

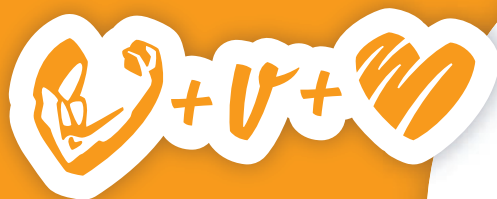
Novaproga

Revija Slovenskih železnic



50 let
zvestobe
Slovenskim železnicam

Uzemite si čas zase in spoznajte utrip središča Vitalis!



**SREDIŠČE
VITALIS**
*prostor gibanja
in ustvarjalnosti*

*Ob plačilu vsaj
10 polnih obiskov
mesečno – brezplačni
okulistični pregled!*

N Hladilniška pot 28
1000 Ljubljana
E info@sredisce-vitalis.si
W www.sredisce-vitalis.si

*Prijazno in strokovno osebje s
posluhom za potrebe in želje starejših!*

Starejši lahko razbremenite svojce in v prijetnem okolju ob skrbno načrtovanih dnevni aktivnostih ter zagotovljenih zdravih obrokih preživite dan. Če želite, vas zjutraj naš **prevoz** pričaka pred domačim pragom in dostavi v Vitalis, kjer od 8. zjutraj do 16. popoldan potekajo najrazličnejše **ustvarjalne aktivnosti** (od slikanja do plesa). Postregli vam bomo tri **kakovostne obroke** (malica, kosilo, malica), na zelenih površinah pred središčem Vitalis pa je **priložnost za oddih** ali delo na vrtnih gredicah. V popoldanskih urah je zagotovljen prevoz nazaj na vaš dom. Pridružite se nam v **središču Vitalis!**



Izberite program po vaši meri:

- ✓ **Polni**
od 8. do 16. ure | obroki: malica, kosilo, malica telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev | varno okolje | urejanje gredice | družabne igre.
- ✓ **Do vključno s kosilom**
od 8. do 12.30. ure | obroki: malica, kosilo | telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev | varno okolje | urejanje gredice | družabne igre.
- ✓ **Samo aktivnosti brez obrokov**
od 8:30. do 11:30. ure | telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev.
- ✓ **Aktivnosti z obroki**
od 8:30. do 12:30 ure | obroki: malica in kosilo | telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev.



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, Blaž Uršič, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemaajo 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. 2. 2015.



Oblikovanje naslovnice:
Bojan Repovž



Aktualno

Izražena visoka stopnja soglasja glede razvoja železniške infrastrukture

3



Aktualno

Dobrodelni praznični muzejski vlak

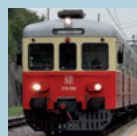
4



Aktualno

Po dvajsetih letih ponovno z vlakom do hrvaškega Džurmanca

8



50 let gomulk na Slovenskem

13



Reportaža

Z vlakom v Zahodne Julijske Alpe

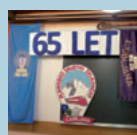
22



Zanimivosti

Shinkansen – prvi hitri vlak

28



Prosti čas

V gore zaljubljeni jubilanti

30



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Skupina Slovenske železnice je preseгла letošnje načrte in zastavljene cilje, in to kljub marsikaterim oviram, ki so nam stale na poti. O tem, kako krhka in vitalnega pomena za Slovenijo je železniška infrastruktura, nas je spomnila naravna ujma že takoj ob začetku leta. Sanacije uničenja, ki smo jo začeli takoj po ujmi, še nismo končali. Nedavno smo za promet z električnimi lokomotivami usposobili celoten odsek proge med Koprom oziroma Sežano in Logatcem iz primorske smeri. Dela pa se dejavno nadaljujejo na desnem tiru proti Borovnici. Celoten odsek naj bi bil saniran poleti prihodnje leto, električna vleka na desnem tiru med Logatcem in Borovnico, torej na celotnem odseku proti Primorski pa že kmalu spomladi.

Zadolženost skupine SŽ nenehno zmanjšujemo. Še leta 2013 smo bili zadolženi okrog 366 milijonov evrov, ta znesek pa je konec leta kar za 80 milijonov nižji. Vztrajno se nam povečujejata obseg dela in količina prepeljanega tovora. Zelo spodbudno pa je tudi to, da so tudi drugi odločevalci v Sloveniji in Evropi le spoznali, kako pomembne so naložbe v železniško infrastrukturo in kakšen multiplikativen učinek ima en sam evro, vložen vanjo.

Sredi leta smo prvič v zgodovini Slovenskih železnic priredili Dneve Slovenskih železnic, na katerih smo v nekaj dneh strnili in predstavili ključne dejavnosti, ki sestavljajo SŽ. Med drugim smo opozarjali na nujnost vlaganja v prometno infrastrukturo in v razvoj, ki bo tudi našemu gospodarstvu omogočil boljše temelje za prihodnost. Z veliko vložene energije in prizadevanji smo železničarji precej pripomogli k zavedanju o pomembnosti železnice za Slovenijo in izzivih, s katerimi se srečujemo. Na državni ravni je naša prizadevanja podprla politika, na evropski pa zavedanje o pomembnosti učinkovitih, varnih in okolju prijaznih transportnih povezavah delimo s prvo slovensko komisarko za promet pri Evropski komisiji. Za Slovenske železnice je bilo njeno imenovanje zelo dobra novica.

V zadnjih tednih je ponovno zelo aktualno razmišljanje o drugem tiru, ki bo nedvomno zelo dobro vplival na poslovanje Slovenskih železnic, Luke Koper in seveda vsega našega gospodarstva. Na spletu je mogoče najti različne ocene o višini potrebnih finančnih sredstev, natančne analize učinkov različnih variant gradnje, celo izračune, koliko tovora bi se lahko preusmerilo na druga pristanišča in proge, ki bi Slovenijo popolnoma obšle, in seveda še mnogo drugega. Večina dostopnih virov se osredotoča zgolj na negativne plati, ki jih ima to lahko na Slovenijo, in premalo na primer na to, koliko novega tovora, ki ga zdaj železniška podjetja prepeljejo na primer iz Italije neposredno na sever in nato na vzhod, preusmerilo na naše železniško omrežje, za koliko ur se bo skrajšal potovalni čas kontejnerja, ki potuje iz Benetk v Kijev, koliko manjši bodo stroški prevoza tovora, ki bo potoval neposredno proti vzhodu, jugovzhodu in severovzhodu. Sodobna železniška povezava bo močno prispevala k rasti in uspehu Luke in Železnic, hkrati pa lahko ključno spremeni tovarne tokove v bližnji okolici, in to ne glede na ogromne infrastrukturne projekte, ki potekajo blizu na severu. Ko se sprašujemo o smiselnosti infrastrukturnih projektov v Sloveniji, je dobro načrtovane projekte videti širše, z vidika evropskega gospodarstva in geopolitike. O zelo širokem razmišljanju in načrtih vsaj nekaj desetletij naprej pišemo v kratkem prispevku o kitajskih načrtih za vzpostavitev nove svilne ceste.

Naj zadnji letošnji uvodnik sklenem z besedami, ki smo jih uporabili v predstavitvenem filmu Slovenskih železnic, ki smo ga pripravili za tekmovanje European Business Awards in je dostopen tudi na spletu na znanih kanalih, in sicer: Slovenske železnice so evropske železnice, in te imajo svetlo prihodnost.

Spoštovani, pogumno v letu 2015!

Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci!

Ob željah, ki smo si jih izrekli pred letom dni, smo vedeli, da nas čaka naporno leto, saj se je finančna kriza še poglobljala, politične razmere so bile vse prej kot stabilne, tržne razmere pa so se še zaostrovale.

Slovenske železnice so bile pred več velikimi izzivi, eden izmed največjih je bilo prestrukturiranje naših finančnih obveznosti v višini skoraj 140 milijonov evrov. Vedeli smo, da bodo na javni železniški infrastrukturi potekala obsežnejša dela, zlasti na relaciji Pragersko–Hodoš, in da bo zato dodatno obremenjen železniški promet, vsi zaposleni pa še pod dodatnim pritiskom.

Vse omenjeno je zelo velik izziv že samo po sebi, ko pa je konec januarja Slovenijo prizadela vremenska ujma in uničila velik del železniške infrastrukture, pa ni ostalo veliko optimistov, ki bi si upali napovedati, da se bomo zmogli spoprijeti tudi s tako izkušnjo in da bomo pri tem tudi uspešni.

Zmogli smo zgolj zaradi močne pripadnosti podjetju in pripravljenosti večine zaposlenih, da v delo vložijo še več svoje energije in časa!

Rezultat naših naporov in prizadevanj je to, da bodo SŽ poslovno leto končale bistveno



bolj uspešno kot pretekla leta in celo bolj uspešno od zastavljenih načrtov.

Leto 2015 bo leto novih izzivov, in prepričan sem, da se bomo tudi z njimi učinkovito spoprijeli in leto sklenili še bolj uspešno kot letošnje.

Vsem vam in vašim bližnjim želim veliko uspeha, zdravja in osebnega zadovoljstva!

Še enkrat pa se vam želim zahvaliti za požrtvovalnost in odlično opravljeno delo v letu 2014!

Dušan Mes
Generalni direktor
Slovenskih železnic





Izražena visoka stopnja soglasja glede nadaljnjega razvoja železniške infrastrukture

Minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič, predsednik uprave Luke Koper Dragomir Matič, generalni direktor DRI Jurij Kač in generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes so sredi novembra skupaj s sodelavci udeležili predstavitvene vožnje s tovornim vlakom med Koprom in Borovnico.

Namen vožnje je bil prikazati razmere na progi Koper–Ljubljana, obseg škode, ki je nastal kot posledica žledu, ter sanacijska dela na progi. Na vlaku je potekal tudi delovni sestanek poslovodstev vseh treh družb in vodstva Ministrstva za infrastrukturo.

Gostje so si pred začetkom vožnje ogledali koprsko pristanišče in se na Tovorni postaje Koper vkrcali na tovorni vlak s 1500 tonami goriva, ki je odpeljal proti Ljubljani. Med potjo so si ogledali sanacijska dela, menjave električnih z dizelskimi lokomotivami ter nasploh potek prometa na tem, po letošnjem žledu izjemno poškodovanem odseku proge. Del poti – ki je zaradi počasnih voženj, križanj vlakov in velikega obsega dela na progi trajala skoraj 3 ure – so si minister in prvi možje treh družb ogledali tudi iz kabine električne lokomotive.

Minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič je dejal, da je današnji dogodek zanj pomenil temeljitejšo spoznavanje dveh vitalnih in za državo zelo pomembnih infrastrukturnih objektov, in sicer Luke Koper in t.i. »prvega« tira železniške povezave med Koprom in Ljublja-



Minister za infrastrukturo in generalni direktor SŽ med vožnjo z dizelsko lokomotivo

no. Delovni pogovor na vlaku je tekel predvsem o možnostih za povečanje kapacitet ter o pogledih, mnenjih in možnostih za izvedbo in zagon projekta 2. Tira. Osrednja pozornost je bila v pogovoru namenjena iskanju ustrezne finančne konstrukcije, pri čemer so se sogovorniki strinjali, da bo nujno treba pridobiti sredstva tudi izven proračuna oz. javno-zasebnega partnerstva. Ministra Gašperšiča je danes zanimal predvsem pogled obeh direktorjev na možnosti financiranja projekta in v pogovoru je bila dosežena visoka stopnja soglasja o tem, da vidike financiranja sogovorniki skupaj in podrobneje raziščejo in uskladijo v bližnji prihodnosti. Današnji sogovorniki

bodo zato pogovore v tej smeri intenzivno nadaljevali.

Dobrih 56 % celotnega pretovora koprskega pristanišča potuje po železnici, kar je samo lani pomenilo okrog 10,1 milijona ton blaga. Leta 2013 so v Luki Koper naložili oziroma razložili 432.634 vagonov, povprečno pa je iz koprskega pristanišča na dan odpeljalo in pripeljalo 54 vlakov.

Na delovnem sestanku so predstavniki ministrstva, Luke Koper, DRI-ja in Slovenskih železnic govorili tudi o prihodnjih



načrtih in nujnih investicijah v železniško infrastrukturo. Analize in primeri iz tujine kažejo, da ima en sam evro investiran v gradnjo infrastrukture večkratni učinek v gospodarstvu, ena milijarda evrov investicij v gradnjo infrastrukture pa ustvari ali ohrani dobrih 17 tisoč delovnih mest. Kakovostna infrastruktura občutno izboljša dostopnost in omogoča gospodarski razvoj.

Generalni direktor Slovenskih železnic, Dušan Mes je delovni sestanek ocenil kot zelo produktiven in pozitiven in dejal še: »Dejstvo je, da se količina tovora na tem odseku povečuje, vemo tudi kakšno je stanje na infrastrukturi, dejstvo pa je da moramo ves tovor prepeljati, ob tem pa hkrati dograditi in popraviti progo. Kljub vsem težavam smo skupaj z Luko Koper zelo konkurenčni, kar med drugim dokazuje tudi rast naročil.

Na Slovenskih železnicah se obseg tovora in obseg dela neprestano povečujeta. Kljub infrastrukturnim omejitvam in ozkim grlom na železniškem omrežju med Ljubljano in Koprom tovorni železniški promet in vzdrževanje infrastrukture potekata nemoteno in varno. Proge na več

odsekih v Sloveniji pa so danes izkoriščene skoraj do maksimalnih kapacitet. Letos tako skupina Slovenske železnice kot Luka Koper načrtujeta nadaljnjo rast obsega dela in prihodkov čemur morajo – če želimo za poslovne partnerje zagotoviti prevoze in kakovostne storitve še naprej – slediti tudi nadgradnje prog in investicije vanje.

S predstavitveno vožnjo in vzpostavitevjo še tesnejšega sodelovanja med ključnimi akterji slovenskega logistike ter Ministrstvom za infrastrukturo je bil narejen velik korak od zavedanja težav, ki jih ozka grla na določenih odsekih prog predstavljajo za slovensko gospodarstvo, do snovanja konkretnih načrtov za prihodnost.

Avtor fotografij:
Miško Kranjec



Delovni sestanek na vlaku



Pogovor gostov s strojevodjo Dobrivojem Subičem

Slovenske železnice izročile donacijo za opremo Pediatrične klinike UKC Ljubljana



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in strokovni direktor Pediatrične klinike dr. Rajko Kenda.

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je konec oktobra podaril šest tisoč evrov vredno donacijo za nakup opreme za Pediatrično kliniko Univerzitetnega kliničnega centra Ljubljana. Podjetja v skupini Slovenske železnice in poslovni partnerji so sredstva za kliniko zbirali med prireditvami ob Dnevih Slovenskih železnic.

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je ob predaji bona izrazil spoštovanje

do zaposlenih v Pediatrični kliniki in se jim zahvalil za izjemno odgovorne naloge, ki jih vsak dan opravljajo v kliniki. Dejal je tudi, da se na Slovenskih železnica dobro zavedamo težav in izzivov, s katerimi se spoprijema zdravstvo v Sloveniji, saj je podobno kot v železniškem sektorju ogromno odvisno od proračunskih sredstev in prazeporejanja denarja. Ob koncu nagovora pa je dejal še: »S poslovanjem v skupini Slovenske železnice bomo nadaljevali v začrtani smeri in še naprej izboljševali rezultate, prizadeval pa si bom, da na podoben način še večkrat sodelujemo.«

Generalni direktor UKC Ljubljana mag. Simon Vrhunec se je zahvalil donatorju za velikodušen prispevek k nakupu prepotrebne opreme za zdravljenje malih bolnikov. Poudaril je, da »donacije podpirajo uresničevanje prizadevanj in razvoja največje zdravstvene ustanove v Sloveniji. UKC Ljubljana kot vrhunska zdravstvena ustanova z visoko usposobljenim in motiviranim kadrom, ki je za veliko bolnikov v Sloveniji zadnja bolnišnica upanja, pri posodablja-



Od leve proti desni: dr. Rajko Kenda, mag. Simon Vrhunec, Dušan Mes in Melita Rozman Dacar.

nju opreme ne sme biti odvisna samo od velikodušnosti ter dobrosrčnosti posameznikov in podjetij. Zato iskreno pozdravljamo in jemljemo kot veliko spodbudo nedavno javno napoved ministrice za zdravje, da bo DTS (diagnostično terapevtski center), in kot njegov del ljubljanska urgencia, zgrajen v naslednjih nekaj letih.«

Strokovni direktor Pediatrične klinike prof. dr. Rajko Kenda, dr. med., višji svetnik,

je bon prevzel z besedami: »Na prvi pogled je morda videti, da imamo na Pediatrični kliniki vse, kar potrebujemo, pa žal ni tako. Stroški zdravljenja posameznih bolnikov znašajo tudi stotisoče evrov, zato smo v teh težkih časih še posebej veseli, da se najdejo podjetja, ki so pripravljena del svojih sredstev deliti s tistimi, ki jih potrebujejo še bolj od njih samih. Še enkrat hvala lepa donatorju in z veseljem vas bomo medse sprejeli še drugič.«



Prireditev so s svojim nastopom popestrili tudi plesalci odlične plesne skupine The Artífex.



Foto: Sanchin

Dobrodelni praznični muzejski vlak

V nedeljo, 14. decembra, je med Jesenicami in Bohinjsko Bistrico peljal praznični muzejski vlak, ki ga je vlekla znamenita parna lokomotiva Borsig. Vožnjo muzejskega vlaka smo organizirali Slovenske železnice, skupina Ejga za lepše Jesenice in Človekoljubno dobrodelno društvo Up. Slovenske železnice smo vožnjo pripravile v okviru dobrega sodelovanja s skupino Ejga za lepše Jesenice, ki smo ga začeli že predlani, ko so prostovljci v dobrodelni akciji urejali zunanost železniške postaje Jesenice.

Dobrodelne vožnje vlaka se je udeležilo okrog dvesto otrok in staršev. Otroke je na jeseniški železniški postaji obiskal dedek Mraz in jih pospremil na vožnjo proti Bohinjski Bistrici. Vožnja z muzejskim vlakom je bila obogatena z raznovrstnim zabavnim programom in ani-

macijami. V Bohinjski Bistrici so s harmoniko in pesmijo potnike prazničnega vlaka pričakali člani Kulturnega društva Bohinj.

Po dobri uri postanka v Bohinjski Bistrici je vlak odpeljal nazaj proti Jesenicam, med vožnjo pa je dedek Mraz otroke tudi obdaril. Gostje so lahko na vlaku, na katerem se je razlegel otroški smeh, ob slikovitih pogledih na gore, užili vse lepote tega edinstvenega potovanja. Starši, spremljevalci, predvsem pa otroci so se na vožnji prazničnega vlaka, ki ga je spremljal dedek Mraz, resnično sprostiti in veselili.

Na Slovenskih železnicah smo navdušeni nad velikim številom udeležencev, še posebej pa nad tem, da smo vsem otrokom in njihovim staršem, ki so se nam pridružili, omogočili čudovit dan.



Vstop na praznični vlak na Jesenicah



Sprejem gostov v Bohinjski Bistrici



Najpomembnejša gosta prazničnega vlaka



Znamenita parna lokomotiva Borsig 06-018

Razstava Nataše Šarkič v Železniškem muzeju

V petek, 12. decembra, zvečer je bilo v našem muzeju odprta majhna fotografska razstava avtorice Nataše Šarkič, mlade arheologinje iz



Beograda, ki je v Španiji na doktorskem študiju fizične antropologije. Nataša je s svojim arheološkim instinktom lani v Madridu odkrila nedotaknjeno garderobo v že davno opuščenih železniških delavnicah in bila navdušena nad tem, kako so uporabniki v šestdesetih letih preteklega stoletja izpopolnili in polepšali svoje garderobne omarice. Ta odsev minulih časov se je globoko dotaknil in nemudoma ga je fotografsko dokumentirala, preden bi ga »prvi dih zdrobil«. Zaželela si je predstaviti svoje doživetje tudi v Sloveniji in našla pot k nam, na naravno najprimernejšo lokacijo. Radi smo ji ponudili prostor v muzejskem vagonu. Razstavo si bo mogoče ogledati in ob njej malce pomeditirati do sredine januarja 2015.



Mati božja se je znašla med dvema magdalenama ...



Med občudovalci fotografij je avtorica Nataša Šarkič prva z desne.

SŽ-ŽIP se je predstavljajal z izdelki invalidskih delavnic



SŽ-ŽIP se je predstavljajal na številnih sejmih. Utrinek s sejma MOS v Celju

S poslanstvom družbeno odgovornega podjetja in zagotavljanja delovnih mest invalidom so v SŽ-ŽIP razvili tudi proizvodnjo dekorativnih izdelkov. Pohvalijo se lahko s širokim naborom lončarskih in svečarskih izdelkov. Pridobili so certifikat slovenske umetnostne obrti za ročno in unikatno ustvarjanje. Ob snovanju novih izdelkov so z namenom prepoznavnosti razvili tudi eko embalažo in logotip oziroma lastno blagovno znamko (oznaka: drevesce z zelenim deblom in rjavimi listi v razcvetu), ki poudarja ročno delo in uporabo do narave prijaznih trajnostnih materialov.

Letos so se v sodelovanju z drugimi družbami v okviru sistema SŽ in samostojno predstavili na sejmu LOS v Ljubljani, AGRA v Gornji Radgoni, MOS v Celju, Narava in zdravje v Ljubljani in na Festivalu za 3. živiljenjsko obdobje. Imeli so tudi prodajne stojnice na železniški postaji Ljubljana ob valentinovem, dnevu žena in ob dnevu spomina na mrtve, ob slednjem tudi na pokopališču Žale v Ljubljani in Dobrava v Mariboru, leto pa so končali s stojnico na sejmu Veseli december v Lju-

bljani. Izvedli so tudi več predstavitev izdelavnih postopkov v okviru delavnic v medgeneracijskem središču Vitalis in na Dnevih Slovenskih železnic.

Izdelki so sicer vedno na voljo v dveh prodajalnah SŽ-ŽIP – v Ljubljani in Mariboru. Splošna ugotovitev je, da kupci pozdravljajo tovrstno dejavnost in z veseljem posegajo po izdelkih, kar kaže na možnost nadaljnega razvoja, zato bo SŽ-ŽIP prihodnje leto poskušal projekt dopolniti s spletno prodajo.

Božo Leščanec



Stojnica v praznični Ljubljani

Najmlajše na glavni ljubljanski železniški postaji razveselili Božiček in pravljичne vile

V najbolj prazničnem času leta, decembra, ko se za trenutek čas tudi ustavi in si zaželimo obilo lepega, je vsakomur dovoljeno zaživeti pravljичni čas. Božiček v družbi pravljичnih vil je nekoliko pohitel in na glavni železniški postaji v Ljubljani razveselil najmlajše. Okrog petdeset malčkov iz ljubljanskih vrtcev je navdušeno prisluhnilo Božičku in pravljичnim vilam, ki so jih tudi pogostile in razveselile z darili. Slovenske železnice-Potniški promet že vse od leta 2005 sodelujemo z organizatorji prireditve Pravljična dežela v Celju.

Pravljični vlaki v Celje

Decembra so vlaki z vseh koncev Slovenije že skoraj tradicionalno pripeljali številne malčke in tiste malo starejše v Celje, da so v prazničnem času doživeli Pravljično deželo. Od 12. do 31. decembra je v Celje zapeljalo kar dvajset pravljичnih vlakov. V središču knezjega mesta



so pravljичne vile Pravljične dežele gostile številne glasbene goste in različne pravljичne junake. Na najmlajše pa so čakale

tudi številne pravljичne skrivnosti, preseñčenja, pravljичno rajanje, vilinski ples in še marsikaj zanimivega.





Po dvajsetih letih ponovno z vlakom do hrvaškega Džurmanca

Neposredna železniška povezava Zagreb–Rogatec–Celje je bila ukinjena v devetdesetih letih prejšnjega stoletja. Po razpadu Jugoslavije se je na progi med postajama Sv. Rok ob Sotli in Džurmanec v sosednji Hrvaški močno zmanjšalo število potnikov. Zaradi novih državnih meja so se začele pojavljati določene težave pri vzpostavljanju mejnih kontrol in uvajanju novih mednarodnih predpisov ter dovoljenj za vožnjo železniških garnitur, kar je sovplivalo na to, da so med postajama prenehali voziti potniški vlaki.

Od Sv. Roka ob Sotli, zadnje železniške postaje v Sloveniji na tem odseku proge, do Džurmanca je proga dolga dobrih šest kilometrov, od tega pa je leži dober kilometer na slovenski strani meje. Po progi vlaki niso vozili dobrih dvajset let, zato so bila obnovitvena dela nujna. V SŽ-Infrastruktura so v okviru sredstev, namenjenih za redno vzdrževanje železniške infrastrukture, opravili vsa potrebna vzdrževalna dela in progo ponovno usposobili za varno vožnjo potniških vlakov.

Na dan med krajema vozita dva vlaka, ki sta prej vozila med Svetim Rokom ob Sotli in Rogatcem, po novem pa vozita do Džurmanca.

Za podaljšanje železniške povezave do Džurmanca smo se na Slovenskih železnicah odločili med drugim tudi zaradi povečanega zanimanja za omenjeno železniško povezavo ter dobrega sodelovanja s Hrvaškimi železnicami.

V preteklosti je bila železniška povezava med krajema edina možnost za mnoge, ki so iz tega dela Hrvaške hodili na delo v Slovenijo. Na mesec se je takrat z vlaki prepeljalo med dva in pol do tri tisoč potnikov. O natančnem številu potnikov za zdaj še ne moremo govoriti,



Na postaji v Rogatcu

gotovo pa je, da bo omenjena povezava pomembno prispevala k razvoju tega maloobmejnega območja.

Slovesnost ob ponovnem odprtju

Štirinajstega decembra so tri občine, Rogatec, Hum ob Sutli in Džurmanec, pripravile prireditve ob odprtju obnovljene proge. Slovenske železnice so



Mag. Boštjan Koren, direktor SŽ-Potniški promet, d.o.o.

zagotovile potniški vlak, s katerim so se številni zbrani gostje pred osrednjo prireditvijo lahko popeljali iz Rogatca v Džurmanec in nazaj.

Prireditev so se udeležili številni slovenski in hrvaški visoki politiki, med drugim minister za gospodarski razvoj in tehnologijo Zdravko Počivalšek, hrvaški minister za pomorstvo, promet in infrastrukturo Siniša Hajdaš Dončić ter veleposlanika Slovenije in Hrvaške, Vojko Volk in Vesna Terzić.

Župan občine Rogatec Martin Mikulič je ob pozdravnem nagovoru izrazil navdušenje nad ponovnim odprtjem proge in dejal, da je to za vse potnike in domačine velik dogodek. Poudaril je, da ima odprtje velik pomen za turizem v obmejnih občinah in za gospodarstvo na sploh.



Nad vožnjo vlaka so bili navdušeni tako stari kot mladi

Prireditve v Rogatcu in Džurmancu se je ta dan udeležila številna delegacija s Slovenskih železnic, ki so jo sestavljali generalni direktor Dušan Mes in direktorji SŽ-Tovorni promet, SŽ-Potniški promet, SŽ-Infrastruktura in SŽ-Vit.

Direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren je goste pozdravil v imenu Slovenskih železnic in dejal, da mu je v ve-



V strojevodski kabini



Obvezni pregled dokumentov

liko čast, da sodeluje pri tako pomembnem dogodku za obmejne občine in celotno Slovenijo, ter da je navdušen nad tem, koliko krajanov se je zbralo in ob progi pozdravljalo goste na vlaku do Džurmancu.

Med prireditvami, ki so trajale od zgodnjega dopoldneva do tretje ure popoldne, so se predstavili številni glasbeniki in kulturniki, gostje pa so lahko poskusili vrhunske domače kulinarične dobrote in se prepričali, da je gostoljublje domačinov v tem delu Slovenije resnično veliko.



Dobrodošlica v hrvaškem Džurmancu

Kitajska gospodarska delegacija na Slovenskih železnicah

Konec novembra je Slovenske železnice obiskala gospodarska delegacija iz Kitajske, ki so jo sestavljali predstavniki kitajskega podjetja China Railway Construction Corporated Limited (CRCC) ter predstavniki podjetja Andaz Global Solution.

Delegacijo je sprejel generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. Gostom je predstavil organiziranost in poslovanje skupine Slovenske železnice ter prihodnje načrte podjetij v skupini. Člani delegacije so predstavili možnosti in morebitne ovire za sodelovanje s slovenskimi podjetji. Predstavniki CCRC so predstavili svoje podjetje in izrazili veliko zanimanje za sodelovanje s Slovenskimi železnicami. Zanje je najbolj

zanimivo področje gradnje, zato se zanimajo predvsem za sodelovanje z Železničarskim gradbenim podjetjem. Po njihovih besedah so področja morebitnega sodelovanja ravno infrastrukturni projekti v Sloveniji ter na območju drugih držav nekdanje Jugoslavije. Slovenskim železnicam so med drugim ponudili pomoč pri pridobivanju posla v tujini, podrobno pa so se pogovarjali tudi o pretoku prometa po slovenskem železniškem omrežju ter ozkih grlih na infrastrukturi, ki bi lahko prihodnjo rast obsega tovora v Sloveniji ovirali.

Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic je po sestanku dejal: »Sestanek je bil zelo produktiven in gostje so



predlagali, da se z njimi spet srečamo. Za Slovenske železnice so njihovi predlogi zanimivi.«

Gosti so izrazili navdušenje nad predstavitvijo in gostoljub-

nostjo na Slovenskih železnicah, ter dejali, da vidijo velik gospodarski potencial v infrastrukturnih projektih ter se zavedajo velikega pomena železnic za prihodnost Evrope.



Projekt ADB Multiplatform za zeleni transport

Sodelovanje v mednarodnih projektih, ki jih sofinancira Evropska unija, je za podjetja skupine Slovenske železnice dobrodošla priložnost za uvajanje novih storitev ter izmenjavo izkušenj v čezmejnem okolju. Enega od največjih programov mednarodnega sodelovanja, South East Europe Transnational Cooperation Programme (SEE), je Evropska unija od leta 2007 do konca 2014 sofinancirala z namenom spodbujanja prostorskih, ekonomskih in družbenih integracijskih procesov. Jugovzhodna Evropa lahko namreč zaradi svoje lege na križišču Evrope, Azije in Afrike igra pomembno vlogo v tovarnem transportu in v promociji mednarodne trgovine, zlasti med Daljnim vzhodom in Srednjo Evropo.

V programskem obdobju Jugovzhodne Evrope je možnost sofinanciranja pridobilo kar 122 različnih mednarodnih projektov. Eden od njih je bil tudi strateški projekt ADB Mul-

tiplatform, ki je potekal v okviru prednostne naloge »Izboljšanje dostopnosti«. Projekt Adriatic-Danube-Black Sea multimodal platform je združil kar 42 projektnih partnerjev iz 13 držav, izmed katerih sta bila projektna partnerja tudi SŽ-Tovorni promet in Prometni institut Ljubljana.

Projekt ADB Multiplatform se je osredotočal predvsem na izboljšanje kakovosti transporta blaga, nadgradnjo standardov s področja transportnih storitev, razvoj enotnih modelov trajnostnega upravljanja integriranih logističnih verig in na možnosti pritegnitve inovativnih investicij. Osrednje projektno dejavnosti so bile zgoščene na analize izboljšanja kakovosti in učinkovitosti okolju prijaznejšega večmodalnega prometa z ukrepi za učinkovitejšo uporabo obstoječe infrastrukture na območju Jugovzhodne Evrope.

27. novembra, je v italijanskem Bariju potekala sklepna konferenca projekta, na kateri

so bili širšemu partnerstvu in udeležencem konference predstavljeni glavni rezultati projekta. Projektni partnerji so tudi podpisali pismo o nameri, s katerim si želijo izboljšati sodelovanje med ključnimi zasebnimi in javnimi deležniki ter vladami držav, ki delujejo na območju projekta ADB Multiplatform. V njem so se zavzeli za vzpostavitev kakovostnega omrežja tovarnih koridorjev in terminalov v Jugovzhodni Evropi in poudarili, da je za konkurenčnost držav nujen integriran, učinkovit in trajnosten transportni sistem.

Na sklepni konferenci so bile predstavljene dejavnosti za odpravo institucionalnih ovir na mejnih prehodih, ustanavljanje multimodalnih razvojnih centrov in njihovo nadaljnje sodelovanje, poročila o preprečenih zunanjih stroških prometa, rezultati in aplikacije izvedenih pilotnih projektov, dejavnosti za vzpostavitev enovite informacijske aplikacije za sledenje vlakov

in promocija samega projekta ter njegovo sodelovanje z drugimi projekti.

SŽ-Tovorni promet je v projektu ADB Multiplatform deloval na naslednjih področjih:

- spodbujanje nadvladalnega sodelovanja med državami na področju večmodalnega tovarnega prometa;
- promoviranje in širjenje znanja in najboljših praks v sklopu večmodalnega tovarnega prometa;
- sodelovanje pri raziskavi o obstoječih informacijskih sistemih za sledenje in spremljanje vlakov na območju držav projektnih partnerjev;
- sodelovanje pri izdelavi skupnega informacijskega sistema za sledenje in spremljanje železniškega prometa na projektnem območju;
- sooblikovanje ADB modela za razvoj multimodalnih razvojnih centrov;
- sodelovanje s partnerji pri vzpostavitvi pogojev za ra-



- zvoj multimodalnega razvojnega centra v Sloveniji;
- raziskave integriranih sistemov vodenja carinskih postopkov (CMS) za pospeševanje carinskih postopkov in zmanjševanje s tem povezanih administrativnih ovir;
- oblikovanje ADB pilotnih tovornih transportnih koridorjev s potekom prek železniškega omrežja SŽ in
- oblikovanje in sprejetje metodologije, ki na podlagi obstoječega znanja omogoča

izračun zunanjih stroškov na izbranih koridorjih.

Prometni institut Ljubljana je v projektu ADB Multiplatform poleg sodelovanja pri izvedbenih dejavnostih celotnega projektnega konzorcija sodeloval tudi pri naslednjih raziskovalnih dejavnostih:

- vodenje dejavnosti analize zunanjih prometnih stroškov vseh prometnih sistemov na ADB Multiplatform pilotnih koridorjih;

- raziskava stanja internalizacije zunanjih stroškov tovornega prometa ter oblikovanje predlogov ustreznih ukrepov za njihovo zmanjšanje v državah projektnih članic;
- koordinacija in izvedba raziskave institucionalnih ovir, standardov in postopkov na mejnih prehodih ADB multimodalnih koridorjev;
- obravnava delovanja varnostnih, licenčnih in dodeljevalnih organov za železniški

- promet v državah projektnih partnerjev in
- vzpostavitev multimodalnega razvojnega centra v Sloveniji ter njegovo povezovanje z drugimi multimodalnimi razvojnimi centri v regiji Jugovzhodne Evrope.

Rezultati projekta so objavljeni na internetni strani projekta, do katere lahko dostopate prek www.adbmultiplatform.eu.

Poslovna konferenca

Optimizacija procesov in dobre prakse v logističnih terminalih

Prometni institut Ljubljana in Regionalni razvojni center Koper, partnerja na evropskem projektu OPTIMIZEMED, sta v začetku novembra v sodelovanju s Slovenskimi železnicami organizirala poslovno konferenco v zvezi z optimizacijo procesov v logističnih terminalih. Dogodek je bil namenjen predstavitvi dosedanjih izkušenj, dobrih praks in priložnosti, ki jih ponuja uporaba sistemov in orodij za optimizacijo delovnih procesov v logističnih terminalih.

Konferenca je bila organizirana v okviru EU projekta OPTIMIZEMED in sofinancirana s strani EU. Glavni cilj projekta OPTIMIZEMED je izdelava interaktivnega spletnega orodja, ki vključuje zbrane podatkovne baze podatkov sedmih EU projektov in omogoča pomoč udeležencem v transportni verigi pri načrtovanju transportnih poti ter ponuja tudi druge koristne informacije pri poslovanju.

V uvodnih govorih sta dr. Peter Verlič, direktor Promet-

nega instituta Ljubljana ter Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovorni promet poudarila pomembnost sodelovanja med posameznimi akterji na področju logistike. Melita Rozman Dacar je še posebej izpostavila pomembnost sodelovanja med Slovenskimi železnicami in Luko Koper.

Po uvodnem pozdravu gostiteljev so bile predstavljene različne rešitve in načrti s področja optimizacije dela na logističnih terminalih in v transportu. V okviru dogodka je bila predsta-

vljena tudi zasnova spletnega orodja (optimized.info), ki med drugim vključuje podatke o logističnih terminalih, ladijskih linijah, pomorskih nesrečah, zakonodaji ter spletno orodje za planiranje transportnih poti.

Dogodka so se udeležili predstavniki vseh večjih logističnih terminalov Sloveniji, v med drugim tudi iz Luke Koper, Slovenskih železnic in BTC Ljubljana ter špediterji, predstavniki univerz in drugi.

Prometni institut Ljubljana



Božičkovi vlaki za otroke železničarjev

Decembra so Slovenske železnice za otroke železničarjev organizirale več vlakov na katerih je najmlajše obiskal in obdaril Božiček. Voženj z Božičkovimi vlaki, ki so vozili ves teden pred božično-novoletnimi prazniki, se je udeležilo več kot 1600 otrok železničarjev iz vse Slovenije.

Otroci in starši so bili nad znamenito muzejsko lokomotivo Borsig in skrbno urejenimi vagoni, vidno navdušeni. Božiček je najmlajše na vlaku tudi obdaril, staršem pa zaželel veliko uspeha v novem letu.



Gomulka sreča abrahama

50 let gomulk na Slovenskem



Pravkar obnovljena gomulka SŽ 311/315-203/204 v Kranju leta 2012

Konec lanskega leta je minilo že pet desetletij, odkar so na slovenske tire zapeljale prve gomulke, železničarjem in mnogim potnikom dobro znani rdeče-kremasti elektromotorni vlaki poljskega izvora, vrste SŽ 311/315. Nekateri, sicer novejši primerki so se vse do danes obdržali v prometu in še vedno pomenijo nepogrešljiv del voznega parka električnih vlečnih vozil.

Začetki elektrovleke pri nas in njen razvoj v šestdesetih letih

Začetki elektrifikacije železnic na Slovenskem segajo v leto 1936, ko sta bili z enosmernim sistemom napajanja napetosti 3 kV elektrificirani dve progi na ozemlju, ki je bilo tedaj sestavni del Italije: Trst–Postojna in Pivka–Reka. Po drugi svetovni vojni, ko je slovenska Primorska pripadla Jugoslaviji, je tu ostalo sedemnajst električnih lokomotiv Italijanskih državnih

železnic (FS) vrste E 626 – na Jugoslovanskih železnicah (JŽ) vrsta 361 –, poleg teh pa le nekaj elektromotornih vlakovnih enot FS Ale 880 in Ale 883, ki so bile nazadnje poimenovane s serijskimi oznakami JŽ AB 312 in AB 310 ter so vozile na reški progi. Tehnične podatke in kratak pregled zgodovine slednjih povzemam po češkem avtorju Karlu Benešu.

Tri enočlenske elektromotorne vlakovne enote (oziroma električne vagone) vrste JŽ AB



Gomulka SŽ 311/315-225/226 kot potniški vlak št. 2408 iz Ljubljane na Jesenice v Radovljici leta 2011

50 let gomulke na Slovenskem



»Litorina« JŽ 312-003 v Postojni leta 1973. Foto: Primož Ozvald

312 sta izdelali podjetji OM in EM v letih 1938 in 1939. Imeje so razporeditev osi B₀'B₀', nazivno moč 340 kW, največjo dovoljeno hitrost 130 km/h in 88 sedežnih mest. Na FS so bile označene: ALe 880.005, 025 in 0101, na JŽ so najprej leta 1947 dobile oznako EMK z ohranitvijo vseh števil, leta 1958 so bile preoznačene na Emot 880-001 do 003, leta 1960 pa na AB 381-001 do 003 – pri čemer vagon AB 381-002 ni več obratoval. Preostali dve »litorini« sta bili v zadnjem obdobju označeni z AB 312-001 in 003, iz prometa pa sta šli konec sedemdesetih let prejšnjega stoletja.

Še eno vozilo italijanskega izvora je bila tričlenska enota, sestavljena iz vagonov AB 310-001, B 314-001 in AB 310-002. Krmilna motorna vagona serije AB 310, izdelana v tovarnah Fiat, EM in Breda v letih 1942 in 1946, sta v osnovi tvorila dvočlensko enoto. Imela sta razporeditev osi B₀'B₀', nazivna moč vsakega od njiju je bila 687 kW in največja dovoljena hitrost 110 km/h. Na FS sta nosila oznaki ALe 883.022 in 036, na JŽ pa AB 310-001 in 002. Izvora vmesnega priklopnega vagona B 314-001 podrobneje ne poznamo; nekateri viri omenjajo

celo dva priklopnika, B 314-001 in 002.

Da bi ohranili enoten sistem električne vleke, so novoelektrificirane proge v Sloveniji še naprej opremljali z enosmernim sistemom napetosti 3 kV – čeprav se je v drugih delih Jugoslavije, z izjemo proge Reka–Zagreb in drugih prog v okolici Reke, uveljavljal izmenični sistem napajanja 25 kV 50 Hz. Jeseni 1962 je bila do konca elektrificirana proga od Postojne do Ljubljane, za razvoj železnic pa je bilo prelomno leto 1964, ko je bila dokončana rekonstrukcija in elektrifikacija proge od Ljubljane do Jesenic. Zamenjava parnih lokomotiv z električnimi je pomenila znatno manjše stroške vleke in povečanje prepustnosti prog, z uvedbo elektromotornih vlakov pa je potovanje po železnici postalo bistveno hitrejše in udobnejše. Skupnosti železniških podjetij (SZP) Ljubljana in Zagreb kot del JŽ sta se odločili za poljskega proizvajalca Pafawag. Na to odločitev je vplivalo zasedanje komisije za industrijsko sodelovanje držav Poljske in Jugoslavije 16. aprila 1964, na katerem so sklenili povečati blagovno menjavo. Poleg tega so Poljaki

vlake ponudili po nižji ceni in s krajšim rokom dobave kakor italijanski proizvajalci Fiat, OM in Breda, katerih izdelek je bil sicer za jugoslovanske proge najustreznejši.



Prva izdelana gomulka še v rednem prometu: PKP EN57-001 na postaji Nowy Sącz leta 2005



Tablica proizvajalca enote 5Bg/6Bg s tovarniško številko 033 (SZ 311/315-221/222)

Razvoj elektromotornih vlakov na Poljskem

Na Poljskem so, ob pomoči angleškega podjetja Vickers, elektromotorne vlake začeli izdelovati leta 1936, ko je bilo – z enosmernim sistemom napetosti 3 kV – elektrificirano varšavsko železniško vozlišče. Nazadnje so bili označeni kot serija EW51 oziroma EW52. V začetku petdesetih let je Poljskim državnim železnicam (PKP) nekaj deset elektromotornikov z rebrasto ojačano pločevino bočnih sten vagonov – vrste PKP EW54 – dobavila švedska tovarna ASEA. Državna tovarna vagonov v Wroclavu (Państwowa Fabryka Wagonów we Wrocławiu, poznejši Pafawag) je svoj prvi motornik dodelala leta 1954. Tovarniška oznaka je bila 1B/2B, oznaka na železniški upravi pa EW53. Pri njegovem snovanju so izkoristili tako predvojne izkušnje domačih strokovnjakov kakor tudi angleško in švedsko znanje.

50 let gomulke na Slovenskem



Komandni prostor in potniški oddelek enote Pafawag 5B/6B, s prospekta firme Kolmex

vse vozile v Varšavi, to pa do leta 1995, ko so bile še zadnje odpisane in zatem razrezane v staro železo.

Ob pospešenem napredovanju elektrifikacije poljskih prog – z enakim sistemom napajanja kakor v Sloveniji – pa so potrebovali povsem nov elektromotornik, ki bi bil primeren tudi za nizke perone na podeželju. Zasnovali so elektromotorno vlakovno enoto Pafawag 5B/6B, ki je bila v električnem in mehničnem smislu enaka predhodnemu tipu. Prvi primerek te

ED73-001, je iz tovarne prišla leta 1997.

Nakup elektromotornikov

Junija 1964 je bil s Poljske začasno uvožen tričlenski motornik vrste PKP EN57, ki je bil prilagojen poljskim razmeram in opremljen z napisi v poljščini. Poskusno je vozil na relaciji Ljubljana–Sežana; kot je bilo mogoče ugotoviti, je bil to najverjetneje EN57-082. Ker se je pokazal za tehnično ustreznega, je bila 25. avgusta 1964

bilo podjetje Kolmex iz Varšave. Ob podpisu pogodbe so določili tudi oplesk novih vlakov, ki naj bi bil spodaj rdeč, med okni kremast, na strehi pa srebrn. Na Poljskem so jih barvali podobno, le rdeči del, pod okni, je bil tam moder. Štiričlensko enoto so skonstruirali posebej za JŽ, in sicer tako, da so obstoječi tričlenski dodali še en vmesni pogonski vagon. Za PKP so take enote – ki zlahka premagujejo tudi težje vzpone – začeli izdelovati šele leta 1976, ob elektrifikaciji gorske proge iz Krakova v Zakopane, in so dobile oznako EN71.

Prve vožnje novih vlakov

SŽP Ljubljana je nove tričlenske vlake prevzela v uporabo 11. decembra 1964. Tovarniškemu tipu 5B/6B je na JŽ pripadla serijska oznaka B 311/315. Pogonskim vagonom tipa 6Ba so dodelili številke B 311-001, 002 in 003, medtem ko so bili krmilni vagoni tipa 5Ba oštevilčeni od B 315-001/002 do 005/006. Misleč celotne enote, ker so te nedeljive, često navažajo le njihove pogonske vagonne. 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). Novi gomulki sta 27. novembra



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

Prvo v celoti na Poljskem narejeno elektromotorno vlakovno enoto je predstavljal tip Pafawag 3B/4B ali serija PKP EW55 – »pragomulka«, tričlenska enota, ustvarjena z mislijo na mestni in primestni promet v Katovicah in Varšavi. Namenjena je bila za vožnje po progah z visokimi peroni: na boku vsakega vagona je imela troje samogibnih vstopnih vrat brez stopnic. Vzdolž celotnega vozila so potekala tri rebra, značilna tudi za gomulke, medtem ko jih starejši poljski motorniki sploh niso imeli. Čelo – s smerno tablo, s tremi šipami, z žarometi, kakršne so imele tudi parne lokomotive, in s samodejno spenjačo – je bilo že skoraj čisto tako oblikovano kakor pri gomulkah. V letih 1958–1962 so izdelali 72 pragomulk, z lesenimi klopami v potniških oddelkih. Od zgodnjih šestdesetih let naprej so

vrste, PKP EN57-001, z oblazinjenimi sedeži 1. in 2. razreda, je iz dvoran vroclavske tovarne na poizkusno vožnjo odpeljal 22. decembra 1961, v rednem prometu pa je začel voziti 12. januarja 1962 v Krakovu. Sestavljala sta ga dva krmilna priklopnika tipa 5B (natančneje: podtipa 5Ba) na obeh koncih, med katera je bil vpet pogonski vagon tipa 6B (podtipa 6Ba) – ta je imel na strehi nameščena dva škarjasta odjemnika toka. Na boku vsakega od vagonov je bilo dvoje samogibnih vrat s stopnicami, vdelanimi v ogrodje vagona. Množična proizvodnja je stekla leta 1962 in trajala vse do sredine devetdesetih (!) let. Nekaj deset najstarejših enot je bilo dodeljenih kurilnicama v Krakovu in Katovicah, postopno pa so se razširile po vsej Poljski. Skupaj jih je – izključno za Poljsko in Jugoslavijo – nastalo kar tisoč petsto. Najnovejša, PKP

sklenjena pogodba o nakupu treh tričlenskih in dvanajstih štiričlenskih elektromotornih vlakovnih enot s sedeži 2. razreda. Uvozilo jih je Trgovsko podjetje za uvoz in izvoz Metalka iz Ljubljane, poljski izvoznik pa je



Ista gomulka nekaj deset let pozneje: SŽ 311-002 kot potniški vlak št. 2409 z Jesenic v Ljubljano pri Podnartu leta 2003



Štiričlenska enota vrste JŽ B 311/315-100 (št. 117/118) na postaji Ljubljana severna leta 1966. Foto: Vinko Kokot

1964 – kot otvoritvena vožnja električnega vlaka na Gorenjsko – iz Ljubljane na Jesenice pripeljali v samo 46 minutah. Redno so začele voziti prav na tej progi, in to že z novim voznim redom 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.

Tričlenska enota vrste B 311/315-000 (t.i. podserije 000) je imela razporeditev osi 2'2' + B₀'B₀' + 2'2', nazivno napetost v voznem omrežju 3 kV, dosegala je največjo hitrost 110 km/h in pospešek 0,60 m/s². Obratovala je lahko zgolj kot celota. Nazivna moč vozila – s štirimi vlečnimi motorji Dolmel LK450 moči 145 kW – je znašala 580 kW, lastna masa 128,8 t in dolžina čez spenjačo 64,77 m. V njem je bilo 180 sedežev 2. razreda in 312 stojšč. Na vseh je bila vgrajena zračna in elektropnevmatska zavora Knorr ter ročna zavora. Iz enega komandnega prostora je bilo moč upravljati do tri enote v spregi, kar je omogočala samodejna spenjača Scharfenberg z mehansko, zračno in električno povezavo. Enote B 311-001, 002 in 003 so bile edine tričlenske, ki so prispele s Poljske. Niso imele snežnega pluga niti odbojnikov, vse nadaljnje enote pa so to imele.

V letih 1965 in 1966 je sledilo dvanajst štiričlenskih ele-

ktromotornih vlakovnih enot. Vmesna pogonska vagona tipa 6Bb sta bila na JŽ prav tako označena s serijo B 311, krajna krmilna vagona tipa 5Bb pa z B 315; zaporedne številke so bile od 101/102 do 123/124. Prva enota vrste B 311/315-100

(podserije 100) je bila torej B 311/315-101/102 (ali krajše: B 311-101/102), naslednje pa po tem vzorcu: 103/104, 105/106, 107/108 ... Razporeditev osi je bila 2'2' + B₀'B₀' + B₀'B₀' + 2'2', nazivna moč vozila je znašala 1.216 kW, lastna masa



Gomulka JŽ B 311/315-119/120 in giek JŽ B 311/315-205/206 v Centralnih delavnicah v Mostah leta 1978. Foto: Štefan Štepic



Štiričlenska enota vrste JŽ B 311/315-200 (št. 227/228) v spregi s prav tako v Ljubljani leta 1979. Foto: Štefan Štepic

185 t in dolžina 86,84 m. Tako vozilo je premoglo 256 sedežev 2. razreda in 408 stojšč. Sprva je imelo štiri škarjaste odjemnike toka, na vsakem pogonskem vagonu dva. Pozneje, ko je bila narejena visokonapetostna energetska povezava med vagonoma, sta ostala le še dva, polovična odjemnika na prvem pogonskem vagonu. Druge tehnične lastnosti so bile enake kakor pri tričlenskih enotah.

Leta 1966 so novi štiričlenski elektromotorniki uspešno prestali preizkušnje na progi od Sežane do Trsta. Italijani so pohvalili tudi ureditev notranjosti in tehnične značilnosti vlaka, zato ni bilo nobenih ovir za začetek rednih voženj med Ljubljano in Trstom. Redni vlaki na tej progi so bili uvedeni z novim voznim redom, ki je začel veljati 22. maja 1966. Znane so zgodbe o tihotapcih, ki so med drugim v vse mogoče prostore, celo v nizkonapetostne omare in nad vlečne motorje, skrivali kavo, ki je bila takrat v Jugoslaviji prava dragocenost. Zelo priljubljen je bil kopalni vlak med Ljubljano in Reko, ki je bil sestavljen iz gomulke ter je omogočal za tiste čase res udobno in hitro potovanje na morje.

V istem času (1965–1966) je deset zelo podobnih garnitur – z močnejšimi vlečnimi motorji – nabavilo tudi Železniško transportno podjetje Reka (Željezniško transportno podjetje Rijeka), in sicer za progo Reka–Zagreb, ki je bila tedaj napajana z napetostjo 3 kV. Dobile so serijsko oznako JŽ B 311/AB 320/B 315, njihova posebnost pa so bili sedeži 1. razreda v pogonskih vagonih AB 320; zaporedne številke so se gibale v razponu od 125/126 do 143/144.

Tla v elektromotorniku 5B/6B so se nahajala na višini 1.150 mm nad zgornjim robom tirnice. V krmilnem vagonu je bil na čelu komandni prostor (strojevodska kabina), tik za njim vežica z dvokrilnimi vrati za strojno osebje, nato potniški oddelek A (službeni oddelek), predprostor z vstopnimi vrati

50 let gomulke na Slovenskem

za potnike, potniški oddelek B in WC, predprostor ter potniški oddelek C. V pogonskem vagonu je bil – gledano od prvega sosednjega krmilnega vagona – najprej potniški oddelek A, nato predprostor z vrati, nizkonapetostna omara (le podserija 200), potniški oddelek B in WC, predprostor ter omara hitrega odklopnika (le prvi pogonski vagon) in potniški oddelek C.

Gomulko nasledil gierek

Leta 1972 so se v Združenem železniškem transportnem podjetju Ljubljana odločili za vnovični nakup elektromotornih vlakov. Stare bi potem uporabljali za krajše, nove pa za daljše relacije. Želeli so povečati število vozečih vlakov, vpeljati potniški promet na progi Ljubljana–Koper in izločiti dotrajane klasične vagone. Na progah Ljubljana–Sežana, Ljubljana–Postojna–Reka in Ljubljana–Maribor naj bi elektromotorniki povsem nadomestili klasične potniške garniture. Pričakovali so, da bodo velika potovalna hitrost, udobnost in pogostost voženj ugodno vplivale na število potnikov.

Osemnajstega julija 1972 je bila s poljskim podjetjem Kolmex sklenjena pogodba o nakupu petnajstih štiričlenskih elektromotornih vlakovnih enot, ki naj bi jih znova izdelala tovarna Pafawag. Tokrat jih je uvozilo podjetje Elektronaba-

va, dokončane pa so bile v letih 1974–1975. Proizvajalec je upošteval več izboljšav, ki so jih predlagali slovenski strokovnjaki. Te enote so bile prav tako sestavljene iz dveh pogonskih vagonov v sredini (tip 6Bg₁ – prvi, z dvema polovičnima odjemnikoma toka, oziroma 6Bg₂ – drugi, brez odjemnikov) in dveh krmilnih priklopnikov (tip 5Bg) na obeh koncih. Kakor že prejšnjim so jim določili serijsko oznako JŽ B 311/315, s številkami od 201/202 do 229/230. Prvi primerek vrste B 311/315-200 (podserije 200) bomo potemtakem označevali z B 311/315-201/202 (krajše: B 311-201/202) in tako naprej vse druge: 203/204, 205/206 ... Nekateri so jim želeli nadevati vzdevek »gierek«, po novem poljskem voditelju (med letoma 1970 in 1981) Edwardu Giereku, vendar se je tudi teh prijelo ime gomulka. Posebnost, ki jih je že na daleč ločila od podserije 100, so bile škatle z zagonskimi upori na strehah pogonskih vagonov. Nazivna moč vozila je bila 1.392 kW in je imelo 244 sedežev 2. razreda. Manj sedežnih mest je bilo zaradi dodatnih nizkonapetostnih omar v prostorih, podobnih WC-jem. Drugi podatki so se ujemali s predhodnimi štiričlenskimi enotami.

Hkrati z električnim omrežjem se je širilo območje, na katerem so gomulke vozile. Proga od Ljubljane do Zidane-ga Mostu je bila elektrificirana



Tričlenska gomulka SŽ 311-014 med popravilom v delavnici Sekcije za vleko Ljubljana leta 2005

leta 1967, Zidani Most–Rimske Toplice 1968, Zidani Most–Dobova 1969, Rimske Toplice–Celje 1971, Celje–Poljčane 1973, Poljčane–Maribor 1974, Divača–Koper 1975 in Maribor–Špilje 1977. Nekaj enot – po podatkih iz lokomotivskih knjig so bile to št. 123/124, 221/222 in 225/226 – so opremili s prostorom za bife in tako je gomulka postala celo ekspresni vlak. Po nekaj letih so bifeje preuredili nazaj v prostore za prevoz potnikov.

Nezgode in predelave

Leta 1974 je bil v iztirjenju uničen pogonski vagon B 311-103 na srečo prazne garniture št. 103/104, ki je s tem postala tričlenska B 311/315-004/007-008 (ali kratko: B 311-004). Najhujša nesreča z elektromotornikom v Sloveniji se je zgodila 20. septembra 1976 ob 5.51 na postaji Preserje. Potniški vlak št. 2007 je redno odpeljal s tretjega tira proti Ljubljani, ko je vanj silovito trčil nasproti vozeči ekspresni vlak Direkt-Orient št. 224, ki je v gosti megli prevozil

signal »stoj«. Na enoti B 311-002 in lokomotivi brzovlaka je bilo 17 mrtvih in 15 huje ranjenih. Popolnoma uničeni prvi krmilni vagon B 315-003 so razrezali in nadomestili z B 315-109, ki je bil ob tem preštevilčen v B 315-003. V nalezu 21. aprila 1980 pa je bila močno poškodovana enota št. 215/216, od katere je ostal le vagon B 315-216. Ta je potem začasno nadomeščal razne, ki so bili prav tedaj v popravilu. Ena od gomulk je, ker so na nji iz Italije tihotapili pištolo (!), skrito v peč ogrevanja notranjosti, zgorela.

V prvih letih obratovanja so se gomulke pogosto kvarile, dostikrat je prihajalo celo do požarov – ker so se linijski kontaktorji SL izklapljali hkrati s hitrim odklopnikom WS. V Centralnih delavnicah (CD) Ljubljana ter v Tovarni vozil in toplotne tehnike (TVT) Boris Kidrič Maribor so izvedli kar 55 predelav, ki so bistveno povečale zanesljivost obratovanja. Druge spremembe so bile tehnično manj pomembne: natančen opazovalec se, recimo, lahko spomni,



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 Stepic

50 let gomulke na Slovenskem

da so bili originalni žarometi, ki so jih imela vozila iz šestdesetih let (poljske gomulke jih imajo še danes), precej večji od sedanjih.

Predelava štiričlenikov v tričlenike

Leta 1977 je postalo jasno, da še vedno ni dovolj elektromotornih vlakov za vse prevoze v lokalnem potniškem prometu, vendar so bile štiričlenske enote na nekaterih relacijah zaradi premajhnega števila potnikov odveč. Tako se je Železniško gospodarstvo (ŽG) Ljubljana 24. maja 1977 odločilo za nakup desetih dodatnih krmilnih priklopnikov tipa Pařawag 5Bg, ki so bili izdelani leta 1978 in so prispeli 1979. Iz petih štiričlenskih enot podserije 100 in novih priklopnikov naj bi v TVT Boris Kidrič sestavili deset tričlenskih enot, ki bi s tem postale podserija 000. Na ta način naj bi dokončno zamenjali klasične potniške garniture in izločili zastarele potniške wagone, sprostili električne lokomotive, z manjšo porabo energije zmanjšali stroške vleke, zmanjšali stroške vzdrževanja, uskladili zmogljivosti vlakov s povpraševanjem ter izboljšali kakovost voznih sredstev. Slaba stran tričlenskih enot pa je bila, da so se pogosteje kvarile in so bile manj primerne za strme proge.

Štiričlenski enoti št. 121/122 in 105/106 sta v letih 1979 in



Čela gomulk št. 207/208, 203/204 in 002 na postaji Ljubljana severna leta 2004

1980 zgoreli, od vsake je ostal po en člen. Novi krmilni vagoni so dobili številke od B 315-009/010 do 017/018, stari pogonski pa številke: B 311-005 (prvotni 109), 006 (110), 007 (117), 008 (118), 009 (113), 010 (114), 011 (119), 012 (120), 013 (102) in 014 (101). Pripadajoči krmilni vagoni so bili preštevilčeni takole: B 315-019/020 (bivša 117 in 118), 021/022 (bivša 113 in 114 – davni 115), 023/024 (bivša 119 in 120), 025/026 (121 in 106) ter 027/028 (101 in 102). S tem je število tričlenskih enot naraslo na štirinajst. Naknadno sestavljene v letih 1974 (št. 004) in od 1979 do 1982 (št. 005 do

014) so imele trajno moč 608 kW in so bile dolge 65,07 m. V drugih tehničnih lastnostih so se ujemale s prvotno tričlenskimi. Škarjaste odjemnike toka so povsod zamenjali polovični.

Dediščina Jugoslovanskih železnic

ŽG Ljubljana je sklenilo preostale štiričlenske enote podserije 100 oštevilčiti po vrsti od začetka: B 311/315-101/102 (prej: 109/110, prvotno: B 315-116 + B 311-115 + B 311-116 + B 315-110), 103/104 (prejšnja 111/112), 105/106 (prejšnja 123/124) in 107/108 (edina prvotna). SŽ so ob osamosvojitvi

od JŽ prevzele sistem označevanja vlečnih vozil in s tem elektromotorne garniture: 311-001 in 002, 004 do 014, 101/102, 105/106 in 107/108, 201/202 do 213/214 ter 217/218 do 229/230, poleg teh pa še samostojni krmilni vagon 315-216, skupaj torej 13 tričlenskih in 17 štiričlenskih garnitur ter en dodatni krmilni vagon. Črke B – ki pomeni 2. razred – v serijski oznaki SŽ 311/315 ni bilo več, vse zaporedne številke pa so ostale nespremenjene. Leta 1994 je zgorel krmilni vagon 315-003, ki ga je v pripadajoči enoti 311-002 za stalno zamenjal prosti 315-216, zdaj preoznačen na 315-003.



Štiričlenska enota SŽ 311/315-101/102 v Podnartu leta 1995



Edini aktivni hrvaški gomulki: HŽ 6011/4011-015/016 in 003/004 v Moravich leta 2004

Novonastalim Hrvaškim železnicam (HŽ) je bila leta 1992 iz ljubljanske kurilnice predana tričlenska enota B 311-003 in so jo, navaja Karel Beneš, z dodatnim pogonskim vagonom iz reške kurilnice dopolnili do štiričlenske. Njena pogonska vagona sta bila na HŽ označena s 6011-001 in 002, krmilna pa 4011-001 in 002. Iz Ljubljane na Reko je bila predana še štiričlenska enota B 311/315-103/104, na HŽ označena: 6011/4011-003/004. Od nekdanje vrste JŽ B 311/AB 320/B 315-100 jih je ostalo šest – po Benešu so bile to številke: 125/126 (po novem: HŽ 6011/4011-005/006), 127/128 (007/008), 133/134 (009/010), 135/136 (011/012), 141/142 (013/014) in 143/144 (015/016).

Zaton gomulk

Še v devetdesetih letih prejšnjega stoletja je trideset gomulk opravilo večino prevozov v potniškem prometu na glavnem slovenskem železniškem križu. Leta 1999 so jih začeli izločati iz prometa, leto pozneje pa so prišli prvi novi Siemensovi desiroji vrste SŽ 312-000 in 312/317-100. Istega leta so bili dobavljeni tudi trije Fiatovi pendolini vrste SŽ 310/316, naj sodobnejši hitri elektromotorni vlaki z nagibno tehniko. Glavni vzrok za nakup novih vozil so bili visoki stroški vzdrževanja starih, od katerih so nekatera prevozila že štiri milijone kilometrov. Pokazalo pa se je, da deset dvočlenskih in dvajset tričlenskih desirojev ne more nadomestiti vseh gomulk, zato jih je devet ostalo v prometu, od tega dve tričlenski: SŽ 311-002 in 014 ter sedem štiričlenskih: 207/208, 209/210, 211/212, 221/222, 223/224, 225/226 in 229/230.

V letih 2000 in 2001 so razrezali tri enote: 311-013, 101/102 in 011, leta 2004 pa osem enot, ki so dotlej stale odstavljene v bližini CD-ja v ljubljanskih Mostah: št. 005, 006, 008, 012, 213/214, 217/218, 219/220 in 227/228. Leta



Pendolino SŽ 310-005/006, desiro SŽ 312-113/114 in gomulka SŽ 311-002 na postaji Ljubljana severna leta 2003

2003 jih je bilo deset prodanih v Italijo: št. 001, 004, 007, 009, 010, 105/106, 107/108, 201/202, 205/206 in 229/230 – slednja namesto 203/204, ki je bila po izbrisu vnovič vpisana v seznam vlečnih vozil SŽ. Zanimivo je, da sta bili med njimi najstarejša od vseh, 311-001, in 229/230 – najnovejša. Italijani naj bi jih obnovili, da bi vozile po progah podjetja Ferrovie Emilia Romagna (FER), toda vse, razen št. 205/206, so bile preprodane na Poljsko, kjer so jih navsezadnje rekonstruirali in dali na razpolago zasebnim železniškim družbam. Poslednji tričlenski gomulki, 311-002 in 014, sta bili leta 2007 na Poljsko prodani prek Slovaške. Dvojka naj bi sicer po sklepu Uprave SŽ postala aktivni muzejski vlak, kar pa se ni uresničilo.

Na Hrvaškem so se odločili tri štiričlenske enote poslati v obnovo na Poljsko, vse ostale pa v razrez. K temu je pripomoglo postopno opuščanje enosmerne sistema 3 kV, s katerim sta bili napajani le še glavni progi Reka–Moravice in Reka–Šapjane ter reško železniško vozlišče. Leta 2000 sta bili v obratih ZNTK Mińsk Mazowiecki popolnoma prenovljeni enoti HŽ 6011/4011-003/004 in 015/016. Predelana je bila

strojevodska kabina, namesto samodejnih spenjač Scharfenberg sta dobili navadne vagonске spenjače. Sledila naj bi jima še enota št. 009/010, kar pa se ni zgodilo, temveč je bila ta leta 2007 na Poljsko prodana. V ZNTK Mińsk Mazowiecki so jo posodobili z novim čelom in zdaj pod okriljem prevoznika Koleje Mazowieckie vozi okrog Varšave. Leta 2011 sta bili Poljakom prodani še zadnji hrvaški »litorini«, kakor so gomulkam – po zgledu starih, italijanskih motornikov – pravili Hrvatje. V reški kurilnici, kjer naj bi vzniknil muzej elektrovlečnih vozil enosmerne napetosti 3 kV,

se je ohranil edinole krmilni vagon HŽ 4011-013.

Gomulke v današnjem času

Januarja 2007 je na garažnih tirih postaje Jesenice zgorela enota SŽ 311/315-223/224. Sumili so, da je bil požar podtaknjen, preiskava pa je pokazala, da se je ogenj razširil iz električne napeljave ogrevanja. Poslana je bila prek Slovaške na Poljsko, kjer so jo v tovarni Nowag v mestu Nowy Sącz obnovili za enega od tamkajšnjih zasebnih prevoznikov. Dne 29. oktobra 2012 je bil ob naletu na postaji Ljubljana Vižmarje znatno



Sklep večernega vlaka proti Pivki: gomulka SŽ 311-014 v Ilirski Bistrici leta 2006

50 let gomulke
na Slovenskem

Potniški oddelek na gomulki SŽ 311/315-203/204 leta 2013



Potniški oddelek na gomulki SŽ 311/315-207/208 leta 2014

poškodovan vagon 315-222, ki so ga nadomestili s 315-211, tega pa so seveda preimenovali v 315-222. Prvotni 315-222 je postal sestavni del enote št. 211/212, ki je tedaj čakala revizijo, leta 2013 pa je bila trajno izločena iz uporabe in prodana na Slovaško.

V voznem parku SŽ ostajajo gomulke: 311/315-203/204, 207/208, 209/210, 221/222

in 225/226. Ob delavnikih v času šolskega pouka jih je po razporedu vlečnih vozil potrebnih vseh pet. Vozijo na progah Ljubljana–Jesenice in Ljubljana–Sevnica–Dobova, ob koncu tedna pa še Ljubljana–Maribor. To je malo v primerjavi s kakimi tisoč gomulkami, ki vsakodnevno povezujejo številne kraje na Poljskem, ampak težko si je predstavljati, kako bi potniški

promet v Sloveniji zadnjega pol stoletja potekal brez njih. Dejstvo je, da so se elektromotorni vlaki prav z gomulkami pokazali kot dober izum, ki ga kaže še razvijati, in to so Slovenske železnice storile z nakupom desirojev in pendolinov, načrtujejo pa že nove posodobitve voznega parka.

No, nekaj časa bo mogoče potovati tudi še z gomulkami,

katerih zunanjo podobo v tem tisočletju žal odločilno zaznamujejo grafiti – ki pa na srečo ne morejo pokvariti užitkov ob sedenju na starih, mehkih sedežih, pozibavanju v ritmu vožnje in poslušanju vlečnih motorjev, glavnega kompresorja, motor-generatorja, servomotorja ...

Besedilo in neoznačene fotografije: Andraž Briški Javor, sodeloval: Karel Beněš



Garnitura SŽ 311/315-225/226 z obsežnimi grafiti v Ljubljani leta 2014

Najdaljše potovanje tovornega vlaka doslej

Kitajska je dobro znana po svojih številnih presežkih, tako v surovih številkah kot v geopolitiki, gospodarstvu ter infrastrukturi in znanstvenih podvigih. Znano je tudi, da ogromno investira v gradnjo dobro povezanega omrežja klasičnih in hitrih železniških povezav. V začetku decembra pa se je zgodil tudi zgodovinsko pomemben presežek, ki so ga imenovali najdaljše potovanje vlaka na svetu.

Epsko potovanje

Devetega decembra je kitajski tovorni vlak končal potovanje, dolgo dobrih trinajst tisoč kilometrov. Vlak, ki se je imenoval Yixin'ou, je potoval iz kitajskega mesta Yiwu na vzhodu države prek osmih držav in po enainvajsetih dneh prispel v Madrid. To je bila najdaljša enosmerna zvezna vožnja tovornega vlaka doslej.

Tovorni vlak, ki je vozil trideset kontejnerjev, polnih igrač in drugih izdelkov, je prevozil Kazahstan, Rusijo, Belorusijo, Polj-

sko, Nemčijo, Francijo in Španijo. Vračal pa naj bi se s polnimi kontejnerji španskih izdelkov, kot so špansko vino, olivno olje, meso ...

Tako logistom, gospodarstvenikom kot tudi železničarjem in drugim ljubiteljem železnice je ob takšnem podvigu jasno, da je potovanje velik mejnik v zgodovini železnice in železniške industrije. Redni železniški povezavi med državama so naklonjeni tako v Španiji kot na Kitajskem.

Med Kitajsko in Nemčijo redna železniška povezava že obstaja med Pekingom in Hamburgom.

Kitajski predsednik Xi Jinping pa je nekaj mesecev pred tem izjemnim dogodkom odprl fond svilne ceste, ki bo v določenem delu namenjen tudi razvijanju trgovskih povezav in infrastrukture.

Nova svilna cesta

Omejitev, ki so jih nekdaj pomenile okorna Rusija in satelitske države brez zadostnih lastnih sredstev za razvoj, so v



bližini Kitajske preteklost. Rusija in Kitajska čedalje bolj sodelujeta, Kazahstan pa ima zaradi sredstev, ki izvirajo iz naravnih bogastev, zelo velike načrte za prihodnost. V tej srednjeazijski državi potekajo milijardni infrastrukturni projekti, med katerimi je tudi gradnja železniške infrastrukture na meji s Kitajsko, ki bo omogočila udejanjitev ideje nove svilne ceste. Nova svilna cesta pa je večplastni projekt, katerega pomembnost in vrednost presega zgolj milijarde evrov, in lahko občutno spremeni gospodarske tokove

v Evropi. Glede na to, da tovar iz Kitajske do evropskih obal po morju potuje okrog enega meseca, so železniške povezave čez Kazahstan, za katere naj bi vlaki potrebovali četrtno manj časa do Španije, zelo dobra novica.

Večina kontejnerjev za zdaj še vedno potuje po morju, saj je to občutno ceneje. Razlika pa se vztrajno zmanjšuje. Analitiki pravijo, da je uspeh nove svilne ceste precej odvisen tudi od sodelovanja Rusije in seveda strateških umeritev Evropskih unije.

Janez Krivec



Z vlakom v Zahodne Julijske Alpe

Gorniki, pohodniki in kole-sarji se lahko s povratno vozovnico Regio AS do Beljaka in s podaljšanjem vožnje po Tabeljski železnici odpravijo na čudovit izlet v Zahodne Julijske Alpe. Odhod regionalnega vlaka Micotra iz Beljaka je vsak dan ob 9.45 in 19.29, povratek iz Vidma v Italiji pa ob 7.07 in 17.17.

Boj za slovenstvo Julijskih Alp

Ločnica med Vzhodnimi in Zahodnimi Julijskimi Alpami poteka po črti, ki jo določajo mesto Trbiž, prelaz Predel in dolina Soče do Gorice. Zahodne Julijske Alpe od Karnijskih Alp na severu ločuje Kanalska dolina (Val Canale), po kateri teče reka Bela (Fella), na zahodu pa

Železna dolina (Canal del Ferro), v kateri se Bela izliva v reko Tilmenca ali Tilment (Tagliamento). Še sredi 19. stoletja so Slovenci živeli na celotnem območju Julijskih Alp, kasneje pa so se pofurlanile Železna, Dunjska (Val Dogna) in Reklanska (Val Raccolana) dolina. Gore južno od rek Rezija in Učja imenujejo Julijske Predalpe in sodijo v pretežno slovenski pokrajini Rezija in Beneška Slovenija. Leta 1929 je slovenski politik, planinec in jezikoslovec dr. Henrik Tuma (1858–1935) pri Planinskem Vestniku izdal Imenoslovje Julijskih Alp. Na podlagi tridesetletnega raziskovanja na terenu in pogovorov z domačini je zbral in rešil pred pozabo številna izvorna slovenska imena ter v predgovoru k svoji knji-

gi poudaril: »Eno pa naj bodi našim izletnikom, turistom in alpinistom v opomin: rabite svoja slovenska imena, opustite nepotrebne tujke in izpačenke, zbudite si nekoliko zavesti lastnega bogastva!« Pred koncem druge svetovne vojne so enote slovenskega partizanskega 9. korpusa osvobodile Rezijo in Beneško Slovenijo, zasedle mesti Videm (Udine) in Humin (Gemona) ter 2. maja 1945 pri kraju Špitalič (Ospedaletto) dosegle reko Tilment. Slovenci v Italiji so uradno priznana manjšina v Tržaški, Goriški in Videmski pokrajini. V Kanalski dolini so se povezali v Slovensko kulturno društvo Planika. Na zahodni meji slovenske poselitve se dvigajo znani vrhovi: Lipnik (Monte Schenone), Lo-



dr. Henrik Tuma

pič (M. Plauris), Veliki Karman (Čampon) in Mali Karman (M. Cuarnan). Izhodišča za vzpore nanje so železniške postaje Tablja, Hudica, Pušja vas in Hu-

Vlak Micotra na žel. postaji Trbiž



Rabeljsko jezero



Planina Police in kaninsko pogorje

min, opise tur pa poiščimo na <http://www.hribi.net/>. Najdlje proti zahodu živijo Slovenci v občini Gorjani (Montenars), pod Malim Karmanom, kjer po podatkih iz 2004 govori slovensko 172 prebivalcev.

Tabeljska železnica

Leta 1879 zgrajena železnica je dobila ime po naselju Tablja, ki leži na stičišču Kanalske in Železne doline, 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. Gorenjska proga med Ljubljano,

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za potnike in kolesarje, navajamo slovenska imena potniških železniških postaj od Rateč do Vidma v Furlaniji. Oštevilčene so zaporedno od Beljaka. Z zvezdico (*) so označene ukinjene postaje: *Pri Jalnu (Fusine Laghi), *Bela Peč ali Fužine (Fusine in Valromana), 8. Trbiž (Tarvisio Boscoverde), *Trbiž-gl.ž.p. (Tarvisio Centrale), *Trbiž-mesto (Tarvisio Città), *Žabnice (Camporosso), *Ovčja vas–Višarje (Valbruna-Lussari), 9. Ukve-Ovčja vas (Ugovizza-Valbruna), *Ukve (Ugovizza), *Naborjet (Malborghetto), *Šenkatrija, ukinjena 2003 (Bagni Santa Caterina), *Lužnice (Bagni di Lusnizza), *Lipalja vas (Laglesie San Leopoldo), 10. Tablja (Pontebba), *? (Pietratagliata), *Dunja (Dogna), *Kluže (Chiusaforte), *Na Bili (Resiutta), *Mužec (Moggio), 11. Hudica (Carnia), 12. Pušja vas (Venzona), *Humin-Špitalič (Gemona-Ospedaletto), 13. Humin (Gemona del Friuli), 14. Ratenj (Artegna), 15. Čenta (Tarcento), *Taržizem (Tricesimo), *Sv. Pelagij (San Pelagio), 16. Taržizem-Sv. Pelagij (Tricesimo S. Pelagio), *Ravne (Reana del Rojale) in 17. Videm, izvirno slovensko Viden (Udine).

(1858-1944), je v svoji knjigi Iz življenja gornika zapisal: »V tistih letih so bile zveze z vlakom iz Trsta čez Ljubljano v Belo Peč in Trbiž tako ugodne, da si lahko domala vse velike vrhove

od meje pri Ratečah do glavne postaje v Trbižu upravljale Železnice Kraljevine SHS, pripadajoča infrastruktura pa je prešla v last Italijanskih državnih železnic. Promet med Trbižem in Jesenicami je bil ukinjen 1966, nato pa je bila proga razgrajena. Leta 2000 je bila dokončana nova dvotirna Tabeljska železnica. Del trase nekdanje Gorenjske proge so preuredili v Kolesarsko pot treh dežel, ta pa se v Trbižu priključi Kolesarski poti Alpe-Adria (<http://www.alpe-adria-radweg.com/en/>), ki je speljana po stari Tabeljski progi.

skozi dolino Ziljice in Jezernice ter mimo Rabeljskega jezera se pripeljemo na prelaz Na Žlebeh (Sella Nevea, 1190 m), ki je tudi izhodišče za pohode v pogorje Viša in Kanina. S prelaza se napotimo po 4 kilometre dolgi, strmi in ozki asfaltirani cesti do parkirišča na planini Police (1502 m). Tam se pričinja nekaj najlepših gorniških tur: do koč Brazza (1660 m, 40 minut, lahko, tudi z gorskim kolesom), na Špik Hude police (Cima di Terrarossa, 2420 m, 2 uri in pol, srednje zahtevno), na Špik nad Policami (Jôf di Montasio, 2753 m, 3 ure, zelo zahtevno) in na Strmo Peč (Monte Cimone, 2379 m, 4 ure, zahtevno). S prelaza Na Žlebeh se lahko s kolesom spustimo po asfaltirani cesti skozi Reklansko dolino do Kluž (Chiusaforte, 391 m, 19 kilometrov) v Železni dolini, od tam pa je do železniške postaje Hudica (Carnia, 259 m) še 17 kilometrov.

S kolesom na Police

Police (Pecol) so prostrana in razgledna planina, nad katero se dviga Špik nad Policami (Montaž). Planina sodi med najlepše izletniške cilje v Julijskih Alpah in slovi po odličnem siru. Kolesarsko turo pričnemo pri železniški postaji Trbiž (Tarvisio Boscoverde, 732 m). Po 20 kilometrov dolgi asfaltirani cesti

Želim vam prijetno turo!

Špik nad Policami, Špik nad Cijanericco in Špik Hude police



Jesenicami in Trbižem je bila odprta 1870, odsek Rudolfove železnice med Beljakom in Trbižem pa 1873. Oče alpinizma v Julijskih Alpah, dr. Julius Kugy

Julijskih Alp opravil čez nedeljo, če si žrtvoval dve noči vožnjek. Po prvi svetovni vojni je Kanalska dolina pripadla Italiji, zato so tovarni in potniški promet



Vlak na novi Tabeljski železnici pri Šenkatriji



Most stare Tabeljske železnice

Železnica Postlingberg v Linzu

Za železnico Postlingberg mi je povedal sin, ki se je pred meseci preselil v Linz, tretje največje mesto Avstrije z okrog tisto tisoč prebivalci. Čeprav sem vedel, da stanuje na Ghegastrasse, nisem takoj dojel, da je to slavni Karl Ritter von Ghega, glavi načrtovalec in graditelj Južne železnice od Dunaja do Trsta. Slučajno ali ne, sin ljubitelja železnic ne more daleč od očeta! Vendar, vrnimo se na glavno temo, železnico Postlingberg.

Že leta 1716 je bila na hribu nad Linzem, visokem 539 metrov, na levem bregu Donave zgrajena lesena kapela, s čimer se je uradno začelo romanje na ta hrib. Graditev cerkve na Postlingbergu, ene od najbolj prepoznavnih cerkev v Zgornji Avstriji, so dokončali leta 1748. Med vladavino Napoleona so na hribu dodali vojaško utrdbo, hrib pa je še vedno ostal magnet za romarje in izletnike. Do vrha je bila sicer speljana cesta, vendar je bila vedno v



Tramvaj s hriba čaka na vlak

slabem stanju, zato vozarji niso hoteli voziti na hrib. Mestne oblasti so najprej razmišljale o graditvi zobate železnice, vendar je razmah železniške tehnologije konec 19. stoletja omogočil adhezijsko železnico. Leta 1898, ko so odprli progo



Hauptplatz tramvaj 50 prihaja na začetno postajo



Notranjost tramvaja Linija 50

na Postlingberg, je imel Linz eno tramvajsko linijo, ki se je končala pri železniški postaji Urfahr. Tramvajska širina tira je bila (in je še) 900 milimetrov, kar je razmeroma redko. Na drugi strani železniške postaje so zgradili začetno postajo in depo železnice Postlingberg, ki je imela standardno širino tira tisoč milimetrov. Proga je bila dolga 2900 metrov, na tej razdalji so se tramvaji morali vzpeti 255 metrov. Največji naklon proge je 11,6 % (116 ‰), s



Znak za naklon proge: 55m - 30‰ na postaji, 100 m - 105‰ na odprti progi



Muzej Postlingberg železnice, včasih začetna postaja

čimer je še danes najbolj strma adhezijska železniška proga na svetu. Proga se šteje med železniške, ker trasa ni speljana po cestah, kot pri tramvajski progi. Na začetku je šest odprtih tramvajev vozilo samo poleti, leta 1900 so kupili nove, zaprte tramvaje, ki od takrat vozijo vse leto. Leta 2008 so se odločili, da železnico Postlingberg prilagodijo tramvajskim linijam v Linzu. Obnovo so končali v

dobrem letu. Celotno progo so zožili na tirno širino devetsto milimetrov, pri stari postaji so naredili križišče z železniško progo in jo podaljšali do končne tramvajске postaje, od koder tramvaj nadaljuje po že zgrajeni progi. Na ta način je postala Linija 50 – kar je uradna oznaka železnice Postlingberg – dolga 4140 metrov, začetna postaja pa je prestavljena na Glavni trg (Hauptplatz), prek katerega so

speljane vse tramvajске linije. To je bistveno zvišalo število izletnikov in olajšalo dostop do Postlingberga. Lani so prepeljali več kakor petsto tisoč potnikov. Povratna vozovnica stane 5,80 evra. Ob delavnikih vas Linija 50 odpelje do vrha vsakih trideset minut, ob koncu tedna in praznikih pa vsakih petnajst minut. Ker je proga v hrib enotirna, so na več postajah narejena izogibalščiča. Najbolj za-



Stari tramvaj se obnavlja v remizi

nimiva je končna postaja, ki so jo umestili v enega od sedmih stolpov nekdanje fortifikacijske trdnjave.

V stari končni postaji so uredili majhen, a ličen muzej, v katerem lahko spoznamo zgodovino te proge. Obisk muzeja je brezplačen, vendar je odprt le ob koncu tedna. V depozu še vedno vzdržujejo stare in nove tramvaje. Zanimiva je tudi kretnica pred depojem, ki sočasno premika vse tirnice, tako da ni preskoka koles. Na križišču z železniško progo ima vlak vedno prednost, promet pa se regulira na železniški postaji. Posnetek vožnje z železnico Postlingberg najdete na <http://youtu.be/HqXCGEj8til>.



Proga v ovinku



Tramvaj se vzpenja

Železnice so nosilec evropskega zelenega

Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa EU, sprejet leta 2007, uvaja idejo zelenih koridorjev. Kot to idejo označuje besedilo projekta, bo na zelenih koridorjih potekal daljinski transport tovora po koridorjih, na katerih se z uporabo naprednih tehnologij in komodalnosti dosega boljše energijska učinkovitost, hkrati pa se zmanjšujejo okoljske obremenitve. **Zeleni transport** je s tako definicijo postal sinonim za **vzdržni transport**.



Green Intermodal Freight Transport



Programme co-funded by the
EUROPEAN UNION

Projekt GIFT

V okviru programa mednarodnega sodelovanja EU v jugovzhodni Evropi je od junija 2012 do konca lanskega leta potekal strateški projekt GIFT. Projekt GIFT se ukvarja z možnostmi za vzpostavitev zelenega intermodalnega transporta tovora na transportnih koridorjih JV Evrope. Cilj tega projekta je bil pripraviti izhodišča za razvojne strategije, ki bodo pozneje vključene v razvojne programe EU.

Pri razvoju projekta je kot partner sodeloval **Prometni inštitut Ljubljana**, ki sta se mu pridružila še dva strateška partnerja, **Ministrstvo za infrastrukturo RS** in **SŽ-Infrastruktura d. o. o.**, skupaj z 12 partnerji, in sicer iz Italije, Madžarske, Slovaške, Hrvaške, Srbije, Bolgarije, Romunije in Grčije.

V razvojne študije in strategije projekta GIFT, ki so se oblikovale v okviru projekta, je na območju Slovenije vključen 5. vseevropski transportni koridor. Na tem koridorju se v skladu z direktivo EU 913 iz leta 2010 vzpostavljata tudi 5. in 6. železniški koridor ter Mediteranski in Jadransko-Balt-

ski TEN-T transportna koridorja, ki s tem tudi podpirajo razvojna prizadevanja tega projekta.

V okviru projekta je bila izdelana analiza trenutnih razmer v transportnem sektorju na območju jugovzhodne Evrope. Na podlagi analize, ki vključuje benčmarking z referenčnimi koridorji odličnosti, se pripravlja predlog novih politik in strategij razvoja prometne in terminalske infrastrukture, transportnih sredstev, standardiziranih logističnih procesov in informacijsko-komunikacijske tehnologije, ki skupaj ustvarjajo možnosti za razvoj inovativnih zelenih transportnih koridorjev.

Med drugim je bila izvedena tudi študija ekonomskih, družbenih in okoljskih učinkov predlaganega zelenega koridorja skozi Slovenijo, v katero so bili vključeni vidni slovenski strokovnjaki s področja železniškega in kombiniranega transporta, organizacije logističnih procesov, upravljanja transportnih grozdov in raziskav v tovarnem prometu.

Z razvojem zelenih koridorjev strokovnjaki pričakujejo povečanje števila železniških operaterjev in zmanjšanje števila tujih

cestnih prevoznikov v tranzitu čez Slovenijo

Rezultati študije

Večina strokovnjakov se je strinjala, da bo uvedba zelenih koridorjev prinesla pozitivne učinke na družbo, gospodarstvo in okolje, vendar lahko bistvene učinke pričakujemo šele v desetih ali petnajstih letih.

Z razvojem zelenih koridorjev pričakujejo povečanje števila železniških operaterjev in zmanjšanje števila tujih cestnih prevoznikov v tranzitu čez Slovenijo. Pravilno načrtovanje razvoja intermodalnega transporta bo privabilo dodatni tovor na slovenske železnice, še posebej v povezavi s srednjo in tudi severno Evropo. Sprememba lastništva intermodalnih terminalov bi lahko spodbudila zasebne investicije in posledično nova delovna mesta tako v logističnem kot v gradbenem sektorju.

Pozitivni vplivi na okolje

Pozitivni vpliv na okolje se bo odražal tudi z zmanjšanjem zastojev na avtocestah in nekaterih regionalnih cestah, hkrati pa bo to prispevalo k večji varnosti na cestah, zaradi manj nesreč, povezanih s tovornimi vozili v tranzitu. Zmanjšal se bo hrup, hkrati pa se bo potreba po gra-

dnji dodatnih vozniških pasov pomaknila v prihodnost.

Za usklajeni razvoj zelene koridorja v Sloveniji bo treba izboljšati železniško infrastrukturo, saj ni zadostno vzdrževana in ne dohaja trendov rasti prometa.

Strokovnjaki opozarjajo, da bo treba posebno pozornost posvetiti že danes preobremenjenim odsekom železniške infrastrukture in zelo počasnemu razvoju terminalske infrastrukture, ki pomenita glavna omejitvena dejavnika razvoja zelenih konceptov.

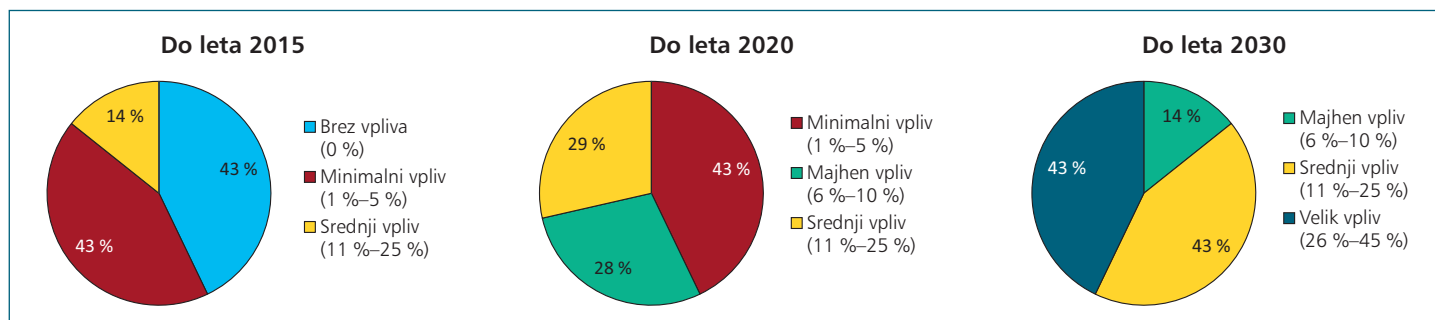
Pomembno je tudi dobro načrtovanje tempa in vrstnega reda ukrepov, saj imajo različen učinek na preusmeritev tovarnih tokov s ceste na železnico. Odločevalcem je treba pripraviti natančen vrstni red ukrepov in za vsak ukrep tudi določiti velikost učinka, pri čemer je treba upoštevati tudi morebitne sinergije ukrepov, ki bi lahko pomnožile pričakovane učinke.

Naloga zelenega koridorja je, da spodbuja razvoj proizvodnega sektorja, s tem pa posledično tudi dviga pomen logistike, ki podpira razvoj inovacij, te pa v končni fazi omogočajo bolj vzdržan transport na zelenem koridorju in tako še dodatno spodbujajo razvoj zelenih tehnologij.

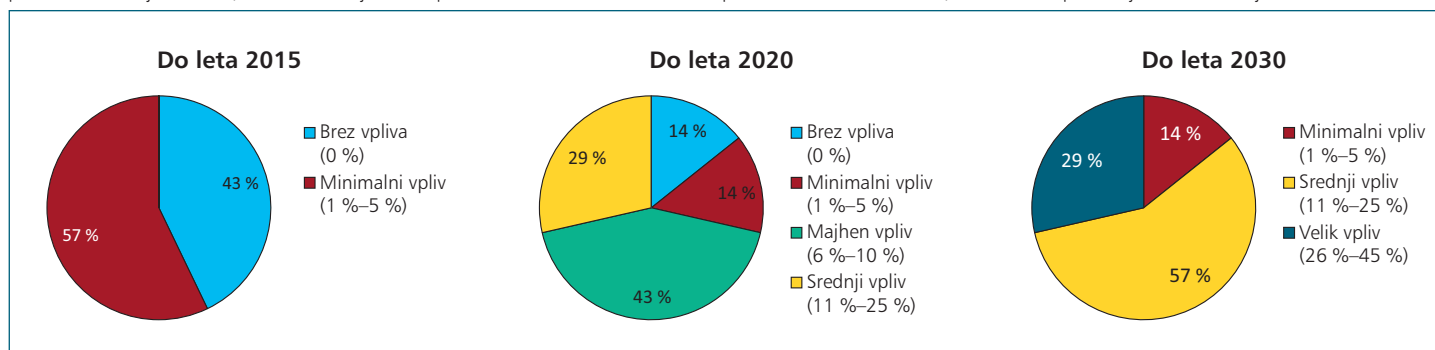


(foto: Blaž Uršič)

transportnega koridorja



Graf 1: Pričakovani vpliv zelenih koridorjev na razvoj transporta v Sloveniji: strokovnjaki menijo, da do leta 2015 ne bo bistvenega vpliva, vendar se bo z leti povečeval. Več kot polovica strokovnjakov meni, da se bo obstoječa transportna infrastruktura do leta 2020 spremenila med 6 % in 25 %, do leta 2030 pa skoraj za 45 % sedanje vrednosti.



Graf 2: Do leta 2015 se pričakuje zmanjšanje onesnaženja okolja kot posledica zelenih koridorjev, ki je manjše od 5 %. Znatno večji vpliv na zmanjšanje se pričakuje do leta 2020, ko bi zmanjšanje lahko doseglo 25 %, do leta 2030 pa po mnenju nekaterih celo 45 %. Pri tem je potrebno zagotoviti vzdržno rast obsega prometa, da bi lahko nadzorovali dodatne pritiske na okolje zaradi povečanja prometa.

Ukrepi za vzpostavitev zelenih koridorjev na območju JV Evrope so zbrani v Časovnem načrtu konvergenčnih shem (»Deliverable GIFT 6.1: GIFT Roadmap«), kjer so ukrepi najprej uvrščeni v štiri glavne kategorije in v nadaljevanju podrobno opredeljeni glede na vrsto ukrepa, način prevoza, odgovorne-

ga nosilca, okvirni časovni načrt in ocenjeno vrednost.

Strokovnjaki predlagajo ključne ukrepe

Strokovnjaki, ki so sodelovali v študiji, so izluščili ali predlagali nekaj ključnih ukrepov, ki bi jih bilo treba izvesti v zače-

tni fazi udejanjitve in bi koridor ter s tem Slovenijo podali na pot večje vključitve zelenih iniciativ:

- investicije v luško infrastrukturo, posebej v novi ro-ro terminal in širitve, ki bi preprečile, da bi Luka Koper postala ozko grlo na koridorju;
- investicije v železniško infrastrukturo, še posebej v gradnjo nove dvotirne proge med Koprom in Divačo;
- modernizacija železniške infrastrukture in podporne avtocestne infrastrukture, ki temelji na podpori informacijsko-komunikacijske tehnologije;
- razvoj sodobnega kopenskega kontejnerskega terminala, ki bo rabil kot »gateway« terminal (vozliščna točka za intermodalne vlake) in hkrati kot lokalni distribucijski center za državo; tu ima Ljubljana najugodnejšo lego;
- spodbujanje transporta izmenljivih tovarnišč in upora-

ba optnega kombiniranega transporta;

- odvrčanje okoljsko manj sprejemljivih načinov transporta z uveljavitvijo načela »onesnaževalec plača«, zaračunavanjem celotnih infrastrukturnih stroškov in križnim financiranjem;
- sprostitev financiranja promocijskih dejavnosti za oblikovanje javnega mnenja v smeri razvoja zelenih koridorjev.

Pri razvoju transportnih koridorjev se lahko srečamo tudi z nekaterimi negativnimi posledicami, vendar so makro učinki zelene koridorja na celotno gospodarstvo pozitivni in zelo veliki. Razvoj zelenih koridorjev bo gonilo dobrih praks v tujini in pri nas, te pa bodo dobro prispevale k varovanju okolja in nadaljnjemu razvoju gospodarstva.

Prometni inštitut Ljubljana



Ozka grla na JŽI v Sloveniji

Shinkansen – prvi hitri vlak

Gotovo redko kdo ni vsaj slišal za japonski vlak Shinkansen. Malo več je verjetno takih, ki ne vedo, da je bil to prvi hitri vlak na svetu, in verjetno jih je malo, ki vedo, da je 1. oktobra letos minilo natanko pol stoletja od začetka njegovih voženj.

Pisalo se je leto 1964, in je zato morda zanimivo na hitro preleteti nekaj najbolj odmevnih dogodkov tega zadnjega leta rojstev »baby boom« generacije. The Rolling Stones so izdali svojo prvo LP ploščo, The Beatles so se prvič odpravili na turnejo v ZDA, Sidney Poitier je bil prvi temnopolti igralec, ki je dobil oskarja, in Martin Luther King je dobil Nobelovo nagrado za mir. V New Yorku so najavili gradnjo kompleksa World Trade Center in prvič je bil predstavljen tudi legendarni računalniški program Basic. V ZDA je bil izstreljen prvi geostacionarni satelit, ki je omogočil prvi čezoceanski TV prenos (olimpijskih iger iz Tokia v ZDA). Bilo je tudi

veliko izstrelitev vesoljskih plovil proti Luni in Marsu, in na zemljo so tako prišle tudi prve bližnje fotografije obeh planetov. In ja, avgusta so se temperature v obmorskih letoviščih v Španiji in Italiji iznenada spustile pod deset stopinj Celzija in po Alpah je zapadel sneg tudi pod 1500 metri.

Lahko bi rekli, da je poskušalo človeštvo nekako premikati svoje meje – tako tehnološko kot tudi prostorsko. Zato niti ni presenetljivo, da je prav v tem času zaživel tudi prvi hitri vlak. Japonska, še niti ne dvajset let po skoraj popolnem uničenju v drugi svetovni vojni, se je s tem podvigom poskušala pokazati, in se tudi dejansko je, kot država ekonomskega napredka, razvoja in inovacij. Brez pretiravanja lahko tudi rečemo, da je s tem »vrgla rokavico« preostanku sveta, posebej Evropi, in to ne samo na področju razvoja železnic in hitrih vlakov, temveč na področju tehnologije in inovacij nasploh.



Prva povezava je, kot rečeno, začela obratovati leta 1964, in sicer med Tokiem in Osako (515 km), imenovana tudi Tokaido. Čas potovanja se je takrat s 6 ur in 40 minut skrajšal na samo 4 ure, danes pa traja 2 uri in 25 minut. Uspeh prve povezave je spodbudil nadaljnje širjenje omrežja hitrih prog, ki danes na Japonskem obsegajo okrog 2387 kilometrov, hitrosti pa se

gibljejo med 240 in 320 kilometrov na uro. Na progi Tokaido je v tem času potovalo okrog pet milijard potnikov in je med najbolj frekventnimi progami za visoke hitrosti na svetu. Kljub temu, da je proga grajena na potresnem območju in da je točnost vlakov skoraj neverjetna (leta 2013 je bil dosežen rekord - povprečna zamuda vlaka manj kot 50 sekund!), ob dejstvu, da





Gora Fuji, Shinkansen in cvetoče češnje v ospredju

se prepelje skoraj štiristo tisoč potnikov na dan, pa je proga vseeno varna. Od začetka obratovanja do sedaj ni bilo niti ene smrtno žrtve med potniki. To je vsekakor uspeh, če upoštevamo, da med največjo obremenitvijo vozi v vsako smer trinajst vlakov, pri tem pa je najkrajši presledek med dvema zaporednima vlakoma tri minute.

Shinkansen kot tehnološka rešitev se je nenehno razvijala in posodabljala. Zato tudi doseganje višjih hitrosti ob visoki stopnji varnosti, razpoložljivosti in zanesljivosti. In zato tudi veliko zanimanja zunaj meja Japonske. V Tajvanu, na Kitajskem in Veliki Britaniji vozijo vlaki, ki temeljijo na tej tehnologiji. Za uvedbo pa se zanimajo tudi v ZDA, Braziliji, Indiji. Nekako bi se lahko reklo, da je Shinkansen dokaz, da tudi po petdesetih letih še ni vse za v staro šaro in je lahko zelo konkurenčno, če le gre v korak s časom.

Tudi Evropa pri razvoju hitrih vlakov in prog za visoke hitrosti ni zaostala prav veliko. Raziskave in razvoj na tem področju so se intenzivirali od leta 1967 naprej. Tako je bila leta 1977 odprta prva hitra proga med Rimom in Firencami, z največjo hitrostjo 260 kilometrov na uro. Francija je na tem področju nato storila korak naprej z odprtjem hitre

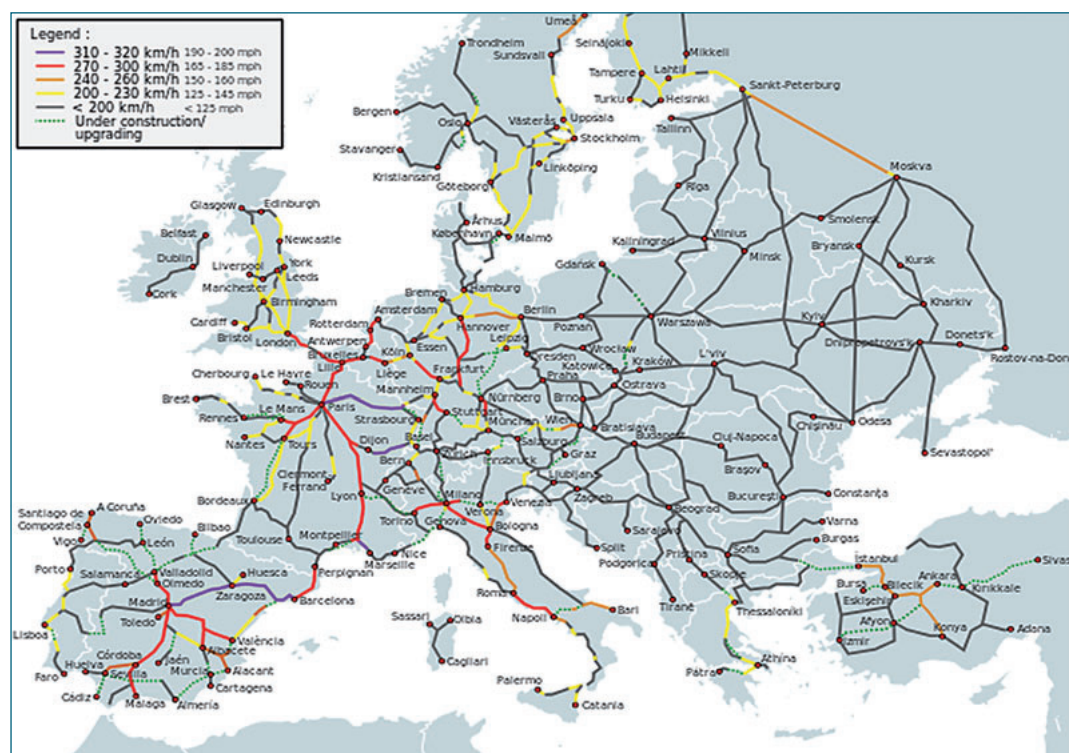
proge med Parizom in Lyonom leta 1981, od tu naprej pa se omrežje hitrih prog v Evropi širi (Nemčija, Španija, Belgija, Nizozemska ...). Da imajo tovrstne proge pozitivne učinke, tako ekonomske kot okoljske, potrjujejo podatki za hitro progo Milano–Rim. Med letoma 2008 in 2010 se je izjemno povečal delež železniškega prometa med

mestoma, medtem ko je delež letalskega in cestnega prometa upadel, kot je razvidno iz preglednice.

Trenutno stanje prog za visoke hitrosti v Evropi je prikazano na spodnji sliki. Z vključitvijo v evropske razvojne dokumente in finančne sheme pa se bo omrežje razvijalo in širilo tudi v prihodnje.

Na koncu se spet vrnimo k deželi vzhajajočega sonca. Shinkansen ni pomenil konec njihovih raziskav in razvoja na področju železnic za visoke hitrosti. Tako sedaj intenzivno razvijajo sistem, ki bo uporabljal magnetno levitacijo (na magnetnem polju lebdeči vlaki), tako imenovani vlak Maglev. Omogočal bo hitrost okrog 580 kilometrov na uro. Začetek obratovanja tega sistema načrtujemo leta 2045 in, če upoštevamo japonsko točnost, se bo to tudi uresničilo.

Primerjava deležev prometa	2008	2010
Delež železniškega prometa	36 %	55 %
Delež letalskega prometa	50 %	35 %
Delež cestnega prometa	14 %	9 %



Načrtovane hitre proge v Evropi

V gore zaljubljeni jubilanti

Do dneva natančno, 65 let po 25. novembru 1949, ko je potekal ustanovni občni zbor Planinskega društva Železničar Ljubljana (PDŽ), je sedanji predsednik PDŽ Drago Savič sklical slavnostno sejo upravnega odbora PDŽ. Slavnostna seja, ki je potekala zadnji novembrski torek v društvenem prostoru ob Parmovi v Ljubljani, je bila posvečena visoki obletnici ustanovitve društva. Poleg članov upravnega odbora so se je udeležili tudi nekdanja predsednika PDŽ Matija Potočnik in Jože Janežič ter nekatere legende društva, med njimi Ciril Obid, Karel Brečko, »general« železničarskih planincev Anton Merjasec in Janez Resnik ter dolgoletni načelnik izletniške sekcije in še zdaj aktivni društveni član.

Kot je bilo zapisano na vabilu na slavnostno sejo, je »... med železničarji od nekdanj obstajalo zanimanje za planinstvo. Z ustanovitvijo planinskega društva bi združili vse železničarje planince v eno društvo in s tem dosegli to, česar v dosedanjih društvih ni bilo mogoče.«

Ustanovni občni zbor leta 1949

Petindvajsetega oktobra 1949 je bila prva seja pripravljalnega odbora, natančno

mesec dni pozneje pa je potekal že ustanovni občni zbor PDŽ. V planinsko društvo se je do konca istega leta včlanilo okrog tisoč ljubiteljev gorskega sveta, naslednje leto pa se je število članstva skoraj podvojilo. Kot je zapisano v zborniku Gora, ki so ga ob 20-letnici delovanja izdali ljubljanski planinci železničarji, so bili že prvo leto obstoja po vseh železniških enotah izvoljeni društveni poverjeniki.

Takrat je bilo organiziranih več planinskih predavanj, upravni odbor je prirejal društvene izlete in delovne akcije, na katerih so planinci obnavljali in na novo gradili planinske postojanke, organizirali so tečaj za alpinistične pripravnike, ustanovili fotografski krožek in v kleti železniške direkcije, kjer je bila društvena soba za sestanke, uredili temnico.

Obnovitvena in gradbena dela

V treh društvenih zbornikih – poleg že omenjene Gore, še v enako obsežnih, okrog 80-stranskih publikacijah Med tiri in gorami ter Odmev, ki sta izšli ob društveni 50-letnici in 60-letnici – je dokaj natančno opisano delovanje PDŽ. Sprva so veliko energije namenili



Predsednik PDŽ Drago Savič in legenda društvenega planinskega pohodništva Janez Resnik



Z društvenimi in organizacijskimi simboli so ljubljanski planinci železničarji ob visokem jubileju takole okrasili steno svoje planinske pisarne.



obnovam koč in pripravam na gradnjo, saj se je za tako veliko društvo spodobilo, da ima svojo planinsko koč. Že leta 1952 so na skupščini Planinske zveze Slovenije sprejeli sklep, da je treba obnoviti med vojno požgani Skalaški planinski dom na Voglu, obnovo pa so zaupali ljubljanskemu PDŽ, ki se je nemudoma lotilo dela. Arhitekti in gradbeniki so izdelali načrte, prostovoljci in pozneje tudi plačani delavci pa so zgradili dovozno cesto do načrtovane

spodnje postaje tovarne žičnice, za vojaškim pokopališčem, nedaleč od hotela Zlatorog. Načrtovali so, da bo koč na Rjavi skali stala že leta 1955. Ko je začelo zmanjkovati denarja, so se dela ustavila, izginevati je začel gradbeni material za žičnico in koč. Pozneje se je pokazalo, da se je za Rjavo skalo zanimalo turistično podjetje Transturist, zato zdaj stoji na kraju nesojena železničarske planinske koč na Voglu hotel, do katerega pripelje kabinska žičnica.

Ko so planinci železničarji leta 1959 pokopali upanje na Voglu, so leta 1961 od dotodanjega upravitelja, Planinskega društva Koper, prevzeli koč na Slavniku. Pripravljene so že bili načrti za njeno povečanje, ko je njen upravnik nekega lepega dne izginil z vsem denarjem in za sabo pustil še celo velike dolgove. Sodne pravde so bile neuspešne in PDŽ se je umaknila iz te zgodbe, koč pa so spet dobili v upravljanje koprski planinci.

Prva koč PDŽ

Leta 1961 je upravni odbor PDŽ kupil na planini Vogar nad Bohinjskim jezerom pastirski stan s pripadajočim zemljiščem in ga začel preurejati v svoj planinski dom. Večinoma s prostovoljnim delom so ljubljanski planinci železničarji postavili prvo, čisto svojo planinsko koč, zgradili nad njo vodno zajetje in iz njega pripeljali v koč vodo. Tam smo ostali do današnjega dne.

Članstvo društva

V šestih desetletjih in pol se je na čelu PDŽ zvrstilo 12 predsednikov, število članstva pa se je zmanjšalo od več kot dva tisoč v letih doslej na sedanjih 350. Nekaterih sekcij, na primer nekdanj izredno uspešne jamarške, v društvu ni več, ker se je osamosvojila, vendar je ohranila ime Jamarski klub Železničar. Paradni konji društva so tako zdaj kot prej alpinisti in ob njih izletniki, pa tudi gospodarstveniki, ki skrbijo za Kosijev dom na Vogarju. Dom na Vogarju nosi ime po zaslužnem pokojnem društvenem članu Dragu Kosiju. Ob vseh dobrih željah, ki jih boste naši bralci dobili ob koncu leta, naj vam tudi planinci železničarji zaželimo vse dobro ter da se čim pogosteje srečamo na našem prelepem Vogarju.

Planinsko društvo železničar



Lokosi šele peti, Krilato kolo na začelju

Za kegljači mariborske Lokomotive, ki so se spomladi kot zmagovalci območne lige v kvalifikacijah potegovali za vrnitev v tretjo državno ligo, je to pot manj uspešna polsezona v prvi ligi OTS Maribor 2014/15. S po štirimi zmagami in porazi ter osmimi osvojenimi točkami so na šele petem mestu, za vodilnim In-

validom zaostajajo za pet točk (tekmovanje se bo nadaljevalo 11. januarja). Še slabšo jesen so preživljali kegljači drugega železničarskega kluba KK Krilato kolo. Ti bodo namreč nadaljevanje prvenstva z vsega štirimi točkami pričakali na devetem, zadnjem mestu. Rezultati pod pričakovanji so spodnesli trenerja Igorja Ska-

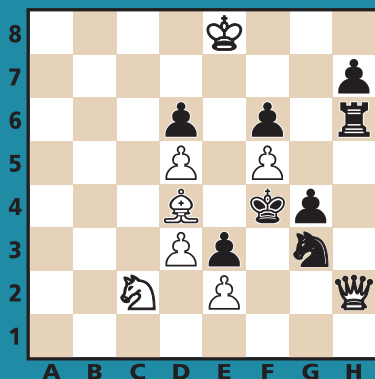
zo, na čelu Lokosov je sedaj znova prekaljeni Franc Ilešič. Za moštvo smo nastopali: Erik Haložan, Dalibor Katavič, Izet Lemezović, Borut Planinšič, Avgust Volšek, Igor Skaza, Jože Špenga in priložnostno Milan Mali, Peter Rakovič in Leon Polše. Bolje se je po številu osvojenih točk (10) v A skupini druge lige odrezala druga

ekipa Lokomotive. Ta je s petimi zmagami na prvem mestu (ženska ekipa KK Krilato kolo je s šestimi točkami četrta), medtem ko je tretja ekipa v B skupini iste lige s štirimi točkami na šestem, predzadnjem mestu (druga ekipa Krilatega kolesa je z osmimi točkami tretja).

ŠAH

Primer 49

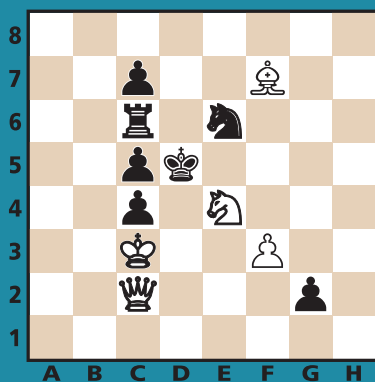
Vladimir Nabokov
(Sunday Times, 1968)



Rešitev:
1 Kf7! (2 Ke6) Rxh4 2 Kxf6 Rh6+3
Kxh6#
1...Rg6(h5) 2 Ke6
1...Kxf5 2 Nxe3+

Primer 50

Hans Nieuwhart : Gary's Gems



Rešitev:
1 Qf2 g1=Q 2 Qxg1 Ke5 3 Qg3+ Kf5
(3...Kd5 4 Nf6#, 3...Nf4 4 Qg5#) 4
Bg6#

Končan največji šahovski cikel v Sloveniji

V soboto šestega decembra se je z desetim turnirjem končal osmi šahovski cikel Slovenskih železnic, ki se ga je udeležilo 87 igralcev. Skupaj je na ciklu nastopilo kar 174 igralcev iz petih držav. Med njimi so bili tudi mednarodni mojstri. Tudi

letos je bil to največji tovrstni šahovski cikel v Sloveniji.

Za končno zmago so pred zadnjim turnirjem bili še štirje igralci. Z devetimi zmagami, dve je dosegel proti neposrednima tekmečema za prvo mesto, je osvojil turnir in tudi

končno zmago Dušan Čepon.

Za najboljšega železničarja sta bila v igri Nenad Djekanovič in Nusret Sivčević. Rahlo prednost je imel Nusret. Na zadnjem turnirju sta oba zbrala pet točk, kar je Nusretu zadostovalo za končno zmago.



Na fotografiji najboljša železničarja. Nusret Sivčević (desno) igra, Nenad Djekanovič pa partijo opazuje.

Več o ciklu lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

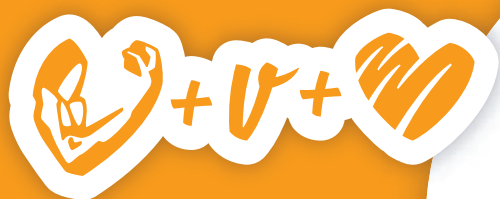
Vrstni red 10. turnirja: 1. Dušan Čepon, 9 točk, 2. Blaž Kosmač, 7,5 točk, 3. Miha Vidic, 7 točk, 4. Dušan Zorko, 5. Evald Ule, 6. Bojan Peršl, 7. Petar Djurič vsi 6,5 točk, 8. Vladimir Hrešč, 9. Marjan Črepan, 10. Jože Skok, vsi 6 točk.

Končni vrstni red: 1. Dušan Čepon, 680 točk, 2. Evald Ule, 676 točk, 3. Dušan Zorko, 661 točk, 4. Igor Jelen, 652 točk, 5. Petar Djurič, 620 točk, 6. Luka Šolmajer, 564 točk, 7. Boris Skok, 556 točk, 8. Iva-nec Dezider, 546 točk, 9. Zlatko Jeraj, 522, 10. Primož Petek, 510 točk.

Sudoku

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

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



**SREDIŠČE
VITALIS**
*prostor gibanja
in ustvarjalnosti*

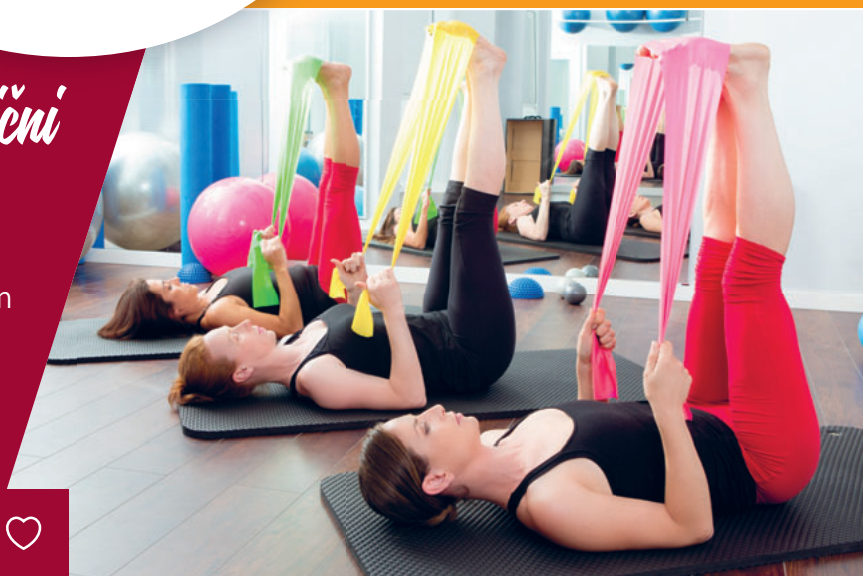
*Vzemite si čas
zase in spoznajte
utrip središča
Vitalis!*

N Hladilniška pot 28
1000 Ljubljana
E info@sredisce-vitalis.si
W www.sredisce-vitalis.si

*Motivacijska ekipa trenerjev, odlični
pogoji za vadbo, zajamčen uspeh!*

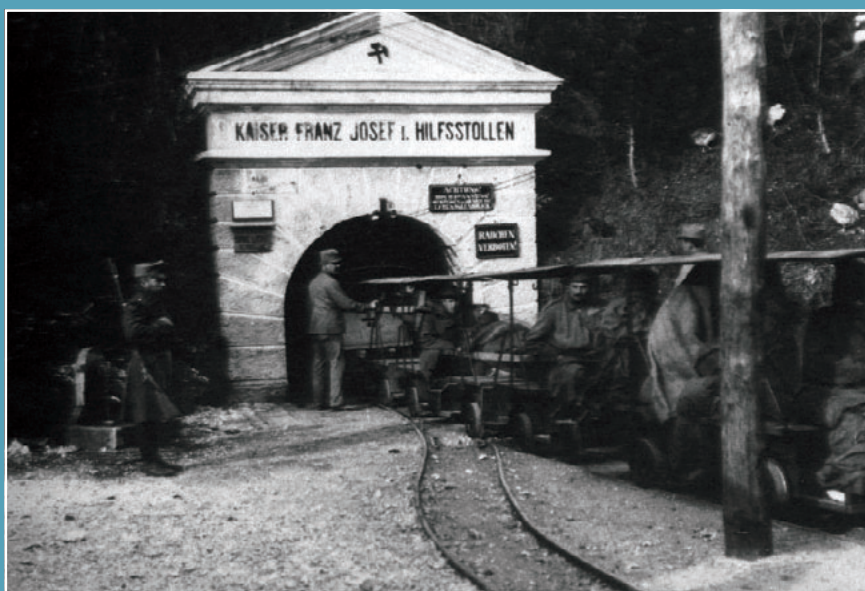
Pomagamo vam izbrati športni program, ob katerem boste uživali in obenem na učinkovit način krepili svoje telo. **Svetujemo**, kako izoblikovati in ohraniti zdrav življenjski slog. **Spremljamo** vaš napredek in se veselimo z vami.

Pridružite se nam v **središču Vitalis!**



Izberite svojo obliko vadbe:

- ✓ CrossVital
- ✓ Boot camp
- ✓ Trx
- ✓ Pilates
- ✓ Joga
- ✓ Senior
- ✓ Nosečke
- ✓ Individualna vadba z osebnim trenerjem



Slovenski vhod v Štoln, rov pod Kolovratom, Predelskimi glavami in prelazom Predel, med prvo svetovno vojno. Na fotografiji vidimo vojake v vagonih na elektrificirani ozkotirni železnici. Med vojno je bila železnica v rovu namenjena prevozu tovora in ljudi na soško fronto.