Žičnica iz Žabnic na Svete Višarje (Avtor: Johann Jaritz)



Viš in Montaž s Svetih Višarij (Avtor: Sirleonidas)

Železničarji v osamosvojitveni vojni

Tako kot država so se v zgodnjih devetdesetih za samostojno pot odločile tudi Slovenske železnice. Pri tem se je moralo zvrstiti več korakov, ki so bili usklajeni z drugimi političnimi in družbenimi ukrepi. Nastati je morala nova železniška uprava, treba se je bilo odcepiti od Skupnosti Jugoslovanskih železnic, se vključiti v mednarodne železniške organizacije in preiti na sodobnejše oblike poslovanja v novem tržnem okolju. Korenito se je namreč spreminjalo neposredno mednarodno okolje, spreminjala se je družba in železniška podjetja so potrebovala novo strukturo, nove cilje in vizijo. Železnica je kot največje logistično podjetje z več kot dvanajst tisoč zaposlenimi nujno morala sodelovati pri obrambi domovine in pri njeni stabilizaciji.

V vojni za Slovenijo, ki je v naši domovini divjala od 27. junija do 7. julija 1991, so železničarji igrali pomembno vlogo po vsej domovini. V nadaljevanju objavljamo izsek iz knjige Osamosvojitvev Slovenskih železnic, avtorja Josipa Orbaniča, iz zbirke Tiri in čas, ki so jo Slovenske železnice izdale v devetdesetih letih. V njej je opisana kompleksna pot, ki so jo slovenski železničarji prehodili od Jugoslovanskih do Slovenskih železnic, ter njihova vloga v osamosvojitveni vojni.

Železnica v vojni za samostojno Slovenijo

Grožnje o nasilnem posegu JLA v osamosvajanje Slovenije so bile izrečene že prej, uresničile pa so se 26. julija 1991, na dan razglasitve samostojnosti. Letala JLA so demonstrirala svojo moč s preleti nad Slovenijo. Naslednji dan pa se je začel tudi dejanski napad na Slovenijo. Cilj tankov JLA, ki so krenili iz vojašnic v Sloveniji in na Hrvaškem, je bil doseči državno mejo z Italijo, Avstrijo in Madžarsko, zasesti Ljubljano in letališče Brnik ter s tem onemogočiti slovensko oblast pri uveljavljanju samostojnosti. Toda Slovenija je računala tudi s to možnostjo. Priprave na obrambo, v katerih je sodelovala tudi železnica,

so bile učinkovite in avantura JLA se je končala v desetih dneh.

Železnica je glede na vojne razmere delovala zelo dobro.

Kljub oviram po vsej Sloveniji železničarji poskrbeli za strateške prevoze



Barikada na železniškem prehodu pri Šentilju (Foto: Diego Andres Gomez)



Umik JLA iz Slovenije – Postaja Ljubljana Moste (Foto: Jože Biščak, Delo)



Predaja vojakov JLA na tirih med Pesnico in Šentiljem (Foto: Egon Skamlec, Večer)

Ceste in letališča so bila blokirana, zato so vlaki prevzeli veliko potniškega in tovornega prometa. Železnica je postala glavni prevoznik v notranjem in mednarodnem prometu. V naslednjih dneh vojne, ko je železnica prevzela tudi vlogo oviranja prehodov tankov in enot JLA preko prog, in je prehode cest čez proge blokirala z vagoni, so nastale ovire tudi v železniškem prometu, toda s požrtvovalnostjo vseh zaposlenih in usklajevanjem del s teritorialno obrambo so bile uspešno odpravljene.

Vlaki iz Kopra v Avstrijo so ves čas vozili rudo, fosfate in drug tovor, in sicer čez Novo Gorico in Jesenice. Avstrijske železnice so umaknile svoje osebje in vozila z Jesenic, vendar se je promet odvijal skoraj normalno. Z Italijo je bil nekaj dni pretrgan le čez Novo Gorico, čez Sežano pa je deloval skoraj brez zastojev. Čez Šentilj je bil promet nekaj dni ustavljen zaradi blokade z vagoni na cestnem prehodu pri Štihovcu in delovanja enot JLA na območju Šentilja. Na koroški progi je bilo več prekinitev prometa zaradi delovanja enot JLA v Dravogradu, Otiškem Vrhu, na Ravnah ter med Dravogradom in Vuze-nico. Do manjših prekinitev je prihajalo tudi na progah Ljubljana–Kamnik, Pragersko–Čakovec, Ormož–Murska Sobota in Ljutomer–Gornja Radgona. Preplah je nastal tudi na progi Sevnica–Trebnoje, JLA je namreč pretela, da bo razstrelila skladišče goriva v Mokronogu. Občasne motnje so bile tudi drugod, saj je JLA grozila z napadi. Dovož in razvoz strateškega blaga, goriva in drugega tovora po Sloveniji je deloval skoraj brez zastojev.

Redno delo, skrb za potnike, delavce in še dejavno oviranje nasprotnika

Železnica je v vojni delovala skoraj brezhibno. Treba je bilo opraviti več dejavnosti hkrati. Zaradi zaprtih cest in letališč je bil obseg prometa velik. Poskrbeti je bilo treba za varnost potnikov, delavcev pa tudi pošilk in sredstev. Hkrati pa je bilo treba ovirati sovražnika in ga onemogočiti pri uresničevanju njegovih namenov. Železnica je pripravila večjo količino tirnic za izdelavo ovir – španskih jezdecov – ter jih pripeljala na mesta izdelave in uporabe.

Vse naloge je uspešno opravila. Škoda, ki jo je utrpela, je bila ocenjena na približno pet milijonov takratnih dinarjev (približno 385 tisoč nemških mark). Poškodbe vozil in proge so zaradi vojnega delovanja nastale na odsekih prog Maribor–Šentilj, Pragersko–Čakovec in Ormož–Murska Sobota, vendar so bile zaradi prizadevnosti železniških vzdrževalcev hitro odpravljene.

Med alarmi za zračne napade nastaja nov znak SZ

Resnejša situacija je nastala 2. julija, ko je bil sprožen alarm za zračni napad na Ljubljano.



Prizor iz osamosvojitvene vojne (Foto: Nova proga)

To se je dogajalo okrog 14. ure, ko so se delavci vračali domov. Poskrbeti je bilo treba za zaklonišča za potnike in delavce, ki so bili na delovnih mestih. Prav tedaj so se pri predsedniku poslovnega odbora pogovarjali o novem znaku Slovenskih železnic. Sindikati so namreč zahtevali odstranitev znakov JŽ z uniform in lokomotiv, in odločiti se je bilo treba, kako to urediti. Zaslišal se je močan pok. Slišati je bilo, kot da so raketirali televizijsko poslopje v bližini ali pa Ljubljanski grad. Poslušali smo radio, toda ni bilo nikakršnih obvestil. Umaknili smo se v zaklonišče. Pozneje je bilo pojasnjeno, da so letala JLA prebila zvočni zid in izstrelila tri izstrelke proti grajskemu hribu. V zaklonišču smo ostali približno tri ure. Istega dne je bila zaprta tudi proga Ljubljana–Sežana. Med Logatcem in Planino so enote Teritorialne obrambe postavile blokado, da bi s tem ovirali premik tankov iz Vrhnike proti italijanski meji. Proga je bila zaprta do 5. julija, promet pa je tekkel po obvozu čez Jesenice in Novo Gorico. Petega julija se je stanje umirilo in polagoma povsod normaliziralo.

V vojni so se zaradi zaprtih cest in letališč z vlakom vozili tudi politiki. Predsednik Milan Kučan se je 2. julija s sodelavci s posebnim vlakom peljal v Beljak na pogovore z nemškim



*Tiri in čas, št. 9
Osamosvojitve Slovenskih železnic
Josip Orbanic, November 1997*

zunanjim ministrom Hansom Dietrichom Genscherjem. Tudi slovenski funkcionarji so se iz Beograda v Ljubljano vrnili z vlakom.

Umik JLA iz Slovenije na 67 vlakih tankov in opreme

Na Brionih so s posredovanjem mednarodnih dejavnikov 7. julija 1991 dosegli trimesečni moratorij na osamosvojitvene dejavnosti Slovenije in Hrvaške. JLA se je umaknila v vojašnice in tragedija v Sloveniji je bila preprečena.

Osemnajstega julija je predsedstvo Jugoslavije sprejelo odločitev, da se bo JLA v treh mesecih umaknila iz Slovenije.

Avgusta je bilo tako odpelanih 67 vlakov tankov in druge opreme iz Slovenije. Naloženih je bilo še 16 vlakov, 45 vlakov pa so jih še načrtovali. Zaradi spopadov na Hrvaškem in prekinitev prometa med Zagrebom in Beogradom 13. septembra je na vagonih ostalo veliko vojaške opreme. Naloženih je ostalo 483 vagonov, vse do decembra, saj jih JLA ni mogla umakniti do 29. oktobra, ko je bil zadnji rok za njen umik iz Slovenije. Razložila jih je Teritorialna obramba Slovenije.

dr. Josip Orbanic

Prilagojeno po zbirki Tiri in čas; Osamosvojitve Slovenskih železnic, 1997 na straneh 10–15



Kratka zgodovina elektromotornih vlakov 311/315

Čela gomulke št. 207/208, 203/204 in 002 na postaji Ljubljana severna leta 2004 (Foto: Andraž Briški Javor)

Gomulke na naših tirih

V nekdanji državi je bilo leta 1962 z rekonstrukcijo ljubljanskega železniškega vozlišča in napredujočo elektrifikacijo treba nabaviti ustrezno število novih elektromotornih vlakov, EMV. Odločitev je padla na vozila poljskega proizvajalca Pafawag, ker je ponudil nižje cene in krajše dobavne roke kot

italijanski konkurenti, pa tudi zvezna komisija za industrijsko sodelovanje med Poljsko in Jugoslavijo je leta 1964 priporočila povečanje blagovne menjave med državama.

Poljaki so začeli razvijati svoje EMV že leta 1936 ob pomoči angleške firme Vickers, prva prava gomulka, kot jih poznamo danes, pa je prišla v promet leta 1954. Do leta 1962 so Po-

ljaki zase izdelali že 72 teh elektromotornih garnitur. Izpopolnjene različice pa so izdelovali vse do 1997.

Prvi tričlenik na naših tirih leta 1964

Junija 1964 je pripeljal na slovenske proge tričleniški EMV PKP EN57 in poizkusno vozil na progi Ljubljana–Jesenice.

Rezultati so bili dobri in tega leta je bila sklenjena pogodba za dobavo treh tričleniških in dvanajst štiričleniških garnitur, ki jih je potem uvozila Metalka. Redno so začele voziti na progi Ljubljana–Jesenice s prehodom na nov vozni red 1964/65. Motorniki so takoj dobili vzdevek gomulka – svoj priimek jim je posodil tedanji prvi sekretar Poljske združene delavske par-



Tričlenska enota vrste JŽ B 311/315-000 (št. 002) v Ljubljani leta 1966. (Foto: Vinko Kokot)



Gomulka JŽ B 311/315-119/120 in girek JŽ B 311/315-205/206 v Centralnih delavnicah v Mostah leta 1978. (Foto: Štefan Stepic)



Krmilni vagon JŽ B 315-121 v požaru uničene enote št. 121/122 in dizelska lokomotiva JŽ 642-014 v Mostah leta 1979. (Foto: Štefan Štepic)

tije Wladyslaw Gomulka. Sicer pa so dobili serijske oznake 311 za pogonski voz in 315 za krmilni voz s kabino za strojevodjo.

Tričleniki so bili sestavljeni iz krmilnega voza 315 (brez pogona) + pogonskega voza 311 + krmilnega voza 315 (brez pogona). Njihove inventarne številke so bile 311/315-000, moč 580 kilovatov, največja hitrost 110 kilometrov na uro, masa 128,8 tone, dolžina 64,77 metra. Imele so 180 sedežev in 312 stojšč.

V prvi pošiljki 12 štiričlenikov

V letih 1965 in 1966 je bilo dobavljenih 12 štiričlenikov – dodali so še en pogonski voz – ki so dobili inventarne številke 311/315-100. Njihova moč je bila 1216 kilovatov, masa 185 ton, dolžina 86,84 metra, imele so 256 sedežev in 408 stojšč. Od 22. 5. 1966 so ti EMV redno vozili med Ljubljano in Trstom.

V letih 1965-66 so tudi na Hrvaškem nabavili deset nekaj močnejših štiričlenikov za progo Zagreb-Reka.

Z dokončanjem elektrifikacije slovenskega železniškega križa se je pojavila potreba po dodatnih 15 elektromotornikih – ti, nekoliko modificirani štiričleniki so bili dobavljeni v letih 1974 in 1975. Dobili so inventarne oznake 311/315-200, imeli moč 1392 kW in zaradi spremenjene notranjosti samo 244 sedežev. S tem so gomulke prevzele lokalni potniški promet

na vseh elektrificiranih progah na Slovenskem.

Leta 1977 se je pokazalo, da je teh garnitur vendarle premalo, zato je bila sprejeta odločitev, da se pri proizvajalcu naroči deset krmilnih voz serije 315 in se na ta način pet štiričlenikov predela v deset tričlenikov. Ti krmilni vozovi so bili potem dobavljeni leta 1979, predelavo pa je opravilo podjetje TVT Boris Kidrič v Mariboru. S tem je naraslo število tričlenikov na 14.

Gomulke so v svojem življenju doživele marsikaj, nesreče in požare, tako da so posamezna vozila bila uničena in so potem garniture sestavili na novo. Najhujša je bila vsekakor nesreča 20. septembra 1976, ko je na postaji Preserje ob 5.51 prišlo do trčenja z vlakom Direkt-Orient, ki je v gosti megli prepeljal uvozni signal. Bilo je 17 smrtnih žrtev in 15 hudo ranjenih.

V samostojni državi Sloveniji trideset gomulk

Ob svojem nastanku leta 1991 so SŽ prevzele 13 tričlenikov in 17 štiričlenikov. Doba gomulk se je začela iztekati – nekatere garniture so prevozile že štiri milijone kilometrov. Leta 1999 se je začelo njihovo izločanje iz prometa, leta 2000 pa so prišli v promet prvi desiroji firme Siemens, ki naj bi gomulke nadomestili. Vendar jih je bilo premalo, tako da je devet gomulk ostalo v prometu (dva tričlenika in sedem štiričlenikov). V letih 2000 in 2001



Potniški oddelek na gomulki SŽ 311/315-203/204 leta 2013 (Foto: Andraž Briški Javor)

je stekel razrez v staro železo, leta 2003 so jih deset prodali v Italijo (ti pa so jih preprodali na Poljsko), poslednja dva tričlenika, namreč 311/315-002 in 311/315-014, pa so SŽ preko Slovaške prodale na Poljsko.

57 let zvestobe na naših tirih

Zadnje vožnje v rednem prometu sta 24. junija 2021 opravili gomulki z oznakama 311/315-207/208 in 311/315-209/210. Ob zaključku aktivne dobe gomulk smemo ugotoviti, da so se ti elektromotorni vlaki zelo dobro izkazali, saj so zvesto služili skoraj polnih 57

let. So pa bili obremenjeni s kar nekaj pomanjkljivostmi – na njih so naše delavnice izvedle nič manj kot 55 predelav. Vsekakor so si gomulke zaslužile, da jih ohranimo v spoštljivem spominu in da dva primerka kot tehniško dediščino ohranimo za muzejsko zbirko SŽ.

Izvleček iz prispevka, ki ga je napisal Andraž Briški Javor ob 50-letnici gomulk in je bil objavljen v Novi progi decembra 2014 na straneh 13-20.

Pripravil in priredil:
Mladen Bogić

Ob 50-letnici voženj gomulk na Slovenskih železnicah smo v Novi progi objavili natančen pregled zgodovine in tehničnih značilnosti gomulk, ki so v tem času vozile po naših tirih. Avtor prispevka z naslovom Gomulka sreča Abrahama; 50 let gomulk na Slovenskem je Andraž Briški Javor. Do prispevka lahko dostopate na spletni strani www.novaproga.si ali na povezavi:



50 let
zvestobe
Slovenskim železnicam



Foto: Miško Kranjec

Kaj bo z gomulkami v prihodnje?

EMV 311 je končala svojo delovno pot na Slovenskih železnicah. Njena življenjska doba je bila izjemno dolga. V tem času je naredila veliko kilometrov in prepeljala veliko potnikov. Dajala je kruh številnim železničarjem in njihovim družinam. Upravičeno si zasluži svoje mesto v naši zgodovini in

ta namen je tudi glavno vodilo, da jo ohranimo za spomin in naše zanamce.

Za zdaj v Tržišče na železniško postajo

V Tržišču deluje društvo Zagon, ki je zelo povezano z železnico. Pred leti smo že poskrbeli

za prvo izmed EMV 311, ki je po prihodu serije 312 končala svoje delo. EMV 311-001 je bila garirana na tiru 1 kar nekaj časa. Ostala je nedotaknjena in kot taka bila čez čas prodana novemu lastniku v Italijo. V času, ko je bila v Tržišču, se je ob njej in na njej dogajalo veliko. Ljubitelji so jo obiskovali in

fotografirali, otroci iz bližnjih osnovnih šol so si jo ogledovali in se seznanjali z njenim delovanjem in namenom, gasilci so imeli vajo reševanja in gašenja požara za primer morebitnega resnega primera požara, policija je imela vajo intervencij na vlaku ipd.



Močno pografitirana gomulka v Sevnici čaka na premikalno lokomotivo, ki jo bo odvela do postaje Tržišče.



Še zadnje priprave pred priklopom EMG 311-209 na dizelsko lokomotivo serije 643.

Krasila bo postajo s kapelico zavetnika železničarjev

EMV 311-209 bo tako med čakanjem na svoje mesto v muzeju tudi popestrila dogajanje na železniški postaji Tržišče. Na železniški postaji Tržišče deluje

tudi društvo Hrast Tržišče, ki združuje ljubitelje starodobnih vozil. V svojem voznem parku premorejo mnogo čudovitih starodobnikov, od motorjev, avtomobilov, džipov pa do traktorja in opreme. Menim, da bo gomulka med bivanjem pri nas

popestrila tudi njihovo delovanje, saj bodo imeli ljubitelji starodobnikov možnost ogledati si jo in jo spoznati. Obenem pa imamo na postaji Tržišče tudi prvo kapelico prvega zavetnika železničarjev, blažene-ga Antona Martina Slomška.

Tako, da bo sedaj vsakdo, ki bo obiskal kapelico, imel možnost ogledati si tudi gomulko in obratno.

Stanko Lazar



Gomulka na eni svojih zadnjih poti, nekaj kilometrov pred Tržiščem.

O zadnji vožnji gomulke

Zadnja vožnja EMV 311 209-210 je bila v soboto, 3. julija 2021, z odhodom iz Ljubljane točno ob 00.00. Prometnik, ki je postavil zadnji izvoz za vlak 9603, je bil Simon Mekše. Odhod vlaka 9603 je pospremil dolgoletni ravnatelj železniškega muzeja Mladen Bogič. Vlak je vozil na relaciji Ljubljana–Sevnica. Na svoji poti je imel postanek iz prometnih vzrokov na postaji Zidani Most. V Sevnici je bila EMV postavljena na slepi tir, na katerem je počakala na prestavitev z dizelsko lokomotivo v Tržišče, kamor so jo odpeljali 7. julija. EMV je garirana na tiru 1, kjer je bil prej

opravljen remont. Prometnik, ki je upravljal varnostno napravo med postavitvijo EMV na tir 1, je bil Roman Šmid. Vlekla jo je 643-014, njo pa je upravljal strojevodja Marko Kolman.

O vtisih z zadnje vožnje smo povprašali strojevodjo Stanka Lazarja. Povedal nam je:

»Da gredo gomulke "v pokoj", je bilo že dolgo jasno. Kot otrok sem se z njimi vozil k babici iz Ljubljane Polja do Pragerskega, kjer sem presedal na fiata do Čakovca. Vlaki so me vedno navduševali, zato sem bil zelo nemiren potnik. Vedno sem si želel videti, kaj je to kabina. Mama mi je pojasnila, da

se tja notri ne sme hoditi in me tako začasno pomirila, ampak sprevodnik pa mi je rekel, da jo greva lahko pogledat skupaj, če želim. Ne znam opisati tega veselja, ko sem stopil skozi vrata kabine in zagledal tisoč gumbov. Moje navdušenje je opazil tudi strojevodja in me posadil na kolena ter mi dovolil, da sem popiskal. Celo kontrolor sem imel v roki in speljal gomulko. In to je bil razlog, da sem danes tudi sam železničar in strojevodja z velikim ponosom.

Vse te misli in spomini so me preplavljali, ko sem odpeljal EMV 311 209-210 na njeno zadnjo samostojno pot. Spomi-

ni so segali daleč v preteklost, skoraj 45 let je že od tega. Kljub temu, da je po moje vedela, da jo peljem v pokoj, je bila zvesta do konca. Kot vedno prej. Od leta 1989 sem delal na njej in redko se mi je izneverila.

Zato je zdaj moja dolžnost, da bom poskušal skrbeti zanjo in jo čim prej pripeljati na za-sluzeni počitek v muzej. Vredna je vsega tega po vseh teh letih, ko mi je dajala kruh. Tolaži me tudi misel, da nisem edini, ki jo imam rad kot EMV in kot zgodovino SŽ. S skupnimi močmi nam bo uspelo!«

Stanko Lazar

Minevanje železniške stavbne dediščine

Naravni red stvari je, da se mora staro umakati mlademu. To velja tudi za stavbe. Včasih je umikanje neizogibno, včasih pa se mlado vede naduto in sproži izginjanje starega brez potrebe, iz čiste oholosti, češ, sedaj je moj čas! Kot da njemu čas ne teče!

Zgodi se, da je napoti dragocena stavbna dediščina, tako da bi jo bilo treba umakniti – ne podreti, temveč razstaviti in potem drugje ponovno postaviti. Tu pa imamo pri nas, v Sloveniji, slabe izkušnje. Naj spomnimo samo na imenitno ljubljansko Kozlerjevo hišo, ki se je morala vdati širitvi Titove ceste, z druge strani pa je nadvse dober zgled ljubljansko Tromostovje: Plečnik iz spoštovanja do ustvarjalnosti prednikov ni želel podreti starega kamnitega mostu iz leta 1842, ko je le-ta postal premajhen, temveč je raje v neposredni bližini zgradil dve brvi za pešce in tako povečal prepusnost.

»V imenu napredka« se zgrudi tudi marsikatera železniška stavba. Pa bi morali biti na to posebej pozorni, saj nam v je tkivo žlahtne stavbne dediščine nepopravljivo zarezala že stihija druge svetovne vojne! Da bi pomirili nadležne »kulturovar-

stvenike«, investitorji obljubijo, da bodo objekt premaknili na drugo lokacijo. Morda nekateri med njimi to tudi iskreno name ravajo, vse pa kaže, da jih večina obljublja s figo v žepu. Ko bo od stavbe ostal samo še preseljeni kup kamena in bo prišel čas za izpolnitev dane zaveze, jih ne bo več na tem položaju. Naslednik pa se ne bo čutil zavezanega:

»Pojdite k tistemu, ki vam je to obljubil!«

Kot primer naj navedemo ljubko postajno poslopje v Luciji na nekdanji ozkotirni železnici Trst–Poreč (1902–1935).

Naključje je hotelo, da je pisec tehle vrstic, ko je leta 1998 hodil po sledeh »Parenzanek«, srečal arhitekta novih blokov. Arhitekt mu je zaupal, da je sam predlagal ohranitev tega častitljivega poslopja, saj bi nove stavbe lahko razpostavil tako, da bi v loku obdali postajo, pa so mestni očetje to možnost zviška zavrnili: zgradba naj se preseli 300 metrov stran. Slike, ki jih je pisec potem posnel, so zgovorne:

Seveda so čez čas te ruševine umaknili, tako da danes o stari postaji v Luciji ni sledu.



Novi bloki na mestu nekdanje postaje Lucija



Gradbena ograja z deponiranim kamenjem nekdanje postaje Lucija »300 metrov stran«



Postaja Lucija, malo preden so jo porušili – slika iz knjige Roselli: Cara Parenzana, str. 256

Podoben obžalovanja vreden poseg se je nedavno zgodil ob rekonstrukciji postaje Divača. Kljub združenim naporom arhitektov in muzealcev se ni posrečilo ohraniti prelepe stare vodne postaje, čeprav je padla brez potrebe – treba bi bilo zgolj enega od tirov položiti nekoliko drugače – kar pa zaradi »potrjenih planov, na osnovi katerih so se črpala evropska sredstva, ni bilo mogoče«. Tudi tu je bila dana obljuba, da bodo poslopje le umaknili – ponovno naj bi ga postavili nekaj metrov stran od novih tirov. In rezultat:

Na dlani je, da na takšen način ni mogoče preseliti nobene zgradbe, saj bi jo bilo treba pod



Pogled čez gradbeno ograjo: iz takšnega neurejenega kupa ruševin ni mogoče rekonstruirati nekdanjega poslopja.



Podvoz v Zeleni Jami so ob gradnji dodatnega mostu razgalili, da je zasijal v vsej svoji kamniti lepoti.



Vodna postaja nekdanje Južne železnice na postaji Divača marca 2013

nadzorom strokovnjakov kontrolirano razstaviti – ne podreti! –, oštevilčiti gradnike, postopek dokumentirati in nato natančno slediti vnaprej pripravljene mu projektu. To pa terja čas in denar – obojega zelo veliko. Vse kaže, da v Sloveniji česa takšnega sploh ni mogoče izvesti, tudi zato ne, ker nimamo ustreznih izkušenj, da o denarju ne izgublamo besed. Edina rešitev je, da se takšne objekte ohrani in situ, da pa se jim nameni neka funkcija, ne nujno v zvezi s prvotnim namenom. Vsaka hiša rada vidi, da je v njej življenje, sicer se pospešeno stara.

Na srečo pa je mogoče tu in tam pokazati na dober primer: ko so leta 2009 v Ljubljani v Zeleni Jami za dodatni tir gradili nov železniški most, so stari



Od nekdanje vodne postaje v Divači sta bila julija 2015 na »novi lokaciji« le še oba vodna rezervoarja in nekaj ruševin.



Dodatni betonski most se je na južni strani postavil pred starega in ga, starčka, vzel v zaščito.



Tudi na severni strani že desetletja stoji dodatni železniški most pred starim podvozom.

obokani podvoz ohranili. Res, da predstavlja za cestni promet ozko grlo, vendar so problem dobro rešili s semaforji, predvideli so celo poseben interval, namenjen samo pešcem. Avtor tehle vrstic se vsak dan tod vozi v službo in iz lastne izkušnje trdi, da tudi v konicah promet pod podvozom zadovoljivo teče.

Človek si ne more kaj, da ne bi občudoval stavbarske umetnosti naših prednikov, ki so s zlaganjem kamnov v krožne oboke dosegli neverjetne nosilnosti. Na progi preko avstrijskega Semmeringa, odprti leta 1854, so na primer zgradili kar 16 velikih kamnitih viaduktov, ki so takrat morali nositi vozila z osno obremenitvijo manj kot

10 ton, danes pa čeznje vozijo vlaki z osno obremenitvijo 22,5 tone. In mostovi držijo brez tožbe!

Upajmo, da dobri zgledi vlečejo. Pred nekaj leti so se namreč v Kočevju srečali s podobno preizkušnjo: ob popolni rekonstrukciji železniške proge je investitor predvidel jugovzhodno od postaje, že na ob-

močju industrijskih tirov, zamenjavo obstoječega obokanega podvoza z večjim, armiranobetonskim. Ko so Kočevjarji zvedeli za to namero, so se zdrznili: da bi izgubili svoj »tunel«, ta žlahtni primerek stoletne kamnite dediščine?

Strinjali so se, da je vsekakor vreden ljubeče skrbi in varovanja. Zavzeto so se obrnili na investitorja, in ta jim je uvidevno prisluhnil. Mar ne bi bilo mogoče novi podvoz zgraditi takoj poleg starega in le-tega poslej nameniti samo pešcem in kolesarjem? Sposoben arhitekt bo brez dvoma znal novi podvoz oblikovno uglasiti s starim v smislu »Novo, mlado in močno se spoštljivo ozira po svojem predniku, le-ta pa se občudujoče naslanja na mladeniča, hvaležen, da mu je dovoljeno obstati.«

Investitor je resno obljubil, da bo preučil možnosti. Razumski pogled je seveda govoril, da so vsi načrti že pripravljeni in da je predvidena rešitev finančno najugodnejša, najracionalnejša.

Toda, kdor želi videti, mora gledati s srcem! Kje smo se že tega učili?

Mladen Bogić

Vse fotografije, razen postaje Lucija: Mladen Bogić



Podvoz v Kočevju, ozko grlo v cestnem prometu. Odlično je, da je bil podvoz ohranjen, ter da še danes stoji v bližini novega.

Iz fotoreportaže Prekrasno poletje 2021;
Zaključna dela na voznem omrežju na
gorenjski progi. (foto: Miško Kranjec)





www.novaproga.si