

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Nacionalna akcija za večjo varnost na nivojskih prehodih, »Ustavite se. Vlak se ne more.«

Poraba energije in izpusti CO₂ v železniškem sektorju

Aktualno

Izziv 2050

Fotoreportaža

Bila je zima ...

Reportaža

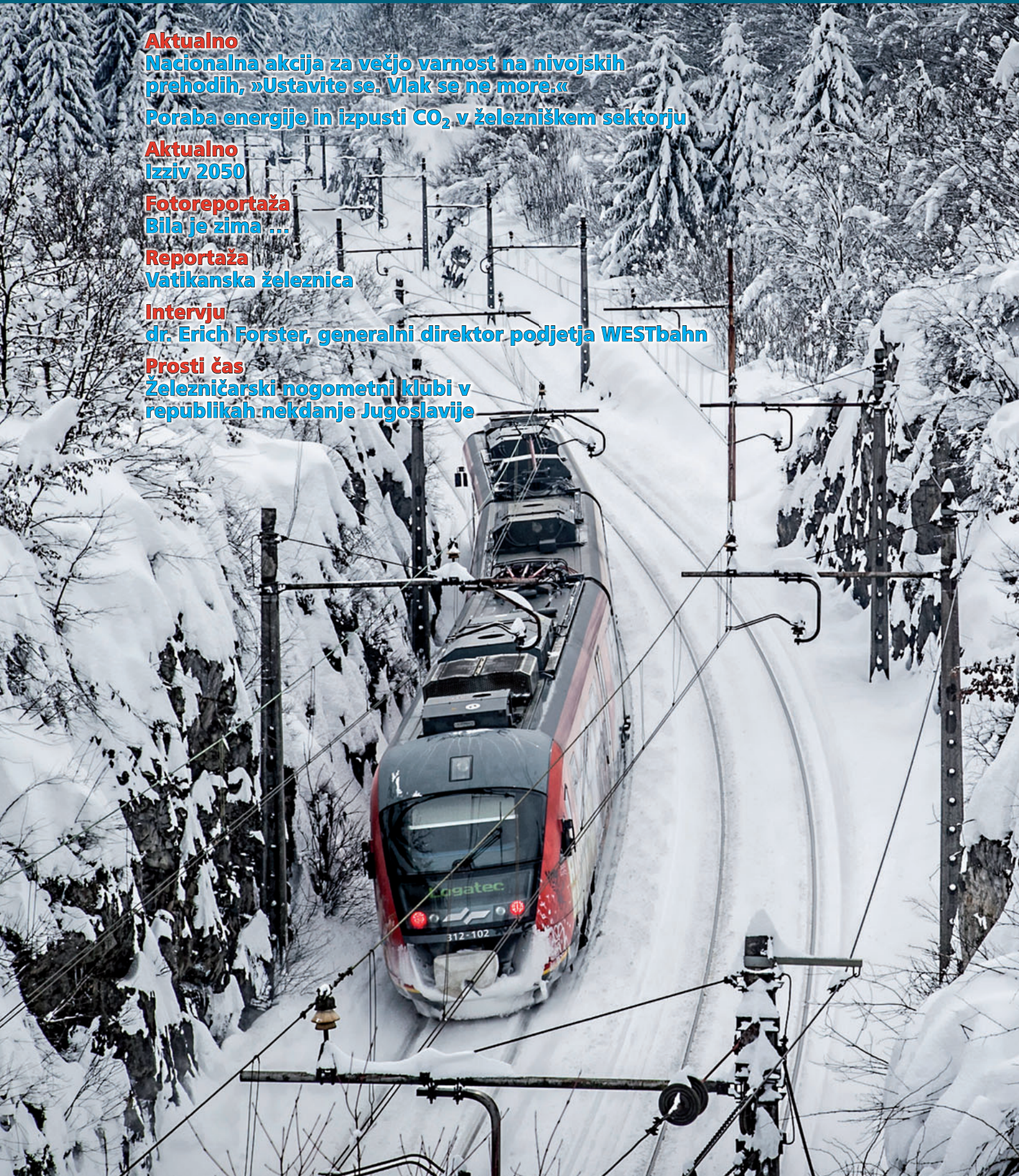
Vatikanska železnica

Intervju

dr. Erich Forster, generalni direktor podjetja WESTbahn

Prosti čas

Železničarski nogometni klubi v republikah nekdanje Jugoslavije





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

Slovenske železnice, d.o.o.
Sekcija za male pošiljke
Prodajna služba
Kajuhova 51
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo 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 5. aprila 2013.



Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Nacionalna akcija za večjo varnost na nivojskih prehodih, »Ustavite se. Vlak se ne more.«

2



Aktualno

Poraba energije in izpusti CO₂ v železniškem sektorju

4



Aktualno

Izziv 2050

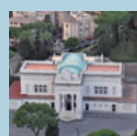
6



Fotoreportaža

Bila je zima ...

10



Reportaža

Vatikanska železnica

12



Intervju

dr. Erich Forster, generalni direktor podjetja WESTbahn

18



Prosti čas

Železnčarski nogometni klubi v republikah nekdanje Jugoslavije

21



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Vsako leto se na križanjih železniške proge zgodi preveč izrednih dogodkov, v katerih se številni udeleženci v cestnem prometu poškodujejo, nekateri pa celo izgubijo življenje. Da bi se izognili nesrečam, ki so večinoma rezultat nespoštovanja prometnih predpisov in objektivnosti, naše podjetje že leta sodeluje z Agencijo za varnost v prometu in pripravlja preventivne akcije, osvešča kolesarje, avtomobiliste in pešce. Vse udeležence v cestnem prometu želimo tudi letos z akcijo »Ustavite se. Vlak se ne more.« opozoriti na nevarnosti križanj ceste in železniške proge in vsem položiti na srce, naj se na prehodih popolnoma prepričajo, da ne sekajo poti vlaku, in seveda spoštujejo prometne predpise. Že s tem ključnim korakom, za katerega se mora vsak potruditi in ga narediti sam, bi se število smrtnih žrtev in poškodovanih na nivojskih prehodih občutno zmanjšalo.

Ali ste se kdaj spraševali, kako bodo videti železnice v sredini tega stoletja. Delovna skupina, ki so jo sestavljali strokovnjaki najbolj vplivnih mednarodnih železniških organizacij, je ta mesec izdala zbornik oziroma dokument, ki nakazuje vizijo stanja, podobe in delovanja železnic leta 2050. V dokumentu so predstavljeni idealizirani cilji in pričakovanja o vlogi evropskih železnic. Kot boste lahko prebrali, če se bodo seveda razmere odvrtele v to smer, evropski železničarji napovedujejo železniškemu sektorju izjemno prihodnost. Železnica bo hrbtenica prometnega sektorja, tesno povezana z drugimi oblikami transporta, učinkovita, poceni in zanesljiva ... so le nekateri izmed ciljev, predstavljenih v Izzivu 2050.

Ker se zadnje čase veliko govori o okoljevarstveni vlogi železnice v prihodnje, smo se tokrat odločili pogledati, kako je s porabo energije in izpusti CO₂ na železnici, kar nam zanimivo in s konkretnimi podatki predstavi Jože Urbanc.

Letošnja zima je bila, glede na nekaj prejšnjih, kar huda. Kljub temu, da pokrajina ni več popolnoma prekrita s snegom, se v tokratni Novi progi v več prispevkih dotikamo zime. Miško Kranjec nam je pripravil fotoreportažo s pomenljivim naslovom Bila je zima ... Čez nekaj dni pa nas čakajo še znameniti in tradicionalni poleti v Planici. Na kratko o prvi tekmi v Planici in o letošnjih prevozi v Planico pišemo v rubriki Aktualno.

Habemus papam!! je pred nekaj dnevi odmevalo po Vatikanu in vsem svetu. Imamo torej novega papeža, to ve zdaj že vsak. Manj ljudi pa ve - tudi sam priznam, da tega nisem vedel - da ima država Vatikan svojo železnico in da so papeži v preteklosti za svoja potovanja večkrat izbrali tudi vlak. V Reportaži nam le nekaj sto metrov dolgo, vendar zgodovinsko pomembno vatikansko progo opiše Josip Orbanic.

V rubriki Tujina tokrat objavljamo intervju z generalnim direktorjem zasebnega ponudnika potniških železniških storitev v Avstriji, podjetja Westbahn. Gospod Forster nam je jedrnat odgovoril na nekaj vprašanj, ki bodo, glede na razvoj evropskih dokumentov, ki urejajo odpiranje železniškega sektorja, postala v prihodnjih letih precej relevantna tudi pri nas.

Tisti, ki se zanimате za železniško zgodovino, boste zagotovo vedeli za železniško livarno, ki je delovala v bližini Železniškega muzeja v Šiški v Ljubljani. Tokrat v prvem delu članka o železniški livarni predstavljamo njeno zgodovino in podrobnosti o delu, strojih in opremi, ki so jo v livarni uporabljali. Gradivo in fotografije je zbral Aleš Lajovic.

Večkrat sem že zapisal, da je izjemno zanimivo, s katerimi in s koliko različnimi priložnostmi se ukvarjajo železničarji. Tako je od nekdaj z železnico povezan tudi nogomet in številni nogometni klubi, ki so nastali v Sloveniji in tudi drugih republikah nekdanje Jugoslavije. Marko Ocvirj je zbral ogromno podatkov o železnčarskih nogometnih klubih in pridobil tudi večino izvirnih znakov klubov, kar vam predstavljamo v rubriki Prosti čas.

Spoštovani bralci, uživajte v branju!

Nacionalna akcija za večjo varnost na nivojskih prehodih

»Ustavite se. Vlak se ne more.«

»Ustavite se. Vlak se ne more.« je geslo preventivne akcije za večjo varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, ki je letos potekala od 20. do 28. februarja. Javna agencija za varnost prometa in Slovenske železnice so letos že četrty zapored pripravile preventivno akcijo, s katero želimo udeležence v prometu osve-

ščati o pravilnem prehajanju nivojskih prehodov čez železniško progo.

Glavni cilji preventivne akcije so:

- zmanjšanje števila prometnih nesreč na nivojskih prehodih,
- zmanjšanje števila umrlih in ponesrečenih na nivojskih prehodih,
- povečanje zavedanja in odgovornosti ljudi pri prečkanju prehodov.

govornosti ljudi pri prečkanju prehodov.

S skupno nacionalno akcijo in programom aktivnosti za povečanje varnosti na nivojskih prehodih želimo z natančno določenimi ukrepi vplivati na večjo varnost udeležencev na nivojskih prehodih in tako zmanjšati število izrednih dogodkov na nivojskih prehodih.



(foto: J.K.)

Novinarska konferenca o nacionalni akciji za večjo varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo

Devetnajstega februarja je v prostorih SŽ potekala novinarska konferenca o nacionalni akciji za večjo varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, »Ustavite se. Vlak se ne more«.

Slovenske železnice sta zastopala Zvezdana Dolenec in Emil Lipovšek. Na novinarski konferenci so sodelovali tudi Franc Pojbič, v. d. direktorja AVP, Andraž Murkovič iz Javne agencije RS za varnost prometa, mag. Vojko Radkovič iz Inšpektorata RS za promet, energetiko in prostor, Tomaž Willenpart iz Direkcije RS za ceste in Cvetko Staniša iz Društva mestnih, občinskih in medob-

činskih inšpektorjev in nadzorikov Slovenije.

Udeleženci novinarske konference so se strinjali, da je problematika varnosti na nivojskih prehodih povezana predvsem z neupoštevanjem cestnoprometnih predpisov, nizko kulturo in predrznostjo nekaterih udeležencev v cestnem prometu. Inšpektor za železniški promet mag. **Vojko Radkovič** je povedal, da se udeleženci v cestnem prometu marsikdaj ne zavedajo, da so zavarne poti vlaka, zaradi teže in hitrosti, s katero potuje, neprimerno daljše kakor pri avtomobilu.

Zvezdana Dolenec s Slovenskih železnic je poudarila

tudi, da je reševanje problematike ureditve nivojskih prehodov cest prek železniške proge vedno odgovornost vsaj dveh ali celo več udeležencev, ne le Slovenskih železnic. Eden izmed njih je upravljavec cest, torej občine ali Direkcija RS za ceste, drugi pa upravljavec železnice, kar so ali SŽ ali država. Praktično vsi nivojski prehodi na državnih cestah so urejeni, številni neurejeni prehodi pa so na lokalnih cestah in na nekategoriziranih poteh, ki jih večinoma upravljajo občine. Pogosti so tudi primeri, ko je zelo blizu več nivojskih prehodov in je njihovo zavarovanje v skladu s predpisi tehnično neizvedljivo.

»V takšnem primeru se mora občina odločiti, kateri nivojski prehod potrebuje in katerega se lahko ukine,« je povedala. Na podlagi takšne odločitve se najprimernejši prehod lahko celovito uredi in zavaruje, do njega pa občina zgradi povezovalno cesto. »Takšen celovit način sodelovanja se je izkazal kot najboljši, saj zagotavlja višjo raven varnosti in je tudi najlažje izvedljiv,« je še poudarila.

Strojevodja **Emil Lipovšek**, ki je bil tudi sam že udeležen v tragični nesreči na nivojskem prehodu, je opozoril, da se velikokrat zgodi, da se vozniki motornih vozil obnašajo predržno, nekateri poskušajo celo tekmovati z vlakom in v zadnjem trenutku zapeljejo predenj. Ob tem pa ne gre zanemariti dejstva, da najhitrejši potniški vlak Slovenskih železnic, ki vozi tudi s 160 kilometri na uro, od trenutka, ko strojevodja zategne zavorno ročko, potrebuje 810 metrov, da se zaustavi. Tovorni vlaki, ki so težji, pa lahko zavirajo tudi kilometer dolgo, je opozoril Lipovšek.



Emil Lipovšek (foto: J.K.)



Franc Pojbič in Zvezdana Dolenec (foto: J.K.)

Izid knjige Železniška proga Šentilj–Zidani Most

Konec marca bo izšla knjiga z naslovom *Železniška proga Šentilj–Zidani Most*, avtorja Marka Koširja in soavtorja Mladena Bogića. V njej je opisana zgodovina prve železniške proge pri nas, predstavljene

so razmere v Evropi in svetu v času, ko se je pri nas začela gradnja železnice. Nato avtorja opisujeta potek in gradnjo proge ter predstavita najpomembnejše objekte in kraje ob njej, med drugimi Šentilj,

Maribor, Poljčane, Celje in Zidani Most.

Knjigo avtorja končata s poglavjem o prometu, pomembnih vlakih, ki so vozili po tej progi, in s poglavjem o železniškem muzeju Slovenskih železnic.

Knjiga je bogato opremljena z načrti, shemami in preglednicami ter 284 fotografijami. Izid prve knjige o tem odseku Južne železnice so omogočile Slovenske železnice, ki so knjigo sponzorirale.



• Železniška proga Šentilj–Zidani Most

Ghega, vrhunski geomehanik v tistem času, se je zaradi sestave tal pravilno odločil za izkop predora. Oblika predora v obliki podkve brez težav prenaša tudi precejšnje bočne sile, ki bi, če bi zgradili višop, nenehno grozile, da ga zasujejo. Na začetku je imel predor 10 metrov nadkrija, ko pa so preko njega zgradili cesto, se je le-to zmanjšalo na 4 metre. Zaradi starosti in poskusa, da bi ga jugoslovanska vojska leta 1941 porušila, daje predor danes kaj pizano sliko. Del obzidave je še vedno iz opeke in popravljen z betonskimi injekcijami, del pa so Nemci, ko so ga leta 1941 popravljali, izdelali iz klesanega kamna. Danes je predor enotnen, tako kot ves odsek od Maribora do državne meje. Ko so ga pripravljali za elektrifikacijo proge in so morali odstraniti podnožni ali talni obok, je prišlo do dvigovanja tal. Šele z železobetonsko ploščo po celi dolžini, ki je nadomestila talni obok, se je dvigovanje tal ustavilo, predor pa dobil ustrezno obliko.



Predor Šentilj s severne strani in Buserstunnel pri Gumpoldskirchenu na italijanski Wlen-Gloggnitzer Vrh. foto Andrej Premaš in Duitinger, 1985

Zaradi siplega in nenosilnega materiala hribine sodita oba predora (Šentilj in Počehova) na delu proge do Maribora med najbolj zahtevne gradbene objekte na celotni trasi do Celja. Danes potekajo preko predora cesta in avtocesta proti Avstriji ter odcep ceste proti Sladkemu Vrhu.

Predor Šentilj je bil prvi zgrajeni predor na odseku južne železnice med Muhrzusslagom in Trstom in je dejansko tudi prvi predor na trasi južne železnice, saj je del od Dunaja do Gloggnitza (Wien-Gloggnitzer Eisenbahn) zgradila družba Wien-Raabers Eisenbahn-Gesellschaft leta 1841, ki pa je pozneje postal del južne železnice. Prvi predor, ki je bil v Avstriji (tukaj je misljena celotna monarhija), je na odseku Dunaj-Gloggnitz pri Gumpoldskirchenu. Speljan je skozi hrib Kitzbühel. Za njegovo dolžino so na razpolago podatki od 156 do 165 metrov. Ko je bil zgrajen, so kritiki

• 54

Proga Šentilj–Zidani Most •

očitni projektantom in gradincem, da predor ni bil potreben in da so se s tem stroški gradnje povečali za 100.000 guldnov (zlatnikov). Kot odgovor na te očitke je gradbenec Matthias Schönerer dal na severni portal predora napisati latinske besede Recte sequi, kar pomeni pravilna smer. Danes prevladuje mnenje, da so se graditelji zavedali, da bo na poti do Trsta potrebno zgraditi več predorov, zato so za učenje izbrali prav tega. Predor je pri potnikih kmalu postal zelo priljubljen; od tod tudi ime Buserstunnel, saj je čas vožnje skozenj ustrežal času, potrebnemu za poljubek.

Viadukt Pesnica

Zaradi močvirnatosti terena v dolini Pesnice se je Ghega odločil, da bodo preko doline zgradili most. Most je bil visok 21 metrov, dolg 648 metrov, imel je 65 stebrov, ki so bili zgrajeni na hrastovih pilotih, in 64 obokov. Gradnja so ga začeli leta 1844, gradnja je trajala dve leti. Zanj so porabili 2,8 milijona opek. Most, ki je tudi Ghegov projekt, je bil zgrajen iz opeke iz takrat ustanovljene opekarnice v Košalcih. Na merilni vožnji 2. maja 1846 pod vodstvom samega Ghega, ki je osebno nadzoroval obremenitveni preizkus, je preko njega prva zapeljala lokomotiva Strassengel, ki je vožnjo nadaljevala globoko v še nedokončani predor Počehova. Ko je bil predor Počehova zgrajen, je 16. maja na vožnji iz Maribora v Gradec med neuradnim preizkusom in pregledom skozi predor in preko mosta peljala lokomotiva Ocean, ki je bila ena prvih, če ne celo prva parna lokomotiva v Mariboru.



Pesnica viadukt na aborelu Ferdinanda Jungblutha Vrh avtor: Mladena Bogića

• 55

Štefan Stepic in numerator



Železnica je svet v malem, sestavljen iz strok, ki so malone tako specializirane in poglobljene kot specializacije v medicini. Tudi s tiri je tako, z »gornjim ustrojem«, kot se temu reče v strokovnem jeziku. Malokdo pozna vse podrobnosti tega železniškega področja, ki omogoča, da železniška vozila vozijo. Skoraj neopazen, minuciozen, pa zato nadvse zanimiv detajl so numeratorji, žebliji, s katerimi sta na pragih označena leto izdelave in izvor. In tu se pokaže, kako koristni so lahko ljubitelji železnic. Ing. Štefan Stepic, ki je že več kot tri desetletja zvest zunanji sodelavec našega muzeja, sodi v posebno podvrsto – med »progohodce«. Vse slovenske proge je sam ali v družbi že dvakrat obhodil in je prav zdaj tretjič na delu. Ker je obiskal tudi najbolj oddaljene, napol pozabljene industrijske tire in celo opuščene proge, se je srečal s strohnelimi pragi in numeratorji, ki so izpadli iz svojega gnezda. Pritegnili so njegovo pozornost in začel jih je zbirati in proučevati. Svojo obsežno zbirko je odstopil Železniškemu muzeju, in razstava v avli upravne stavbe SŽ v Ljubljani se je kar sama ponudila.

Besedilo in slika: Mladen Bogić

Poraba energije in izpusti CO₂ v

Primerjave z nekimi splošnimi statistikami, za katerimi ne stojijo preverjeno kakovostne analitične organizacije, ki upravljajo relevantne vire podatkov, so lahko vedno zavajajoče in dajejo napačno sliko. Ko pa sta se za raziskavo in analizo porabe energije in izpustov CO₂ združili dve vrhunski organizaciji, Mednarodna železniška zveza (UIC) in Mednarodna agencija za energijo (International Energy Agency – IEA), je vsakršen dvom odveč.

UIC in IEA sta skupaj izdali priročnik o porabi energije in emisijah CO₂ v železniškem sektorju na svetu (Energy Consumption and CO₂ Emissions of the World Railway Sector). Mednarodni agenciji za energijo je priznana njena stro-

kovnost in kompetentnost na področju energetskih statistik v svetovnem merilu, na drugi strani pa je UIC organizacija, ki združuje več kakor dvesto železniških podjetij z vsega sveta, in podatke, ki so relevantni za področje energije in emisij, zbira že od leta 2005.

Transportni sektor v svetovnem merilu prispeva skoraj 23 odstotkov vseh izpustov CO₂, vezanih na energijo, pri čemer največji delež odpade na cestni transport. Nasprotno dejstvu, da obseg izpustov CO₂ v transportnem sektorju neprestano narašča že vse od leta 1990, stoji drugo dejstvo, in sicer da je namreč delež izpustov železniškega prometa pri tem manjši od enega odstotka!

Ta podatek je že sam po sebi dovolj močan kazalec, da je železniški prevoz tisti transportni način, ki edini lahko zagotavlja trajnostno mobilnost oseb in tovora ob nizkih ravneh emisij ogljika. V Evropi poteka večina železniškega prevoza na električni pogon. Ker prav zdaj potekajo aktivnosti za zmanjševanje emisij tudi pri proizvajalcih električne energije, je še toliko bolj jasno, da je železniški prevoz prihodnost mobilnosti. Tudi pri osebnih vozilih in drugih transportnih sredstvih v mestih (avtobusi, vozila različnih intervencijskih in vzdrževalnih služb) se električni pogon kaže kot primerna rešitev.

Tu je morda treba omeniti še eno prednost, ki jo ima električni pogon, in sicer manjši

hrup, ki ga povzročajo takšna vozila v primerjavi z vozili na pogon z notranjim izgorovanjem. Hrup ne predstavlja težave samo v mestih, temveč je onesnaževanje s hrupom čedalje bolj problematično tudi zunaj urbanih območij, še posebej pa na zaščitenih območjih in naravnih rezervatih. In tudi pri hrupu se pokaže prednost železniškega transporta, še posebej elektrificiranega.

Če pogledamo nekaj ključnih, najbolj zanimivih podatkov za evropsko sedemindvajseterico, je obseg železniških prog med letoma 1990 in 2009 ostal pri približno 210.000 kilometrov. Pri tem se je v istem obdobju obseg elektrificiranih prog povečal s 30 odstotkov leta 1990 (okrog 70.000 km)



železniškem sektorju

na 53 odstotkov leta 2009 (okrog 111.300 km). Morda še pomembnejši pa je podatek, da se sedaj skoraj 80 odstotkov vsega železniškega prometa opravi z električno vleko.

V obdobju od leta 1990 do leta 2009 se je dvignila tudi energetska učinkovitost na železnicah. Sedaj je za en potniški kilometer potrebnih trinajst odstotkov manj energije, v tovornem prometu pa je učinkovitost še bolj narasla – za neto tonski kilometer je potrebnih okrog 19 odstotkov manj energije. Ne glede na te kazalce je seveda energija oziroma energenti, še vedno največji strošek – to so pokazale tudi študije, ki smo jih opravili na SŽ – in je nadaljnje zmanjševanje porabe oziroma dvigovanje učinkovitosti, ključ za ohranjanje in izboljševanje konkurenčnosti železniškega prevoza.

Še nekaj podatkov je za železnice posebej zanimivih, saj dajejo dodatne argumente vsem, ki se trudimo razvijati železniško infrastrukturo in storitve na njej ter o njenem pomenu prepričati tudi vse deležnike, ki imajo na to vpliv.

Med letoma 2000 in 2009 se je obseg transportnih potreb povečal za okrog sedem odstotkov, seveda pa je imela svoj vpliv tudi finančna in ekonomska kriza, ki je povzročila upad transportnih potreb. Med letoma 2008 in 2009 se je povpraševanje po transportu zmanjšalo za okrog dvanajst odstotkov, kar posebej velja za tovorni promet. Prav tako se v obdobju med letoma 2000 in 2009 ni pomembneje spreminjalo razmerje med posameznimi vrstami prevozov v potniškem prometu (cestni, železniški, vodni, letalski), v tovornem prometu pa se je pojavilo zgolj zanemarljivo povečanje obsega cestnega prometa.



Promet je leta 2009 prispeval 31 odstotkov vseh emisij CO₂ v Evropi, od tega je cestni promet daleč največji generator tega, saj prispeva kar 71 odstotkov, medtem ko železniški promet prispeva zgolj 1,8 odstotka. Ostalo odpade na zračni in vodni promet. Vse vrste prevozov, razen železniškega, so povečevale emisije – med letoma 1990 in 2009 za 28 odstotkov (celo med letoma 2000 in 2009 za pet odstotkov, kljub aktivnostim, ki potekajo na evropski ravni za zmanjšanje emisij). Edino železnice so v tem obdobju, to je od leta 1990 do 2009, zmanjšale emisije, in to za zavidljivih 32 odstotkov. Od tega 20 odstotkov v potniškem in 38 odstotkov v tovornem prometu. Tovorni promet na že-

leznicah je s tem dosegel tudi zastavljeni cilj, da se namreč do leta 2020 doseže 30-odstotno zmanjšanje emisij CO₂, glede na njihov obseg leta 1990. K uresničevanju te zaveze so se pridružile vse evropske železniške uprave.

Kaj nam ti podatki povedo? Poglobljene analize se izvajajo in bodo lahko dale različne odgovore, opozorila in usmeritve, vendar je tudi brez njih povsem jasno, da je, če želimo doseči zmanjšanje emisij in posledično kakovostnejše življenje vseh nas, treba pospešeno vlagati v železnice, v elektrifikacijo in zamenjavo voznega parka. Hkrati s tem je nujno stremeti k spreminjanju potovalnih navad in preusmerjanju tovora in potnikov v tiste transportne sisteme, ki so za okolje in ljudi manj

obremenjujoči in dolgoročno vzdržni. Pri tem se seveda zastavlja dilema o jajcu in kokoši – se mora najprej spremeniti infrastruktura in storitve na njej ali naj se najprej spremenijo potovalne, transportne, navade. Verjetno je razumna in izvedljiva predvsem pot, ko gresta razvoj infrastrukture in posledično storitev na njej z roko v roki s spreminjanjem potovalnih in transportnih navad.

Vsi, ki bi želeli dokument prebrati v celoti, saj podaja statistične podatke tudi za druge države sveta, pa lahko izvirnik preberete na spodnji spletni povezavi: http://www.uic.org/IMG/pdf/iea-uic_energy_consumption_and_co2_emission_of_world_railway_sector.pdf



Izziv 2050

»Železnice imajo ključno vlogo pri zagotavljanju blaginje evropske družbe in moči evropskega gospodarstva.«

To je prvi stavek zbornika, ki so ga februarja letos oblikovali in izdali strokovnjaki Mednarodne železniške zveze (UIC), Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER) ter Združenje evropskih upravljavcev infrastrukture (EIM).

V sodelovanju s številnimi drugimi partnerskimi železniškimi organizacijami, kot so EPF, EPITOLA, UIC, UIP, UNIFE, so opisali dolgoročno vizijo evropskih železnic.

Izziv 2050 je naslov dokumenta, ki kaže, kako vplivne evropske železniške organizacije, katerih člani smo tudi Slovenske železnice, vidijo razmere v železniškem sektorju v Evropi leta 2050.

Uvod

V Izzivu 2050 lahko preberemo skupno vizijo o evropskem železniškem sektorju čez dobrih 36 let. Dokument je kratek pregled ključnih področij sektorja s predstavljenimi cilji vizije v razmerju do potreb evropske družbe. Namen dokumenta je tudi postaviti določene smernice na poti do zastavljenih ciljev in pomagati pri vodenju. Izziv 2050 upošteva in dopolnjuje določila

bele knjige o transportu, ki jo je Evropska komisija izdala leta 2011.

Cilji, zapisani v beli knjigi o transportu 2011

Do leta 2050 mora železniški transport občutno povečati modalni delež na srednjih in dolgih razdaljah, tako v potniškem kot tovarnem prometu. To je mogoče doseči z gostim omrežjem, povezanim z vsemi glavnimi letališči, pristanišči, z močnim vlaganjem v železniške povezave visokih hitrosti, z razširitvijo ERTMS, širitvijo multimodalnega transporta v Evropi ...

V nadaljevanju so vizije in ugotovitve postavljene v prihodnost, kakor da bi pripovedovalec leta 2050 razlagal značilnosti železniškega sektorja.

Vizija in cilji

Leta 2050 je železnica glavni ponudnik potniških in tovarnih prevozov v Evropi. Železnica postane hrbtenica razvejane in učinkovite skupne evropske transportne strukture. Železniški sektor zaznamujejo varnost, do okolja prijazna tehnologija, razvoj in inovacije ter strokovni pristop k potniškemu in tovarnemu prometu. Železnica ima ključno vlogo pri razvoju konkurenčnega, do okolja prijaznega prevoza, ki prispeva k rasti gospodarstva, povečuje individualno mobilnost ter družbeno povezanost.

Cilji in vizija Izziva 2050 temeljijo na razvoju treh temeljnih železniških področjih, ki so:

- **politika** – v pomenu zavedanja, kaj moramo narediti,
- **tehnologija** – to so orodja, s katerimi bomo cilje dosegli,
- **storitve** – ki so tisto, kar kupec ali potnik vidita in dobita pri prevozu ali poslovanju v železniškem sektorju.



Cilj: Kakovost za denar

Železnica je prva izbira načina prevoza, ker je konkurenčna in uspešna. Tako v potniškem kot v tovarnem prometu zagotavlja kakovostne storitve in nizke stroške.

Politika

Pomembno vlogo pri zagotavljanju kakovosti igrajo raziskave in razvoj, s katerimi je mogoče razviti učinkovite tehnologije.

Na področjih varnostnih certifikatov in avtorizacij veljajo v celotnem evropskem prostoru skupni standardi interoperabilnosti.

Tehnologija

Ključne so investicije v učinkovito rabo naravnih virov, s čimer so se znižali stroški v celotnem sektorju. Razširjena je uporaba modularnih podsistemov in komponent, ki omogoča nadgradnje železniških vozil med operativno življenjsko dobo.

Storitve

Na daljše razdalje se večina potuje po železnici, hkrati železnica prepelje več tovora kot katera koli druga oblika prevoza. Omrežje železniških povezav velikih hitrosti povezuje ključna središča in je gosto povezano z multimodalnimi lokalnimi omrežji. Z razvojem in omogočanjem neomejenega dostopa do podatkov potniki dojemajo potovanje kot podaljšek delovnega časa.

Cilj: Učinkovitost

Vlaki so točni, postaje za potniški promet in tovarna središča pa urejena in dostopna.

Politika

Zaradi primerljivih in transparentnih intermodalnih cenovnih dogovorov ter internalizacije zunanjih stroškov med vrstami prevoza obstaja ravnovesje. Vsaka vrsta prevoza poskuša delovati najbolj učinkovito na svojem področju, poudarja svoje prednosti, zaradi česar se konstantno razvija.

Tehnologija

Železniški sistem je visoko avtomatiziran, tako na področju vodenja prometa kot tudi pri spremljanju stanja vozil, infrastrukture ter vzdrževanju. Rezultat visoke avtomatizacije



CHALLENGE 2050
THE RAIL SECTOR VISION

Železnice leta 2050 so:

- ... v osrčju integriranega transportnega sistema, v katerem vsaka vrsta prometa poudarja svoje prednosti, s čimer prispeva h konkurenčnosti evropskega gospodarstva;
- ... najbolj zaslužne za to, da so se zmanjšale emisije toplogrednih plinov, zmanjšala odvisnost od fosilnih goriv in da se je zmanjšala gostota prometa;
- ... ključni dejavnik, ki omogoča mobilnost in podpira gospodarsko rast ter dinamično družbo.



so nižji stroški in večja zanesljivost sistema.

Storitve

Kupci oziroma potniki so postavljeni v ospredje poslovnih strategij. Visoko zadovoljstvo potnikov podpira tudi politično pomoč železniškemu sektorju, kar posledično omogoča nove investicije v železniški sektor.

Cilj: Varnost

Železnice so najbolj varna oblika prevoza.

Politika

Železniški prevoz je še vedno najvarnejši kopenski prevoz in si prizadeva postati najbolj varen izmed vseh prevozov. Varnostna tveganja zaradi drugih udeležencev v prometu, na primer pri nivojskih križanjih ceste in železnice, so zmanjšana na minimum.

Tehnologija

V primeru nesreč se sistem hitro ponovno vzpostavi. Nesreče so redke, ko se vseeno zgodijo, sistem samodejno konfigurira alternativne poti in storitve. Nove tehnike vzdrževanja, povezane z inteligentno infrastrukturo, železniškimi vozili in drugimi deli sistema, omogočajo nadzor vsakega segmenta sistema v realnem času.

Storitve

Zaradi strogih in učinkovitih nadzornih sistemov železniški prevoz pridobiva čedalje več uporabnikov.

Cilj: Doslednost

Storitve, ki jih prejmejo uporabniki železniškega sistema, so vedno visokokakovostne.

Politika

Vlaki so zanesljivi in točni. Evropski železniški sektor temelji na sistemu, ki je vzdržljiv in prožen tako pri zunanjih dejavnikih, kot so naravne nesreče, ali notranjih dejavnikih, v obli-

ki napak na infrastrukturi, kot tudi pri rednem vzdrževanju.

»Vseeno je, ali sem v Madridu ali Manchesteru, železniška postaja je vedno čista in varen prostor.«

Tehnologija

Železniški prostori so vedno čisti in prijetni. Sledljivost in zanesljivost sta glavni prednosti železnice v primerjavi v somodalni transportni verigi.

Storitve

Železniški sektor se prožno odziva na predloge kupcev, zaradi česar je zaupanje v železnico v družbi veliko. Uporabniki lahko hitro pridobijo zanesljive in točne informacije.

Cilj: Zmogljivosti

Na omrežju, ki najbolj zadovoljuje želje uporabnikov in prispeva k uravnavanju prevelike gostote v drugih oblikah transporta, je zmogljivost prevozov maksimizirana.

Politike

Evropski železniški sistem omogoča somodalni transport prek uporabnikom prijaznih multimodalnih vozlišč. Vozlišča omogočajo dobre povezave z mesti in so namensko urejene strateške točke pretovarjanja v tovornem prometu. Organizacijski dogovori omogočajo največji možen prevoz na zelo prometnih koridorjih.

Tehnologija

Razvoj in učinkovita tehnologija vodenja železniškega prometa omogočata največjo izkoriščenost obstoječih zmogljivosti. Nove tehnologije omogočajo odpravo zastojev in ozkih grl, zaradi česar lahko vozi več vlakov z višjo povprečno hitrostjo.

Notranjost potniških vlakov je prilagojena zahtevam različnih skupin uporabnikov, na primer družinam, poslovnim potnikom in gibalno oviranim osebam.

Storitve

Železniške postaje so dostopne, urejene in udobne. Vse so opremljene za potrebe oseb z ovirano gibalnostjo. Železniški sektor se nenehno razvija in išče nove priložnosti, zato so glavna pristanišča, letališča in novi transportni viri povezani z železniškim sistemom. Povezljivost koncev prometne verige je, z izboljšano intermodalno ponudbo, hitrejša in uporabnikom bolj prijazna.

Cilj: Povezljivost

Železnica je hrbtenica medsebojno povezanega in navidežno somodalnega transportnega sistema.

Politika

Javni transport, ponudba koles, taksi storitve, najemi avtomobilov in druge oblike prevoza so tesno povezani z železniškim prevozom.

Pri tovornem prometu sta največji pridobitvi, poleg visoke zanesljivosti železniških prevozov, sistema za sledenje in opozarjanje. Telematični sistemi omogočajo potnikom, da načrtujejo cenovno in časovno najugodnejše prevoze.

Tehnologija

Interoperabilnost omogoča prehajanje prek državnih mej brez zamud in operativnih omejitev, zaradi česar so prevozi na srednje dolgih razdaljah po železnici konkurenčni zračnemu in cestnemu prevozu. Vozila, ki jih lahko napajamo iz alternativnih virov energije, se vse bolj pojavljajo tudi v lokalnem prometu. Železniške postaje ponujajo prostore za kolesa, za polnitev električnih in drugih vozil.

Storitve

Mednarodni transportni koridorji, ki so povezali ključna vozlišča, pristanišča in vire blaga, so temelj povečevanja kakovosti storitev. Zanesljivi, hitri in sledljivi tovarni prevozi so odprli nove trge.

Cilj: Trajnostni razvoj

Evropski železniški sektor ponuja učinkovito, na obnovljivih virih temelječo rešitev za zagotavljanje trajnostne mobilnosti in transporta. Hkrati je razvoj sektorja ogromno prispeval k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in odvisnosti od fosilnih goriv.

Politika

Železniški sektor ogromno prispeva k ekonomski, družbeni in okoljski blaginji v Evropi. Posebna pozornost je namenjena uravnavanju hrupa in vibracij ter učinkovitemu prostorskemu načrtovanju in strateški namestitvi zmogljivosti za transport tovora. Železnice se povezujejo s prostorskimi načrtovalci v mestih in s tem zagotavljajo boljše rabo prostora v urbanih središčih ter hkrati blažijo preobremenjenost pri drugih oblikah transporta.

Tehnologija

Optimizirana oblika železniških vozil omogoča enostavne nadgradnje, ki jih lahko železnica prilagaja glede na zahteve uporabnikov.

Storitve

Evropski železniški sektor ponuja uporabnikom in družbi privlačne, čiste, na učinkoviti rabi naravnih virov temelječe prevoze in trajnostno mobilnost.

Cilj: Ljudje

»Ponosen sem, da delam v železniškem sektorju!«

Železniški sektor privlači motivirane ljudi, ki so predani zagotavljanju sodobne, prožne in učinkovite storitve.

Politika

Razvijanje komercialnih in dobrih odnosov z uporabniki storitev je ključno za pridobivanje novih uporabnikov. Železniški sektor razvija svoje tehnične izobraževalne ustanove.

Z vlakom v Planico

Doživeti tradicionalne športne prireditve, kakršne so skoki in poleti v Planici, je že vrsto let za številne športne navdušence izjemna izkušnja, za marsikoga pa nepozabno prvo srečanje s tekmami svetovnega pokala.

Za letošnje ogled poletov v Planici, v soboto 24. marca, in nedeljo, 24. marca, so Slovenske železnice skupaj z organiza-

torji prireditve poskrbele za zelo ugoden in prijeten prevoz. V skladu s projektom trajnostnega razvoja v Planici, ki ga udeležujejo organizatorji prireditve, so SZ poskrbele, da se lahko ta dva dneva v Planico odpravite s posebnimi vlaki iz Ljubljane in Nove Gorice.

Na jeseniški železniški postaji vas bodo čakali avtobusi, s katerimi se boste lahko brezplačno

odpeljali do Planice in prav tako popoldne pripeljali nazaj do postaje.

Za povratno vozovnico za posebni vlak do Jesenic boste odšteli le 5,48 evra. Z vstopnico za prireditev v Planici ste namreč deležni kar 50-odstotnega popusta pri vožnji z vlakom.

S potovanjem z vlakom se izognete težavam s parkiranjem in pustite svoje avtomobile

bile doma, saj je potovanje z vlakom brezskrbno, varno in zanesljivo.

Kot smo že napisali, je obisk tekem v smučarskih poletih v Planici od nekdaj zelo priljubljen. V nadaljevanju so na kratko opisani utrinki s potovanj v Planico ob začetkih planiških tekmovanj, ko so bile Jesenice in Planica še povezane z železniško progo.



Z vlakom v Planico

Za ogled tradicionalne, nepozabne športne prireditve, 23. in 24. marca, v Planici smo pripravili posebne vlake do Jesenic in brezplačne avtobusne prevoze od Jesenic do Planice in nazaj. Z vstopnico za prireditev v Planici lahko povratno vozovnico za posebni vlak do Jesenic kupite s kar 50-odstotnim popustom.

iz Ljubljane in nazaj		iz Nove Gorice in nazaj	
6.25	Ljubljana	17.40	Nova Gorica
6.36	Lj. Vičmarje	17.31	Jesenice
6.49	Škofja Loka	17.18	
6.59	Kranj	17.09	
7.25	Jesenice	16.40	

Ka priprete s posebnim vlakom na Jesenice, vas bodo ob železniški postaji iz čakalnih avtobusov, s katerimi se boste brezplačno odpeljali do Planice – in prav tako popoldne nazaj do železniške postaje.

CREM Z VLAKOM

Slovenske železnice



V Planico z vlakom – včasih



Množica obiskovalcev izstopa iz vlaka v Planici

Prvič prek sto metrov

Petnajstega marca 1936 je bilo ime kraja Planica za vselej zapisano v svetovno športno zgodovino. Avstrijski smučarski skakalec Josef Brandl je namreč prvi na svetu s smučmi preskočil 100 metrov in s pristankom pri natanko 101 metru postavil svetovni rekord. Ob tem izjemnem uspehu se je takrat, kljub nasprotovanju nekaterih članov mednarodne smučarske zveze, v Planici tudi rodila nova športna disciplina – poleti.

V Sloveniji lahko začetke smučarskih skokov najdemo

v letu 1920, ko so v Bohinju zgradili t. i. Žiškovo skakalnico. Naslednje leto je na njej potekalo prvo prvenstvo Jugoslavije v smučarskih skokih. Večji vzpon smučarskih skokov pa se je začel šele v tridesetih letih prejšnjega stoletja, ko so začeli graditi skakalnice v Planici. Prvo skakalnico so v Planici dokončali v začetku leta 1934, kmalu za tem, marca, pa je na njej že potekala prva mednarodna tekma.

Ker so bile planiške skakalnice grajene z veliko prostovoljstva in ogromno dela, je bila že skoraj dolžnost vsakega Sloven-



Železniška postaja Planica – Z naslovnice Železniškega vestnika, marec 1955

ca, da se udeleži te znamenite tekme. Navdušenje za tekme v Planici je bilo vedno veliko, k čemur so veliko prispevali tudi takratni vplivni časopisi, kot so bili Slovenec, Slovenski narod in Jutro.

Z vlaki do Planice

Da bi se lahko tekem udeležilo čim več obiskovalcev, že v prvih letih so jih namreč pričakovali več tisoč, so morali organizatorji zagotoviti učinkovit prevoz. Tako pred 77 leti kot tudi danes je bil za to priložnost najbolj primerno prevozno sredstvo vlak. Zato so organizirali posebne vlake, ki so v 20-minutnih presledkih prihajali v Rateče in nato naprej v Italijo, od koder so se polodne vračali po obiskovalce.

Tomaž Pavlin v Kroniki, časopisu za slovensko krajevno zgodovino, piše, da so imeli naročeni oziroma posebni vlaki vsak svojo barvo in so prihajali: beli iz Beograda, rdeči iz Zagreba, zeleni iz Maribora, rjavi iz Celja ter rumeni, vijoličasti, modri in

belo-črni iz Ljubljane. Poleg posebnih ali naročenih vlakov v organizaciji podjetja Putnik so bili takrat organizirani še posebni izletniški vlaki, ki so pobirali potnike od Šentvida, Vižmarij pri Ljubljani do Javornika in od Tržiča do Kranja, kjer so potniki prestopili na izletniški vlak iz Ljubljane.

Proga do Planice

Železniška postaja Planica je stala ob gorenjski progi, ki so jo zgradili decembra leta 1870. Proga od Ljubljane do Trbiža so načrtovali in zgradili zato, da Gorenjska, ki je bila takrat najbolj industrializirani del Slovenije, ne bi brez železniške povezave nazadovala. Proga je od Jesenic proti Trbižu tekla po dolini Save do Planice, kjer je dosegla najvišjo točko 853 metrov nadmorske višine in se nato spustila za dobrih sto metrov do Trbiža.

Zadnji vlak je iz gornjesavske doline odpeljal 31. marca 1966. Promet na progi Jeseni-

ce-Planica je bil ukinjen sicer že prvega januarja 1966, vendar je bil prav zaradi skokov v Planici podaljšan za tri mesece.

Obiskovalci z vlakom na prvi planiški tekmi

Precej žive so še zgodbe o tem, kako so množice ljudi že pred drugo svetovno vojno in tudi po njej prihajale v Planico. Na prvo tekmo v Planici, leta 1934, se je samo s tremi posebnimi vlaki pripeljalo okrog dva tisoč ljudi. Glede na to, da so jih na prireditvi naštel okrog štiri tisoč, je ta številka izjemna.

Ljubljanska železniška postaja je bila na dan tekme v Planici že v jutranjih urah polna potnikov, ki so se drenjali v čakalnici in na peronih. Ker je bilo potnikov več, kakor so železničarji predvidevali, je moral takoj za prvim posebnim vlakom peljati še drugi posebni vlak. S prvim, ki je iz Ljubljane odpeljal ob pol sedmih zjutraj, se je v Planico odpeljalo okrog osemsto potnikov, z naslednjima pa dobrih šeststo. Tudi redni vlaki na poti proti Gorenjski so takrat vozili z več vagoni in so bili, po zapisih časnika Slovenski narod, »polni zamudnikov in takih, ki imajo režijsko vožnjo ali pa druge ugodnosti na železnici«.

Na tekmo v Planico je takrat peljal tudi tretji posebni vlak iz Zagreba, ki je bil prav tako izjemno poln. Okrog petsto potnikov iz Zagreba so se v Ljubljani pridružili številni smučarji, veliko pa so jih pobrali tudi na gorenjskih postajah. Mnogo gledalcev je na tekmo v Planico prišlo iz Avstrije, med gledalci pa so bili tudi Čehi in Italijani.

Slovenski narod, 26. marca 1934



Motiv s proge Jesenice-Planica pri Gozdu Martuljku, januar 1957

Vrvenje pod skakalnico

Takoj po prihodu prvega posebnega vlaka je itak razgibana Planica močno oživila.

Eni na smučeh, drugi brez njih so hiteli proti skakalnici, kjer je bilo kmalu na ravni pod strmim hribom pravo ljudsko taborišče, da je hotel Cipernik kar škripal pod pritiskom žejnih in lačnih smučarjev. Do začetka tekem je bilo še daleč, saj so nam jih napovedovali z zakasnitvijo zaradi poznega prihoda posebnih vlakov za 11.45. Toda ljudje so se kobacali po hudi strmini na obeh straneh skakalnice, vsak si je hotel priboriti čim ugodnejši prostorček, da bi videl letečega junaka dneva brez kril. Mnogi so splezali na bukve in smreke ob skakalnici, na debelušnih drevesih so čepele kar cele gruče podjetnih lednlcev. Po prihodu drugega in tretjega posebnega vlaka se je zgrnila silna množica smučarjev in prijateljev tega krasnega športa v velikem krogu pod skakalnico in v nestrpnem pričakovanju se je bližal trenutek, ko pridri- vi po naletu prvi skakač in se požene visoko gori nad strmeče gledalce, da pade v naslednjem hipu na gladko strmino skakalnice in smukne doli na ravnino, kjer se v elegantni kristalini ustavi in uzre na svoj uspeh.

S JESENICE—PLANICA																			
...	4 081	5 441	8 581	8 581	12 151	14 201	16 301	20 141	651	p Ljubljana I	...	1 1381	15 371	19 271	21 171	23 441			
...	7112	7130	7114a	7114	7116	7118	7120	7122		KM		7111	7113	7115	7117	7131	7119	7121	
...	2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2				1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	
...	6 21	8 07	10 30	11 46	14 20	16 10	18 07	22 22		0 p	JESENICE	5 35	8 04	10 15	13 32	17 52	21 50	21 29	
...	6 27	8 14	10 36	11 52	14 26	16 16	18 13	22 28		3	Hratica	5 30	7 59	10 10	13 27	17 47	21 45	21 24	
...	6 38	8 28	10 46	12 03	14 38	16 25	18 24	22 39		10	Mojstrana	5 20	7 49	10 00	13 17	17 37	21 36	21 14	
...	6 52	8 42	11 00	12 17	14 52	16 39	18 38	22 53		19	Martuljek	5 08	7 37	9 48	13 05	17 21	21 24	21 02	
...	7 00	8 53	11 08	12 25	15 01	16 47	18 46	23 01		22	Kranjska gora	5 01	7 30	9 41	12 58	17 14	21 17	20 55	
...	7 05	8 58	11 13	12 30	15 06	16 52	18 51	23 06		25	Podkoren	4 55	7 25	9 35	12 53	17 05	21 11	20 49	
...	7 10	9 03	11 18	12 35	15 11	16 57	18 56	23 11		27	d PLANICA	4 50	7 20	9 30	12 48	17 00	21 06	20 44	
A = od 30. V do 5. IX;										B = od 6. IX do 21. V									

Izziv snežink

Bila je zima ...



Preserje



Verd

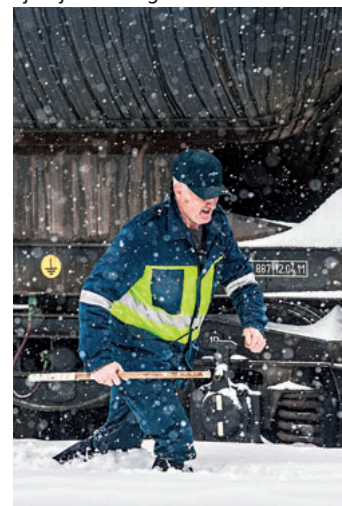
Preserje



Ameriški novelist in humorist Dave Barry je nekoč zapisal: »Težava z zimskimi športi je, da se večidel odvijajo pozimi.« Nekaj podobnega je tudi z zimsko fotografijo. Ko sneži, ko so ceste nesplužene, na njih pa zastoji, ko je mrzlo kot hudič, snega pa do kolen in še čez, večina fotoaparatom počiva nekje na toplem in suhem, z izjemo kakšnega sončnega smučarskega konca tedna v gorah.

Drugi ameriški novelist, Robert Byrne, je nekoliko vulgarno zapisal: Zima je način, kako narava reče: »J****e se.« In če kdo, železničarji vedo, kaj resnična zima je. To je čas, ko kretnice in zavore zmrzujejo, ko sneg uletava v elektromotorje in druge električne elemente in povzroča kratke stike, ko drevesa padajo na vozno omrežje in trgajo žice, ko v belini snežnega meteža komajda vidiš, kje je signal, ko

Ljubljana Zalog





Ljubljana Zalog

je treba pri vsakem pregledu zavor gaziti sneg pol kilometra daleč in več ...

Vendar pa javnost o tem ne izve nič ali le malo. Na televiziji kažejo le cestne pluge, zdrsnjene tovornjake, godrnjave šoferje in vodje zimskih služb, ki znova in znova zatrjujejo, da jih sneg ni presenetil. Železnica zasluži pozornost zgolj takrat, ko vlaki zamujajo po nekaj ur, njihovi potniki pa službe in šole.

Zame je zima, tista prava, s snežnim metežem, fotografski izziv. Bolj ko sneži, bolj mi je všeč. S soncem obsijane zasnežene gore na modrem nebu in bele poljane z lesketajočim se snegom, prek katerih drsijo pisani vlaki, me ne pritegnejo - preveč so razgledniško posladkane. Ko pa sneg in oblaki zožijo barvno paleto zgolj na belo in črno, le tu in tam dopolnjeno z zaplato rdeče ali kake druge barve, ko se vlaki prebijajo skozi metež snežink in za sabo puščajo vrtnec belega prahu, ki me ovije vsakič, ko sklep vlaka utone v belini, ko se moraš do proge prebiti skozi globok sneg, takrat se zame začne prava akcija. Nič hudega, če mi snežinke padajo za vrat, če so prsti trdi od mraza, da ne čutim gumba sprožilca, če od aparatov kaplja voda - to je čas, ki ga je treba izkoristiti.

Lanska topla zima brez snega mi je dala le malo priložnosti za tako akcijo in kljub veselju, ki ga je prinašala zgodnja pomlad, sem se



Ljubljana Zalog



Laze

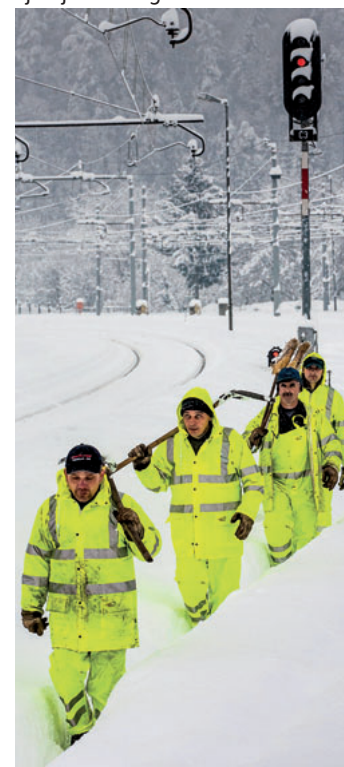
čutil opeharjenega. S toliko večjim veseljem in vnemo sem zato izkoristil letošnje obilje padavin, še posebno teh v preteklem mesecu. Moj arhiv se je krepko obogatil z akcijsko zimsko železniško fotografijo,

in iz te zbirke sem za tokratno fotoreportažo izbral nekaj slik. Če bodo spodbudile še koga, da se bo prihodnjo zimo v sneženju podal z aparatom k progi, bo moje zadovoljstvo še večje.

Verd



Ljubljana Zalog





Vatikanska železnica

Pogled na dovozni tir, postajno poslopje in postajni plato s predorom

Redka je priložnost, da z enim pogledom vidimo celotno železniško omrežje ene države. To se uresniči, če se povzpne na kupolo bazilike Sv. Petra v Vatikanu in usmerimo pogled proti vatikanski železniški postaji in tirom ob njej. Nedavno smo doživeli tudi to in ob tem posneli nekaj fotografij. Veliko vatikansko zanimivost bomo na kratko predstavili v sliki in besedi.

Železniško prometno omrežje v Vatikanu sestavljata dva sklopa tirov znotraj vatican-

skega obzidja. Imenujejo jih Ferrovia Vaticana. To je, kot smo uvodoma omenili, najkrajši državni železniški sistem na svetu. Ima eno samo postajo. Dostop do italijanskih železnic je speljan prek viadukta s postaje Roma San Pietro, kar so uredili z lateransko pogodbo leta 1929. Tiri in postaja so bili zgrajeni v času papeža Pija XI. in odprti za promet leta 1933. Železnica se večidel uporablja za tovorni promet, občasno pa tudi za prevoz potnikov, navadno za simbolične ali obredne potrebe.

Postajna stavba stoji le nekaj več kakor dvajset metrov od vstopa v Vatikan, zgrajena pa je bila po projektu Giuseppa Moma, arhitekta papeža Pija XI. Dolga je 61 in široka 21,50 metra; višina se giblje od 16,85 metra v osrednjem delu, do 5,95 metra v dveh krilih. Zunanost stavbe se sklada z vatikansko arhitekturo, v notranjosti pa prevladujeta kamenje in les - glede na pomen osebnosti, ki tja prihajajo. Postajni plato je dolg približno 400 metrov in se konča v 95 metrov dolgem predoru. Ima

dva glavna tira in še dva za tovorni promet z manipulativnim platom. Skupaj vsi tiri merijo 1.270 metrov.

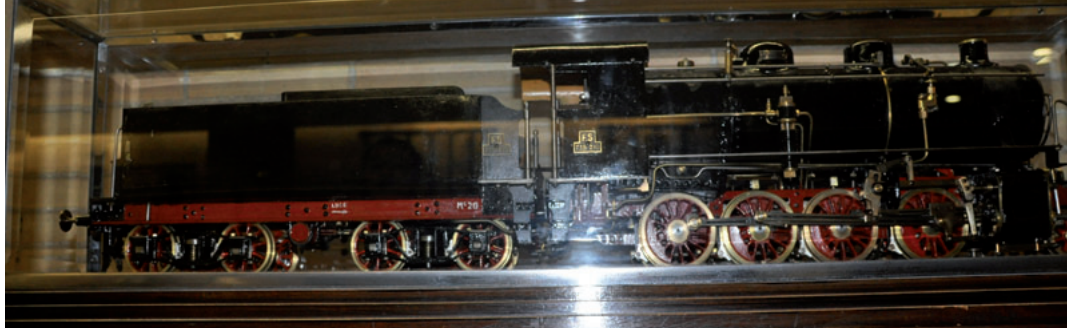
Postaja se uporablja občasno in ob posebnih priložnostih. Prvi papež, ki je z nje odpotoval, je bil papež Janez XXIII. Četrtega oktobra 1962 se je z vlakom odpeljal na romanje v Loreto in Assisi. Potoval je z vlakom italijanskega predsednika. Papež Janez Pavel II. pa je potoval z vlakom Arlecchino državnih železnic, prvič 8. novembra 1979 in naslednjič, 24. januarja 2002.



Poslopje vatikanske železniške postaje



Postajni tiri



Maketa prve lokomotive, ki je pripeljala v Vatikan leta 1932



Nosilnica papeža Leona XIII. iz leta 1887

Tedaj je odpotoval v Assisi, in sicer ob dnevu molitve za mir v svetu, skupaj s predstavniki drugih veroizpovedi. Papež Benedikt XVI. je z vatikanske postaje odpotoval 27. oktobra 2011, prav tako v Assisi. V preteklosti so redni potniški vlaki večkrat pripeljali potnike, zlasti bolnike na obisk Vatikana. Drugega oktobra 2008 je v Vatikan prispel vlak nemškega društva za zgodovino železnic.

Vatikanske železnice nimajo svojih prevoznih sredstev in zaposlenih železničarjev.

Obstajala je zamisel o papeževem vlaku, vendar je niso uresničili.

V Vatikanu smo obiskali tudi muzej papeževih prevoznih sredstev, kjer so predstavljene papeževe nosilnice, kočije in avtomobili, kar lahko vidite na fotografijah. Najbolj impozantna je slovesna kočija papeža Leona XII. iz leta 1826. V vatikanskem muzeju hranijo tudi prvi vatikanski avtomobil in maketo lokomotive FS 735 210, ki je leta 1932 prva pripeljala v Vatikan.



Slovesna kočija papeža Leona XII. iz leta 1829



Pogled na prve papeževe avtomobile



Novi papež – iz železničarske družine

Novi papež, Frančišek I, Argentinec italijanskega rodu, Jorge Mario Bergoglio, ki so ga izbrali na konklavah 13. marca, izvira iz železničarske družine. Njegov oče, Mario Jose Bergoglio, je bil železniški delavec. Novi papež se je še kot kardinal vozil ve-



Papež Frančišek I. ob izvolitvi pozdravlja vernike in občinstvo (foto: Reuters)

činoma z vlakom, avtobusi in podzemno železnico. Kako bo potoval v prihodnje, bomo še videli. Morda bo za svoje poti po Italiji in Evropi še naprej uporabljal železnico. Dosedanjji papeži so se z vlakom vozili le ob določenih priložnostih, največkrat na romanje v Loreto in Assisi.

Z vlakom na dvojezično Koroško

S krožno vozovnico Regio AS se lahko za samo 29 evrov odpravimo na prijetne štiridnevne počitnice na avstrijsko Koroško, kjer po slovenskih ocenah živi približno 45.000 koroških Slovencev. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa.

Koroški Slovenci

Ozemlje današnje avstrijske zvezne dežele Koroške je bilo do 12. stoletja del Karantanije, ki je bila do leta 828 samostojna slovenska država. Še v 12. stoletju so Slovenci prevladovali na celotnem ozemlju Koroške, nato pa se je zaradi ponemčevanja severna slovenska narodnostna meja do 15. stoletja premaknila na južno Koroško. Čeprav so slovensko govoreči Korošci po popisu iz leta 1910

sestavljali skoraj 70 odstotkov prebivalcev plebiscitne cone A, je na Koroškem plebiscitu 10. oktobra 1920 kar 59,1 odstotka prebivalcev glasovalo za priključitev k republiki Avstriji, 40,9 odstotka pa za priključitev h kraljevini SHS. Za SHS so večinsko glasovali predvsem južno od reke Drave. V sedmem členu Avstrijske državne pogodbe, podpisane so ga zavezniške zasedbene sile v Avstriji na Dunaju 5. maja 1955, so zagotovljene pravice slovenske manjšine na avstrijskem Koroškem in Štajerskem.

Železniška proga

Odsek Dravske železnice med Mariborom in Celovcem je bil odprt 1. junija 1863, odsek med Celovcem in Beljakom pa 30. maja 1864. Tridesetega



Železniška postaja Poreče pri Vrbskem jezeru

septembra 1906 so bili dokončani Karavanška železnica med Beljakom in Področčo, 7.976 metrov dolg železniški predor Karavanke ter proga skozi predor med železniškima postajama Področča in Jesenice. S tem so bili dokončani odseki koro-

ških železniških prog, na katerih danes velja krožna vozovnica Regio AS na relaciji Ljubljana–Jesenice–Beljak–Celovec–Prevalje–Maribor–Celje–Ljubljana. Proga je elektrificirana med Jesenicami in Celovcem, dvotirna pa je med Jesenicami in

Baško jezero



Parnik Thalia v Vrbi





Glavni trg v Beljaku

Potniški vlak na železniški postaji Šmihel nad Pliberkom



Področje ter med Beljakom in Celovcem. Proga ves čas poteka po uradnem dvojezičnem (nemško-slovenskem) območju, razen v občinah Beljak (tam po podatkih iz leta 2004 živi 162 Slovencev) in Celovec (1.227 Slovencev)

Predlog za štiridnevne počitnice

Če se na Koroško pripeljemo z vlakom iz Ljubljane ali z Gorenjske, lahko prvi dan poletnih počitnic preživimo na kopanju v Baškem jezeru (Faaker See), ki se

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost navajamo slovenska imena vseh potniških železniških postaj na avstrijski strani državne meje med mejnima postajama Področja in Pliberk: 1. Področja (Rosenbach), 2. Kot v Rožu (Winkl im Rosental), 3. Ledince (Ledenitzen), 4. Bače (Faak am See), 5. Bekštajn (Finkenstein), 6. Beljaške Toplice (Villach Warmbad), 7. Beljak, zahodna ž. p. (Villach Westbahnhof), 8. Beljak, glavna ž. p. (Villach Hbf), 9. Beljak-Jezernica (Villach Seebach), 10. Podravlje (Föderlach), 11. Lipa-Rožek (Lind-Rosegg), 12. Vrba (Velden), 13. Došenče (Töschling), 14. Poreče (Pörtschach), 15. Pričiče (Pritschitz), 16. Kriva Vrba (Krumpendorf), 17. Celovec-dežela (Klagenfurt Lend), 18. Celovec, glavna ž. p. (Klagenfurt Hbf), 19. Celovec-Žrelec (Klagenfurt Ebenthal), 20. Grabštanj (Grafenstein), 21. Tinje-Kamen (Tainach-Stein), 22. Velikovec-Sinča vas (Völkermarkt-Kühnsdorf), 23. Metlova (Mittlern), 24. Šmihel nad Pliberkom (St. Michael ob Bleiburg) in 25. Pliberk (Bleiburg).

poleti ogreje do 27 stopinj Celzija. Okolica jezera je pravi raj za kolesarje, s kolesom pa se lahko napotimo na bližnji razgledni hrib Tabor. Drugi dan počitnic si ogledamo mesto Beljak, kjer se povzpemo na zvonik mestne župnijske cerkve sv. Jakoba, na katerem je razgledna ploščad za obiskovalce. Nato se s turistično ladjo zapeljemo po reki Dravi. Tretji dan se z ene izmed železniških postaj med Vrbo in Krivo Vrbo odpravimo na kopanje v Vrbskem jezeru (Wörthersee), ki se poleti ogreje do 22 stopinj Celzija. Jezero lahko obkrožimo s kolesom, njegovo obalo in okolico pa si ogledamo s kro-

va turistične ladje. Četrty dan obiščemo mesto Celovec in si v Dvorani grbov v Deželnem dvorcu (Landhaus) ogledamo simbol slovenske karantanske državnosti, »knežji kamen« (fürstenstein). Nato se povzpemo na razgledno ploščad zvonika mestne župnijske cerkve sv. Egidija. Če nam med krožno vožnjo z vlakom dopušča čas, obiščemo še Kamen v Podjuni in se z železniške postaje Šmihel nad Pliberkom peš napotimo na razgledni grič sv. Katarine na kopi, s kolesom pa na Junsko goro (Hemmaberg, 842 m).

Želim vam prijetne počitnice!

Kamen v Podjuni





Uvod

Pestra geološka struktura ljubljanske kotline in pomembne trgovske poti skozi njo so imele med drugim za posledico, da so se njeni prebivalci že vsaj dva tisoč let pred našim štetjem ukvarjali tudi z ulivanjem kovinskih predmetov. O tem med drugim pričajo tudi kalupi in ulitki, najdeni pod kolišči in ob njih na Ljubljanskem barju. Znano je, da je bila na Rebri pod Ljubljanskim gradom v poznem srednjem veku livarna zvonov in topov, Valvazor pa je svoj znameniti kip Marije, ki še danes stoji na stebru pred Šentjakobsko cerkvijo v

Ljubljani, ulil pred dobrimi tristo leti po svojem postopku v livarni mojstra Schlaga, pred ljubljanskimi Karlovškimi vrati. To je tudi bogato dokumentiral (Philosophical Transactions, London in Acta eruditorum, Leipzig). Tradicija livarstva pri nas očitno nikoli ni povsem zamrla – celo več: Slovenija je dandanašnji po proizvodnji ulitkov na prebivalca med prvimi deželami na svetu, v Ljubljani pa trenutno deluje ena največjih livarn magnezija v svetovnem merilu! Drobec v mozaiku – zdaj je to že zgodovina – slovenskega livarstva, predstavlja tudi Železniška livarna v Šiški.

Kratka zgodovina

Že kmalu po dograditvi Južne železnice se je pokazala potreba, da se vzdrževalnim obratom, ki so jih postavili sredi polja nasproti železniške postaje v Šiški, priključi tudi livarna. Po nekaterih podatkih se je to zgodilo leta 1868, ulivali pa so rdečo kovino (ventile, ohišja ...) in skoraj gotovo prelivali drsne. Po prvi svetovni vojni oziroma razpadu Avstro-Ogrske so livarno rdeče kovine preselili v Maribor. Ker pa se je pokazala potreba po sivi livarni, in sicer za izdelavo zavornih vložkov ali zavornjakov, raznih ohišij, rešetk kurišč za parne lokomotive itd., so v Šiški postavili kupolko v današnji kalilnici oziroma kovačiji in z delom pričeli leta 1920. Proizvodnja je rasla, zato je bilo treba razmišljati o novi stavbi. To se je zgodilo sredi druge vojne – in če bi ta trajala še kak mesec dlje, bi livarna verjetno imela tudi fasado, pravijo. Sprva je bila v stavbi garaža za železniški avtopark in šele leta 1948 je v njej stekla proizvodnja. Naslednji mejnik je leto 1978, ko je bila proizvodnja deloma avtomatizirana. Ob koncu osemdesetih let preteklega stoletja je proizvodnja dosegla dobrih

3000 ton na leto, z osamosvojitvijo pa sprva padla na okrog 1500, pozneje pa na dobrih 1000 ton raznih ulitkov. Desetega oktobra 2003 se je zgodila težja obratna nesreča, kar je bil dokončni povod za zaprtje livarne, delavci pa prerazporejeni po drugih obratih. Po dostopnih podatkih je Železniška livarna med svojim delovanjem proizvedla okrog sto tisoč ton ulitkov iz sive litine, v najboljših časih pa prek dvesto tisoč.

Stroji in oprema

Do modernizacije je delo v livarni potekalo pretežno ročno, tako kot še danes v večini majhnih livarn. Prvi formarski stroji so bili ročni. Z leti se je oprema dopolnjevala, nabavljene so bili prvi pnevmatski formarski stroji. Notranji transport je potekal na vozičkih po ozkotirnih progah ob livarni in skozi njo, na ročni pogon. Na razpolago je bilo le eno mostno dvigalo, izdelane forme pa so se zlagale v tako imenovane »štose« in »cvingale«.

Do temeljitega preobrata je prišlo z rekonstrukcijo. Srce livarne je predstavljala tako imenovana linija, ki jo je sestavljalo šest foramatov 10, konvejer



in dve kupolki, ki sta talili izmenoma. Manjše serije raznih ulitkov se je, če je bilo mogoče, formalo na liniji, sicer pa v ročni formariji, kot smo jo imenovali. Tu smo imeli dva foromata 20 ali pa smo forme klasično ročno izdelali. Ulivalo se je na posebni valjni progi.

Livne lonce smo na notranji strani izdelali z nabijalno maso, sušili in ogrevali pred ulivanjem pa smo jih s plinskim gorilcem

z odprtim plamenom. Tudi modelne plošče na foromatih smo grelili s podobnimi, le precej manjšimi plinskimi grelci.

Čistilnica je imela Gostolov čistilni oziroma peskalni stroj s kovinsko verigo ter več brusilnih strojev. Uporabljali smo bakelitne brusne plošče za sivo litino. Težava je bila le v tem, da je včasih katero razneslo.

Livarna je imela centralno odsesovalno napravo. Ta je

bila v bistvu precej velik vodni sesalec (60 kW), ki pa nam je zlasti pozimi delal velike težave in zaradi premajhne zmogljivosti nikoli ni kaj prida deloval. Pozneje je bil zamenjan z vrečastim filtrom, ki na temperaturne razlike sicer ni bil več bistveno občutljiv, pač pa na dež. Montirali so nam ga namreč pod kap, elektronika za krmiljenje izpihovanja vreč pa v takih razmerah rada odpove oziroma pride do prebojev. Podoben filter, le precej manjši (15 kW) in starejši, je bil nameščen ob čistilnici in je odsesoval prah iz čistilnega in brusilnih strojev. Ta je imel pnevmatsko krmiljenje izpihovanja, ki pa je pozimi prerado zmrznilo.

Originalna stresalna rešetka je bila izjemno glasna, delavec, ki je delal ob njej, pa na znatnem prepihu, zato smo jo morali zamenjati z novo, boljše konstrukcije, in jo delno prilagoditi našim potrebam.

Staro litino smo pripravljali za pretaljevanje v razbijalnici – to je bil okrog deset metrov visok stolp z vitlom in okrog tona težko kroglo –, na posebni hidravlični preši ali pa ročno s težkimi kladivi.

Pomemben del livarne je nekoč pomenila modelna mizarna, ki je bila relativno dobro opremljena in imela zaposlenih več mizarjev. Z leti so se potrebe po novih modelih tako zelo zmanjšale, da so bila potrebna le še občasna manjša popravila, kot na primer kitanje in barvanje, obstoječih. Kovinske modele pa so tako že od nekdaj izdelovali in vzdrževali orodjarji, strugarji in rezkalci.

Izdelava armatur za zavornjake je prvotno spadala k delavnici za izdelavo rezervnih delov za železniška vozila, šele zadnja leta pa pod livarno. Armature smo izdelovali na ekscentričnih prešah, krivinski radij pa popravljali ročno na šabloni in s kladivom, saj so imeli materiali praviloma različno vzmetnost. Armature morajo biti pred vlaganjem v forme pov-

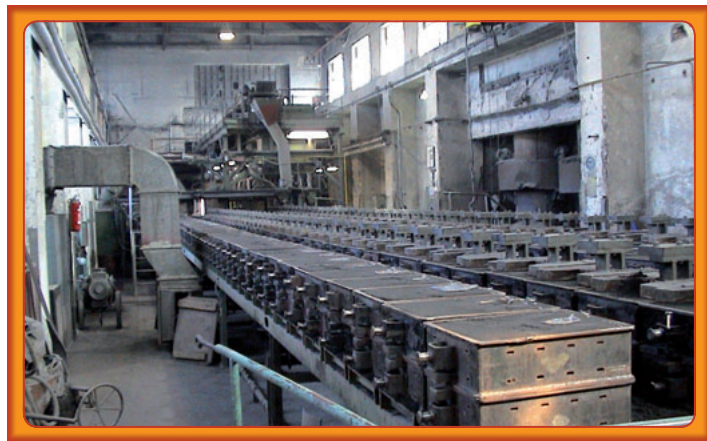
sem čiste (brez škajev, maščob ali rje) sicer se pojavijo razne težave. Čistili smo jih v posebnem bobnu, kjer so se trle med seboj, bolj zapletene pa v čistilnem stroju. Prav zadnje leto obratovanja livarne smo napravili novo petstezno orodje za rezanje in luknjanje armatur.

Za pogon pnevmatskih strojev smo imeli v Šiški centralno kompresorsko postajo s tremi kompresorji, in sicer več kot sto let star batni Ingersol-Randt (45 kW), pol mlajši Spiros (90 kW), še malo mlajši Fagran (90 kW).

Navadno sta zadnja leta komprimirala zrak slednja dva – ali eden ali drugi, Ingersol pa je bil zlata rezerva. Zraka je bilo ob polni zasedenosti zmogljivosti v livarni ravno še dovolj. Po ukinjenju proizvodnje v livarni pa so, kot kaže, tudi kompresorji imeli vsega dovolj in so eden za drugim zaribali ali pa jih je celo razneslo. Na srečo brez hujših posledic.

Inštalirana električna moč v livarni – vključno s kompresorsko postajo – je bila okrog pol MW, seveda pa vsi stroji navadno niso bili vklopljeni sočasno. Kljub temu pa je poraba elektrike na območju železniških delavnic v Šiški vztrajno rasla, kar je konec osemdesetih pomenilo že resno težavo, poleg občasnih izpadov električnega toka, seveda. Za pogon ključnih naprav v livarni se je v takih primerih uporabljala električni agregat Torpedo z avtomatskim vklopom (150 kW), ki je bil nameščen ob kompresorjih. Za rezanje konic v porabi električne energije na območju vseh delavnic v Šiški pa je bil nabavljen računalniški sistem, ki je v takem primeru najprej izključil kalilne peči (80 in 45 kW), potem pa zaporedoma stružnice za kolesne dvojice (vsaka po 80 kW). No, potem pa smo se osamosvojili. Proizvodnja je padala, težave z elektriko pa so postale preteklost ...

(Nadaljevanje prihodnjič)



Dr. Erich Forster, generalni direktor podjetja WESTbahn:

»Potovati z vlakom med Salzburgom, Linzom in Zürichom je privlačno kot z avtom!«

Podjetje WESTbahn

Enajstega decembra 2011, ko so se spremenili vozni redi po Evropi, je na trg železniških storitev stopilo podjetje Westbahn, ki je ponudilo železniške potniške prevoze med Dunajem, in Salzburgom. Westbahn ponuja potniške prevoze s sedmimi šestvagnskimi Stadlerjevimi dvonadstropnimi elektromotornimi garniturami KISS, ki jih napaja 15-kilovoltni električni tok s frekvenco 16,7 hercev. Elektromotorne garniture je podjetje naročilo leta 2009 in jih prejelo v slabih dveh letih. V visoko kakovostnih vlakih je opaziti precej novih rešitev. V vsaki garnituri je 501 usnjen sedež. Sedeži so postavljeni bodisi po dva in dva nasproti, bodisi kot v letalu eden za drugim bodisi ob mizah, razdalja med njimi pa je dovolj dolga. Potniki, ki potujejo v prvem razredu, imajo ob sedežih, ki so postavljeni po dva drug ob drugem, na voljo vtičnico z 230 volti in brezplačno povezavo WiFi.

Vsak vagon ima svojega skrbnika, stvarda oziroma sprevodnika, ki potnike usmeri do rezerviranih sedežev, pregleduje na spletu kupljene vozovnice, prodaja vozovnice in med drugim skrbi tudi za čistočo in odnašanje smeti, zaradi česar v vagonih ni košev za smeti. Tudi hrana in pijača, ki jo ponujajo na vlaku in jo streže sprevodnik, je na zelo kakovostna. Na vlaku vam na primer lahko postrežejo s čajem Premium Darjeeling TGFOP!

Vlaki, ki jih podjetje uporablja, so dolgi 150 metrov, tehtajo 296 ton in lahko vozijo s hitrostjo do dvesto kilometrov na uro. V vsakem vagonu so dvojna široka vrata. V prostoru, ki je



Generalni direktor podjetja Westbahn, dr. Erich Forster
(foto: Westbahn)

Linzem in Dunajem je dosti bolj

namenjen za prtljago, so posebni varnostni pasovi s ključi, ki jih potniki uporabljajo tako, da ko pripnejo prtljago, vstavijo kovanec za en evro in ga dobijo nazaj, ko ponovno vstavijo ključ in prtljago odpnejo. Vlaki imajo ločena ženska in moška stranišča, v slednjih so celo pisoarji.

Vozovnica od Salzburga do Dunaja stane dobrih 23 evrov, kar naj bi bilo dosti manj od standardne vozovnice Avstrijskih železnic.

Za Novo progo smo se pogovarjali z gospodom Erichom Forsterjem, generalnim direktorjem Westbahna.

Gospod Forster, Westbahn je podjetje v lasti Rail Holdinga AG. Kdaj ste podjetje ustanovili? Kdo so še drugi lastniki deležev podjetja, v katerem imajo 26-odstotni delež tudi SNFC, Francoske državne železnice?

Podjetje Rail Holding AG je bilo ustanovljeno leta 2008. Westbahn, kot njegovo prvo hčerinsko podjetje, pa je začelo poslovati decembra 2011. 35 odstotkov podjetja je v lasti Francoskih železnic, 35 odstotkov ima v lasti Hans Peter Haselsteiner in 30 odstotkov švicarsko finančno investicijsko podjetje Augusta Holding.

Kako to, da ste se odločili za Stadlerjeve vlake?

Od dneva, ko je bilo podjetje ustanovljeno, do dneva, ko smo začeli voziti, smo imeli na razpolago le tisoč dni. S podjetjem Stadler se je bilo mogoče v tem času dogovoriti, da bo zagoto-

vilo vsem našim zahtevam in ponudilo ustrezno kakovost in zanesljivost. Stadler je namreč še posebej dobro opremljen za izdelavo manjših serij vozil.

V Avstriji ste očitno izbrali eno izmed najbolj prometnih prog. Kako so se na to odzvale Avstrijske železnice? Ste si razdelili delež ali se je povpraševanje povečalo?

Na Avstrijskih železnicah pravijo, da niso izgubili veliko potnikov, torej se je očitno povečalo povpraševanje. To pa v današnjih časih niti ni tako čudno, saj je na poti med Salzburgom, Linzem in Dunajem dosti bolj privlačno potovati z vlakom kakor z avtomobilom.

Westbahn bi lahko kdo obtožil, da ste pobrali posel na najbolj donosnem delu železnice v Avstriji, državnim železnicam pa so ostali stroški upravljanja postaj in blagajn, ki jih vi nimate, ter opravljanje lokalnih prevozov. Kaj pravite na to?

Da lahko uporabljamo železniško infrastrukturo, plačujemo enako visoko uporabnino kot Avstrijske železnice. Na vseh drugih linijah, razen med Dunajem in Salzburgom, Avstrija precej subvencionira prevoze, ki jih opravljajo Avstrijske železnice, zaradi česar je bila ta linija edina, na kateri je bil mogoč vstop novega ponudnika.

Pri podjetju Westbahn je zaposlenih okrog 170 ljudi, od tega jih 30 dela v administra-

ciji, 35 pa je strojevodij. Strojvodje so prej delali na Avstrijskih železnicah, Nemških železnicah ter pri madžarskem ponudniku potniških prevozov GySEV, prekvalificiralo pa jih je podjetje Logistik Service GmbH. Je bilo težko najti in obdržati visokokakovostni kader?

Kot novemu ponudniku železniških prevozov nam je bil zaposliti strojevodje velik izziv, saj Avstrijske železnice ponujajo dobre delovne razmere za svoje zaposlene. Vseeno smo lahko zaposlili dovolj visoko kvalificiranih ljudi, ki se pri Westbahnu dobro počutijo in so tudi zadovoljni, da so se za to odločili. Od lanskega septembra naše vlake vozi prva skupina strojevodij, ki smo jih izučili sami.

Za gostinsko ponudbo na vlakih, infrastrukturo in vzdrževanje ste uporabili zunanje vire. Pri vzdrževanju ste na primer sklenili dvanajstletno pogodbo o vzdrževanju s podjetjem Stadler. Vaše vlake vsake tri dni preventivno vzdržujete in servisirate v novem vzdrževalnem centru v Linzu, kjer je mogoče v eni noči servisirati celo tri vlake. Zaradi tega so okvare redke, modularne komponente pa omogočajo, da jih preprosto zamenjate in jih ne popravljate na garnituri.

Glede na to, da vlaki opravijo ogromno kilometrov, ali ste prepričani, da bodo zdržali vseh dvanajst let. Kakšni pa so načrti glede vzdrževanja v prihodnje?

Da, prepričani smo, da bodo zdržali vse obremenitve, za naslednja leta pa imamo natančen načrt, ki pa je seveda skrivnost. Zato vam podrobnosti o njem ne morem zaupati.

Pred spremembo voznega reda, lani decembra, je šest od sedmih garnitur vlakov vozilo med Dunajem in Salzburgom vsak dan, kar je trajalo od treh ur in 12 minut do treh ur in 20 minut. Decembra so odprli novo, 44 kilometrov dolgo progo med Tullnerfeldom in Dunajem. Kaj ta proga pomeni za vaš vozni red?

Z vožnjo po novi progi je potovanje med Dunajem in Salzburgom krajše za dobrih 20 minut, kar pomeni, da lahko ponudimo več vlakov. Zdaj ponujamo povezave med Dunajem in Salzburgom vsako uro od jutra do večera.

Rail Holding AG je v vaše podjetje investiral 130 milijonov evrov, od tega 110 milijonov za nove vlake. Kakšni so vaši načrti za prihodnost? Imate dovolj sredstev za širitev ponudbe na druge linije? Ali lahko pričakujemo širitev vaše ponudbe tudi v tujino?

Najprej moramo dokazati, da smo uspešni na liniji, na kateri vozimo zdaj, in zagotoviti, da se nam celotna investicija povrne. Za prihodnost imamo pripravljenih nekaj načrtov, vendar je za zdaj še prehitro govoriti o njih.

Gospod Forster, najlepša hvala za pogovor!



Švica**Opremljanje vlakov in železniških postaj s povezavo WiFi**

Švicarske železnice načrtujejo vse vlake opremiti s povezavo WiFi do konca leta 2014. Dvotretjinsko pokritost bodo dosegli še letos. Operaterji mobilnih komunikacij prav tako razširjajo doseg svojih omrežij ob železniški progi, da pokrijejo tudi tiste dele proge, na katerih mobilno omrežje prej ni bilo dosegljivo. Brezplačno povezavo WiFi lahko potniki na švicarskih železnicah uporabljajo že na skoraj sto železniških postajah.

Vir: Švicarske železnice, SBB

Rusija – Finska**Izmenjava mladih zaposlenih med Ruskimi in Finskimi železnicami**

Ruske železnice, RDZ, in finske državne železnice, VR Group, so podpisale dogovor o sodelovanju pri razvoju kadrov in skupnem programu izmenjave najbolj obetajočih mladih menedžerjev in drugih strokovnjakov z železniškega področja. Dogovor so podpisali v Moskvi sredi februarja, prva faza izmenjav zaposlenih z raznih delovnih področij pa naj bi se začela še letos.

Vir: Ruske železnice, RDZ

Madžarska**Vlada podprla gradnjo 113 kilometrov nove proge**

Madžarska vlada je podprla načrtovano 113 kilometrov dolgo železniško obvozno progo na jugu Budimpešte, ki bo namenjena samo za tovorni promet. Proga bo občutno pospešila tovorni promet v smeri vzhod–zahod, saj pomeni alternativo linijam skozi prestolnico, kjer je tovorni promet čez dan omejen. Na dvotirni progi, ki jo bodo začeli graditi prihodnje leto in končali leta 2017, bodo dovoljene hitrosti do 160 kilometrov na uro.

Vir: Railway Gazette

Srbija**Srbske železnice kmalu z novimi Stadlerjevimi garniturami FLIRT**

Srbske železnice so podpisale pogodbo za 21 elektromotornih garnitur FLIRT podjetja Stadler Rail AG, namenjenih za regionalni potniški promet. Naložbo, vredno okrog sto milijonov evrov, financira Evropska banka za rekonstrukcijo in razvoj. Prve garniture naj bi bile dostavljene v Srbijo jeseni prihodnje leto, naslednja pošiljka naj bi sledila deset tednov pozneje, zadnja pa poleti 2015. Novi, sodobno opremljeni vlaki, ki lahko vozijo s hitrostjo do 160 kilometrov na uro, bodo na srbskih progah vozili s štiridelnimi garniturami. V posameznem vlaku bo prostora za 464 potnikov, od tega je 234 sedežev in 230 stojšč.

Vir: Srbske železnice

Nemčija**Podaljšanje vlakov intercity ICx**

Nadzorni odbor Nemških železnic je potrdil načrte za podaljšanje vlakov ICx z desetih na dvanajst vagonov. S tem se bo povečalo število sedežev na vlaku s 724 na 830. Nemške železnice so se s tem odzvale na predvideno povečanje potnikov na daljših relacijah. Pogodbo za vlake ICx so leta 2011 podpisali s podjetjem Siemens. Vlaki bodo v prihodnje hrbtenica nemške intercity flote in bodo sčasoma zamenjali obstoječe ICE 1 in ICE 2.

Vir: Nemške železnice

Francija**TGV med Parizom in Barcelono**

Med Parizom in špansko Barcelono bo od aprila vozil vlak TGV. Po novi, januarja odprti, železniški povezavi visokih hitrosti med Francijo in Španijo bo vožnja trajala šest ur in dvajset minut. Na razširjeni liniji vlaka TGV bosta vsak dan peljala dva vlaka, ob koncih tedna pa še en dodatni vlak.

Vir: IRJ

Avstrija**Avstrijske železnice petsto milijonov za nove Desiro ML**

Avstrijske železnice so s podjetjem Siemens podpisale pogodbo za sto vlakov ML Desiro. Tridelne garniture naj bi Siemens dostavil v sredini leta 2015. Naložba je ocenjena na približno petsto milijonov evrov. Trideset vlakov bo vozilo na obmestnih progah v okolici Dunaja in v zvezni deželi Spodnja Avstrija, sedemdeset pa so jih namenili za vožnje v zveznih deželah Gornja Avstrija in Štajerska.

Vir: European Railway Review

Evropska unija**Investicija v grške železnice**

EU bo z milijonom evrov iz programa TEN-T podprla preostale študije, ki so še potrebne za dokončanje pomembne železniške povezave med Atenami in Solunom v Grčiji. Projekt, ki ga bodo končali do konca prihodnjega leta, bo upravljala in vodila Izvajalska agencija za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T EA).

Vir: TEN-T EA



(foto: Blaž Uršič)

Cizljeva plaketa kegljačem Lokomotive

Kegljaški klub Lokomotiva je na nedavni prireditvi Športnik Maribora 2012 prejel imenitno priznanje. Mestna občina Maribor in njena športna zveza kot najvišje priznanje podelujeta plaketo Mirana Cizlja, in sicer športnim društvom in posameznikom za posebne zasluge pri razvoju športa ter rekreacije v mestu ob Dravi. Ugledno priznanje je predsedniku kluba Zmagu Majerju na tradicionalni prireditvi v taborski dvorani izročil predsednik športne zveze dr. Alojz Križman. Omeniti je



treba tudi, da so Cizljevo plaketo dotlej prejeli že štirje, vsi žal že preminuli zaslužni člani Lokomotive, Andrej Lešnik, Mirko Novak, Martin Frece in Vinko Mandl.

KK Lokomotiva, ki je eden najstarejših kegljaških klubov v Sloveniji, je lani praznovala 60-letnico uspešnega delovanja. Za svoj prispevek k razvoju kegljaškega športa pa je med drugim prejela najvišje priznanje Kegljaške zveze Slovenije – zlati kegelj.

Borut Planinšič

Železniški humor

Na peronu v Ljubljani čaka vlak IC Pohorje. Do prometnika stopi fant in ga vpraša:

»A tale vlak pelje v Koper?«

Prometnik: »Da.«

Fant: »Pa prvi vagon, takoj za lokomotivo, tudi?«

Prometnik: »Da.«

Fant: »Pa drugi?«

Prometnik: »Da.«

Fant: »Pa tretji?«

Prometnik: »Poslušaj, mulc, a ti mene zaj*****?«

Fant: »Da, že od prvega vagona.«

Francelj na železniški postaji:

»Prosim, dajte mi vozovnico za vlak za petsto evrov!«

»Do kam?«

»Čim dlje od tu! Veste, vozovnica bo božično darilo za mojo taščo.«

V šoli se učijo, zakaj vlak ropota. Učitelj pravi: »Vlak je sestavljen iz nadvožja in podvožja. Vzemimo podvožje: podvožje je sestavljeno iz koles in osi. Vzemimo kolesa: ker je kolo okroglo, je njegova ploščina $\pi \times r^2$. Ker je pi konstanta, jo lahko zanemarimo. Ostane nam še polmer na kvadrat. Polmer nas ne zanima, kvadrat pa tako ali tako ropota, če ga kotališ.

Sprevodnik v vlaku odkrije Gorenjca brez vozovnice. Po nekaj krepkih medsebojnih besedah je sprevodnik izgubil potrpljenje, prijel kovček Gorenjca in zavpil:

»Če takoj ne plačate vozovnice, bom vaš kovček vrgel skozi okno!«

Takrat se je Gorenjec prijel za glavo in zavpil:

»Najprej ste vpili name, zdaj mi hočete pa še sina ubiti!«

»Kaj ima Štajerc najraje v Ljubljani?«

»Vlak v Maribor.«

Sudoku

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

NAGRADNA KRIŽANKA

Zaradi zamude pri distribuciji prejšnje revije Nova proga podaljšujemo rok za pošiljanje gesel nagradne križanke do konca marca.

Pravilni gesli lahko do 31. marca pošljete na elektronski naslov janez.krivec@slo-zeleznice.si ali na naslov uredništva:

Slovenske železnice, d.o.o.
Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana
Uredništvo Nove proge
ZA KRIŽANKO

Imena nagrajencev bomo objavili v naslednji reviji.

Železničarski nogometni klubi v



Železničarji so zagotovo tudi veliki športni navdušenci. Udeležujejo se v različnih športnih panogah, med drugim tudi v nogometu.

Kot nogometni navdušenci so ustanavljali nogometne klube po večjih mestih na Balkanu, v katerih so sprva pretežno igrali železničarski delavci in člani iz železničarskih družin. Igrišča z drugo nogometno infrastrukturo so zgradili s prostovoljnim in udarniškim delom, pri delu pa so pomagale tudi železniške delavnice. Prva igrišča so nastala v bližini železničarskih kolonij, v katerih so prebivali. Sprva so igrišča nastala na bližnjih travnikih in so bila za silo urejena.

Železničarski klubi imajo skupno tudi barvo igralnih dresov, to je pogosto modra barva ali modro-bela barva. Modro barvo dresov so vzeli po temnomodrih službenih oblekah, ki jih v veliko državah nosijo še danes. Modra barva predstavlja neskončnost, harmonijo, pa tudi mir in modrost.

Slovenija



Nogometni klub Železničar Ljubljana, tudi NK Ljubljana, je bil ustanovljen leta 1909 kot SK Hermes. To ime je nosil do leta 1924, od leta 1925 pa do 1940 pa kot ŽSK Hermes. Kot Železničar Ljubljana se je preimenoval leta 1945.

Imeli so vzdevek Šiškarji, ker so igrali na igrišču v Spodnji Šiški. Klub je bil zaradi denarnih težav ukinjen leta 2005, tik pred 100. obletnico, ki bi jo praznovali leta 2009.

Slovenski republiški prvaki so bili petkrat, v sezoni 1948/49, 1962/63, 1966/67, 1967/68 in 1988/89. Največje uspehe so dosegali v šestdesetih letih. Po osamosvojitvi Slovenije so igrali v 1. slovenski ligi. Največji uspeh so dosegli v sezoni 1992/93, ko so osvojili 4. mesto. V sezoni 1994/95 so izpadli v 2. ligo, v sezoni 1995/96 so bili prvaki 2. SNL. Drugoligaško obdobje se je končalo v sezoni 2003/04, ko so ponovno zaigrali v 1. ligi. Propad kluba se zgodil po sezoni 2004/05, ko niso dobili licence za novo sezono. Prišlo je do žalostnega propada nogometnega kluba z dolgo tradicijo. Železničarski dres so nosili številni slovenski reprezentanti: Milenko Ačimović, Sašo Udovič, Primož Gliha, Robert Englaro, Željko Milinović, Janez Zavrl in drugi. V tem klubu je svojo nogometno pot za-

čel odlični nekdanji jugoslovanski igralec in tvorec slovenske nogometne »pravljice« Srečko Katanec.



Svoj nogometni klub so ustanovili tudi mariborski železničarji. **Železničar Maribor** je bil ustanovljen leta 1927, svoje prvo igrišče pa so imeli nasproti železničarske kolonije. Prvo uradno tekmo so igrali 7. avgusta 1927 in s 5 : 1 premagali SK Mercur. Leta 1932 so začeli ob pomoči Delavnic jugoslovanskih železnic graditi nov stadion, imenovan Športno društvo Železničar, z atletsko stezo, tribuno in slačilnicami. Zgradili so ga na krožišču Koroške železnice in Tržaške ceste in je veljal za enega najlepših v tedanji Kraljevini Jugoslaviji. Imel je urejene slačilnice in celo sanitarije s toplo vodo.

V tridesetih letih so bili so bili v vrhu slovenskega in mariborskega nogometa. Slovenski prvaki so prvič postali v sezoni 1936/37. Uspeh so ponovili v sezoni 1939/40. Druga svetovna vojna je preprečila njihov nadaljnji vzpon in prevlado v slovenskem nogometu. Železničarski nogometni klub je »primat v Mariboru« izgubil po ustanovitvi NK Maribora, 12. decembra 1960. Slednji se je kmalu začel vzpenjati v vrh slovenskega nogometa. Železničarski nogometni klub je v nekdanji Jugoslaviji osvojil največji uspeh v sezoni 1968/69, ko so postali slo-

venski republiški prvaki in se uvrstili v 2. zvezno ligo Jugoslavije. Uspeh republiških prvakov so ponovili v sezoni 1972/73. Nov stadion so dobili leta 1963, v Športnem parku Tabor, kjer še danes igrajo nogometne tekme. Po osamosvojitvi Slovenije so postali prvaki 2. SNL in se le za kratek čas uvrstili v 1. SNL. Sledil je izpad nazaj v 2. ligo. Pozneje je sledilo nazadovanje kluba po uspehih. Po sezoni 2002/03 so izpadli v 3. SNL, po desetih sezonah drugoligaškega obdobja. V sezoni 2006/07 pa so izpadli v nižjo regionalno ligo. Trenutno igrajo v medobčinski ligi 1. MNZ Maribor. Nogometni dres kluba so nosili znani nekdanji slovenski igralci Branko Horjak, Matjaž Kek, Amir Karić, Damir Pekić, Ante Šimundža, Tomaž Murko in Makedonec Milko Djurovski.

Železničarji so imeli svoj klub tudi v Celju, vendar ne dolgo. **Železničarski nogometni klub Celje (ŽNK Celje)** je bil ustanovljen leta 1952. Leta 1967 se je klub združil z nogometno ekipo Kladivar, današnjim NK Celje.



NK Železničar Divača

je najmlajši od železničarskih klubov na Slovenskem. Ustanovljen je bil leta 1981, trenutno pa tekmuje v regionalni ligi MNZ Koper.

Druge republike nekdanje Jugoslavije



Lokomotiva Zagreb

je bil ustanovljena leta 1914 pod imenom Željezničar – športni klub Victoria. Nogometni klub je iz zagrebškega predela Kajzerica v Novem Zagrebu. Največje uspehe so dosegali v petdesetih letih 20. stoletja, ko so igrali v 1. jugoslovanski ligi. Trenutno igrajo v 1. hrvaški ligi HNL. Za »Lokose« je igral tudi znani hrvaški trener Otto Barić.

republicah nekdanje Jugoslavije



nogometa, brez večjih uspehov.

Livada Željezničar, malo znan nogometni klub, iz Slavonskega Broda je bil ustanovljen leta 1946 kot Željezničar. Imenujejo se tudi Željo, trenutno pa igrajo v 5. ligi hrvaškega



NK Lokomotiva Kutina je ženski nogometni klub, ki je bil ustanovljen leta 1972. Trenutno igrajo v nižji regionalni ligi 2. ŽNL Sisačko-moslavačke lige.



Željezničar Sarajevo, imenujejo se tudi Željo ali Plavi sa Grbavice, je eden najprepoznavnejših in uspešnih železničarskih klubov z Balkana. Velik mestni derbi in rivalstvo poteka s FK Sarajevom. Klub so ustanovili na pobudo delavcev Železničarske delavnice – Dimitrija Dimitrijevića, Stjepana Katalinića in drugih – septembra 1921. Največji uspeh v nekdanji Jugoslaviji so dosegli v sezoni 1971/72, ko so postali jugoslovanski prvaki. Danes predstavljajo najuspešnejši bosanski nogometni klub, so petkratni prvaki Premijer Lige BiH (1997/98, 2000/01, 2001/02, 2009/10 in 2011/12). Za nogometni klub so igrali nekdanji nogometni zvezdniki, kot so bili Ivica Osim, Josip Katalinski, Mehmed Baždarević, Haris Škoro in Mišo Smajlović, ki je bil tudi trener. Svojo nogometno pot v sarajevskem Željezničarju je začel tudi bosanski zvezdnik, trenutno igralec Manchester Cityja, Edin Džeko.



Željezničar Doboj ima dolgo tradicijo, ustanovljen je bil 15. aprila 1933. Leta 1935 so se borili za naslov amaterskega prvaka BiH. Dobojčani danes igrajo v regionalni ligi Republike Srbije.



Lokomotiva Brčko je bila ustanovljena leta 1948, barva njihovih dresov je modra. Trenutno igrajo v 2. ligi regionalne lige Republike Srbije.



Željezničar Banja Luka je bil ustanovljen leta 1924 in je najstarejši nogometni klub v Banjaluki, vendar manj uspešen od mestnega tekmečca Borca.



Željezničar Bosanska Krupa je bil ustanovljen leta 1973 in trenutno igrajo v regionalni kantonalni ligi.



Željezničar Beograd je bil ustanovljen leta 1924 in je najstarejši srbski železničarski nogometni klub. Trenutno igrajo v 4. regionalni ligi Srbije.



Nogometni klub Lokomotiva Beograd je najmlajši železničarski nogometni klub na Balkanu, saj je bil ustanovljen šele leta 1985. Klub odlikuje odlično delo z mladimi, ki pozneje zaigrajo v drugih beograjskih nogometnih »velikanih« – Crveni Zvezdi in Partizanu. Trenutno člansko moštvo igra v 4. ligi Srbije.



Železničar Lajkovac, iz zahodne Srbije, je bil ustanovljen leta 1927 kot Sport Klub (SK) Železničar. Imajo vzdevek Želja. Igrajo v 3. regionalni ligi.



Železničar Niš je bil ustanovljen leta 1928, v vmesnem obdobju se je imenoval 14. oktober. Klub je največji uspeh doživel v sezoni 1946/47, ko je igral v 1. jugoslovanski ligi, vendar je izpadel. »Želja« iz Niša je propadel leta 2009.



Železničar Smederevo je bil ustanovljen leta 1930. Klub je največji uspeh doživel v sezoni 2001/02, ko se je skoraj prebil v 2. jugoslovansko ligo. Trenutno igrajo v 6. ligi donavskega okrožja.



Železničar Novi Sad je bil ustanovljen leta 1933 in igrajo v 5. srbski ligi.



Železničar Indija je bil ustanovljen leta 1933, v industrijskem kraju na meji med Srbijo in Vojvodino. Trenutno igrajo v 5. srbski ligi.



Lokomotiva Skopje je bila ustanovljena leta 1954, včasih se je klub imenoval ŽFK Lokomotiva. Kot zanimivost, njihova barva dresov ni modra, kot drugih železničarskih klubov, temveč zelena. Klub predstavlja drugo ekipo Rabotničkov, v katerem so se katalili mlajši igralci ali pa igrali na posojajo. V preteklosti so igrali nogometne tekme na matičnem stadionu Rabotničkov. Trenutno igrajo v 2. makedonski ligi.

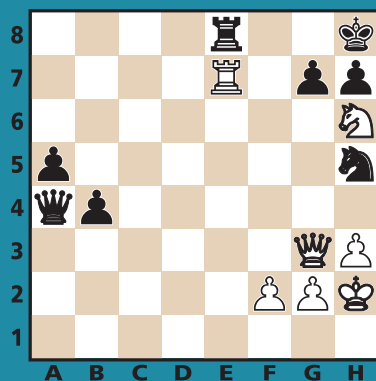
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 57

Na potezi je beli, sprva grozi mat, igra pa se konča z zanimivo končnico.

Nunn : Miroslaw
(Naleczow, 1987)



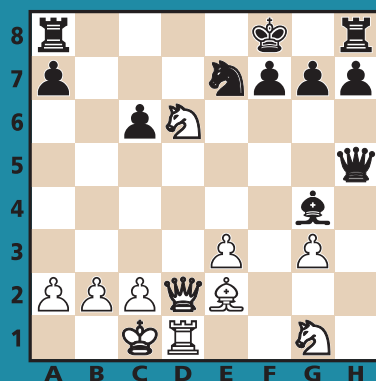
Rešitev:

1. Qb3 Nf6 2. Qg8+ Nxg8 3. Nf7#

Primer 58

Kralja na polju sta dokaj zavarovana, na potezi je beli, ki pričinja svoj napad s konjem.

Muraton : Janovsky
(Rusija, 1968)



Rešitev:

1. Nc8 Nd5 2. Qb4+ Kg8 3. Rxd5 cxd5 4. Ne7+ Kf8 5. Ng6+ Kg8 6. Qf8+ Rxf8 7. Ne7#

Drugi turnir šahovskega cikla Slovenskih železnic

Kljub veliki količini snežnih padavin, ki nam jih je zima prinesla v noči s petka na soboto, se je 23. februarja zjutraj v Ljubljani na drugem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic zbralo 65 šahistov, ki so prišli tudi iz precej oddaljenih krajev, kot so Jesenice, Celje ... Na turnirju ni noben igralec ostal neporažen, kar priča o veliki izenačenosti. Zmagovalec Fide mojster Marjan Črepan je edini poraz doživel v petem kolu proti Petru Djuriču, ki je bil do takrat še neporažen. V nadaljevanju ni zdržal v tem tempu in je nanizal tri zaporedne poraze, ter pristal na desetem mestu. Najdlje je brez poraza vztrajal Dušan Čepon, ki je šele v sedmem kolu moral priznati premoč Črepanu in nato v devetem kolu še tretje-uvrščnemu Matjažu Kodeli. Odličen uspeh je požel Bojan



Najboljši železničar sobotnega turnirja, Nusret Sivčević (prvi z desne)

Keršovčan, ki se je kot 57. nosilec uvrstil na odlično enajsto mesto. Najboljši med železničarji je bil tudi tokrat Nusret Sivčević, ki je tako postal eden glavnih kandidatov za nagrado, enotedenski najem hišice v

toplicah, ki jo podarja sindikat prometnikov Slovenije. Naslednji turnir bo v soboto, 16. marca, več o ciklu pa si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vlastimir Djurdjević

Deveto posamično prvenstvo Slovenskih železnic

V soboto devetega februarja je v prijetnem in za šahovsko igro nadvse primernem ambientu potekalo že deveto posamično prvenstvo Slovenskih železnic. Tudi tokrat je na prvenstvu sodelovala večina aktivnih železničarjev in tudi upokojenci iz celotne Slovenije, ki v tej kraljevski igri nekaj pomenijo.

Po devetih kolih v švicarskem razporeditvenem sistemu, v pospešenem igralnem tempu, so se na vrhu tabele pojavila pričakovana imena.

Dragoceni prehodni pokal in »zlatega« konjička je že četrtič osvojil MK Franc Pešec, pokal v obliki »srebrnega« konjička MK Zvonko Mesojedec, »bronastega« pa II. kategornik Vlastimir Djurdjević.



V sredini Franc Pešec, levo Zvonko Mesojedec in desno Vlastimir Djurdjević

Po turnirju smo nadaljevali s prijetnim druženjem in sedaj že tradicionalnim »cugerjem«, turnirjem z igralnim tempom dvakrat po pet minut, na kate-

rem je prav tako zmagal Franc Pešec.

Predsednik Šahovskega društva Železničar, Jože Brežan



www.slo-zeleznice.si

Z vlakom v Planico

Za ogled tradicionalne, nepozabne športne prireditve, **23. in 24. marca**, v Planici smo pripravili posebne vlake do Jesenic in brezplačne avtobusne prevoze od Jesenic do Planice in nazaj.

Z vstopnico za prireditev v Planici lahko povratno vozovnico za posebni vlak do Jesenic kupite s kar **50-odstotnim popustom**.

Iz Ljubljane in nazaj

6.25	Ljubljana	↑	17.40
6.36	Lj. Vižmarje		17.31
6.49	Škofja Loka		17.18
6.59	Kranj		17.09
7.35	Jesenice	↓	16.40

Iz Nove Gorice in nazaj

5.28	Nova Gorica	↑	18.45
7.29	Jesenice	↓	16.55

Ko prispete s posebnim vlakom na Jesenice, vas bodo ob železniški postaji že čakali avtobusi, s katerimi se boste brezplačno odpeljali do Planice - in prav tako popoldne nazaj do železniške postaje.

Dodatne informacije dobite na www.slo-zeleznice.si, potnik.info@slo-zeleznice.si in na tel. št. 1999.

GREMZVLAKOM 



Leta 1987 je minilo 130 let od dokončanja železnice od Dunaja do Trsta, kar sicer ni ravno okrogla obletnica, vendar pa so v Avstriji priložnost za praznovanje zgrabili z obema rokama. Mesto Gradec je priredilo veliko razstavo na to temo, po mestu so razpostavili več pomnikov, ki so na jubilej opozarjali mimoidoče, prominentne avtorje pa so povabili k pisanju prispevkov za zbornik. Le-ta je potem izšel in velja še danes za standardno delo na temo zgodovina Južne železnice. Na naslovnici te imenitne knjige so upodobili plakat, ki so ga prej nalepili po vseh kottičkih mesta.