

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Poslovno leto 2013

Ustavite se. Vlak se ne more

**Kurenti železničarjem zaželeli
dobro in uspešno leto**

Ledena katastrofa

Slovenske železnice v ledenem oklepu

Zgodovina

Prišla je železna cesta

Zanimivosti

**Ruski infrastrukturni projekti pred
olimpijskimi igrami v Sočiju**





 Slovenske železnice
SŽ-Tovorni promet

hitra dostava **pošiljk** **od vrat** **do vrat**

Hitro in zanesljivo po Sloveniji in Evropski uniji.

Še posebej ugodno v Italijo, na Hrvaško in v Turčijo!

- Omogočamo sledenje pošiljkam in brezpapirno poslovanje.



 Slovenske železnice
SŽ EXPRESS

080 10 66

00386 1 29 12 829 • szexpress@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 25. 4. 2014.



Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Poslovno leto 2013

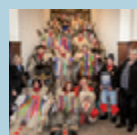
2



Aktualno

Ustavite se. Vlak se ne more.

3



Aktualno

Kurenti železničarjem zaželeli dobro in uspešno leto

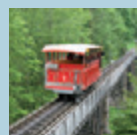
4



Ledena katastrofa

Slovenske železnice v ledenem oklepu

12



Reportaža

Švicarske vzpenjače za sladokusce

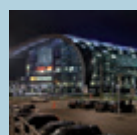
22



Zgodovina

Prišla je železna cesta

26



Zanimivosti

Ruski infrastrukturni projekti pred olimpijskimi igrami v Sočiju

28



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Spoštovani bralci!

Berete prvo letošnjo Novo progo, v kateri smo združili poudarke turbulentnega dogajanja na Slovenskih železnicah v preteklih treh mesecih. Revija je izjemoma izšla v trojni izdaji, saj nam je, zaradi dejavnikov, ki jih nismo mogli predvideti, ni uspelo pripraviti vsak mesec posebej. Obljubljam, da se vam bomo za to odkupili z novimi edinstvenimi članki, ki jih z veliko vnemo pripravljajo naši sodelavci.

Slovenske železnice so bile letos, kmalu po spodbudnih poslovnih rezultatih, ki so nastali na krilih dobrega dela in odpovedovanja v prejšnjih letih, na veliki preizkušnji. Tokrat nas je preizkušala nara-va. V nekaj dneh je ledena ujma povzročila katastrofalno škodo na železniški infrastrukturi, ki jo bomo v podjetju odpravljali več mesecev, če ne celo več let. Katastrofe takšnih razsežnosti ne pomni-jo niti najstarejši železničarji. V posebnem prispevku, z naslovom Ledena katastrofa, smo zbrali podrobne podatke o posledicah vre-menske ujme in škodi, ki jo je ta povzročila na celotnem železniš-kem omrežju v Sloveniji. Zadnji dnevi januarja in prvi februarja so bili za vse železničarje izjemno težki, najtežji pa nedvomno za tiste, ki so z nadčloveškimi naporii odstranjevali ovire s prog in 24 ur na dan poskušali vzpostaviti železniški promet. Večina prog je bila že po nekaj dneh odprta, to pa je bil rezultat složnega sodelovanja zaposlenih iz različnih podjetij v skupini SŽ in iz vseh koncev Slove-nije. Začasna sanacija, v katero smo na Slovenskih železnicah vložili ogromno truda, je bila opravljena izjemno hitro, celo tako hitro, da smo lahko pomoč ponudili tudi sosednjim Avstrijskim železnicam, ki so se v prvih dneh ujme še vedno trudili s čiščenjem svojih prog. Neposredna škoda, ki jo je ledena katastrofa povzročila, je popisa-na in ocenjena, bistveno težje pa je oceniti škodo, ki jo bosta imela na primer SŽ-Tovorni promet in SŽ-Potniški promet, vse dokler ele-ktificirane proge ne bodo dokončno sanirane. V posebni rubriki Ledena katastrofa so podrobno opisani tudi naporii ekip na terenu in dve podobni ledeni ujmi, ki sta se pri nas zgodili pred dobrimi tridesetimi in šestdesetimi leti. O vsem tem si lahko preberete na od dvanajste strani naprej.

V rubriki Zgodovina objavljamo zapis o zgodovini železnic na Slovenskem ter ozadju njihovih gradenj. Drugega junija 1846, ko je na slovenska tla in na Balkanski polotok nasploh pripeljal prvi vlak, so se razmere v deželi korenito spremenile. Dotedanje, razmeroma mirno življenje v južnem delu donavske monarhije je poživil hla-pon, ki je k nam prisopihal iz Gradca. Vse o tem in še mnogo več o nastajanju in zanimivostih slovenskih prog boste lahko prebrali v zapisu Milana Cilenška, ki ga bomo v reviji objavili v več delih.

Veliko težo pa so imeli letos tudi uspehi slovenskih športnikov na olimpijskih igrah v Sočiju. Naši športniki so nam in svetu do-kazali, da majhnost ni izgovor, niti ovira. Osvojili so svetovni vrh in postavili Slovenijo natančno tja, kamor spada. Podrobneje o njihovih uspehih sicer nismo pisali, smo pa del revije namenili re-snično velikopoteznim infrastrukturnim načrtom Ruskih železnic, ki so jih udejanjili pred olimpijskimi igrami, ki so ključno prispevali k odlični izvedbi iger.

Verjamem, da ste bralci Nove proge pri svojem delu našli že marsikatero rešitev, ki bi lahko izboljšala delovne procese, storitve in poslovne odnose v skupini Slovenske železnice. Vabim vas, da konstruktivne predloge, mnenja in pobude pošljete na poseben e-naslov predlogi@slo-zeleznice.si, ki smo ga na Slovenskih žele-znicah odprli v začetku aprila.

Želim vam prijetno branje!

Poslovno leto 2013

Po zadnjih podatkih je skupina Slovenske železnice lani ustvarila skoraj 498 milijonov evrov poslovnih prihodkov, kar je za dobrih 10 odstotkov več kot leta 2012. Poslovni rezultati so bili boljši od načrtovanih in so tudi bistveno presegli dosežke leta 2012. Poslovni izid iz poslovanja je dosegel 19,1 milijona evrov (predlani 8,5 milijona), celotni poslovni izid pa 18,6 milijona evrov (predlani 4 milijone).

Po zadnjih podatkih so Slovenske železnice presegle načrte in predlanske rezultate tako pri prevozu tovora kot v potniškem prometu.

Tovorni vlaki Slovenskih železnic so leta 2013 prepeljali 17,63 milijona ton tovora, kar je za 9 odstotkov oziroma za 1,48 milijona ton več kot leta

2012. Rezultati predlanskega leta so bili preseženi tako v notranjem kot v mednarodnem prometu.

Dobri rezultati so bili doseženi tudi v potniškem prometu. Z vlaki Slovenskih železnic se je leta 2013 peljalo okrog 16,4 milijona potnikov, oziroma 883.000 potnikov več kot leto prej. Po prvih ocenah se je zaradi novega načina subvencioniranja prevozov občutno povečalo predvsem število mladih potnikov. Več pa je bilo tudi odraslih potnikov – imetnikov abonentskih vozovnic.

Slovenske železnice so lani poslovale z dobičkom, čeprav od države do letošnjega februarja niso prejele nobenih izplačil dolga, ki je nastal leta 2000 ob izločitvi javne železniške infrastrukture iz sistema SŽ. Zakon o



povračilu 134,3 milijona evrov je bil sprejet že leta 2011, predvideval pa je poplačilo v petih obrokih od leta 2012 naprej. Prvo desetino dolga so Slovenske železnice prejele šele v začetku februarja letos. Pri

tem bi radi ponovno poudarili, da nikakor ne gre za reševanje Slovenskih železnic, temveč za terjatev, ki je določena v noveli Zakona o družbi Slovenske železnice.

Marko Tancar

Zahvala predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic

Spoštovane železničarke in železničarji!

Zadnja leta za Slovenske železnice niso bila lahka. Globoka recesija, s katero se je in se še spopada evropsko in svetovno gospodarstvo, je občutno prizadela tudi poslovanje Slovenskih železnic. Zato je poslovodstvo predlani sprejelo številne ukrepe, katerih izvajanje na sejah nadzornega sveta redno spremljamo. Med njimi so bili tudi posegi v višino plač in regresa ter v nekatere druge pravice. Gre za neljube ukrepe, toda brez njih danes ne bi mogli govoriti o tem, da je skupina Slovenske železnice na pravi poti. V zadnjih dveh letih ste namreč z odrekanjem dela svoje plače k sanaciji Slovenskih železnic prispevali več kot 30 milijonov evrov. Obenem ste z zavzetim delom dajali in še dajete svoj prispevek k izboljšanju poslovanja. Podatki o občutno izboljšanem

poslovanju, o večjem številu potnikov in o več prepeljanega tovora to dokazujejo iz dneva v dan.

Pred Slovenskimi železnicami je še veliko pomembnih nalog. Na prvem mestu je gotovo dolgoročna ureditev razmerij z državo, brez katere ne bo stabilnega in dolgoročno uspešnega poslovanja. V imenu vseh članov nadzornega sveta Slovenskih železnic vam zagotavljam, da bomo tudi v prihodnje podpirali poslovodstvo pri reševanju te problematike. Prepričan sem, da imamo pri tem tudi vašo podporo, hkrati pa se vam še enkrat zahvaljujem za vaš pomembni prispevek.

S spoštovanjem!

Boris Zupančič

Predsednik nadzornega sveta družbe Slovenske železnice, d. o. o.



Ustavite se. Vlak se ne more.

Slovenske železnice smo tudi letos sodelovale pri nacionalni akciji za večjo varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo. Akcija, ki je bila že šesta po vrsti, je opredeljena v Resoluciji nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022. Glavni namen akcije je vplivati na vedenje voznikov in drugih udeležencev v cestnem prometu ter posredno zmanjšati število prometnih nesreč in njihovih posledic na nivojskih prehodih. Podslogan letošnje akcije je: Prečkajte železniško progo varno na nivojskih prehodih.

Temeljni cilji akcije »Ustavite se. Vlak se ne more.« so:

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



V zadnjih šestnajstih letih se je namreč na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo zgodilo 545 izrednih dogodkov. V njih je umrlo kar 121 ljudi, 237 pa je bilo poškodovanih. Povečana pozornost, pazljivost in dosledno spoštovanje prometnih pravil in signalizacije bi varnost na nivojskih prehodih občutno izboljšali.

Analiza podatkov o izrednih dogodkih iz preteklih let kaže, da je veliko število nesreč

oziroma izrednih dogodkov na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo povezano predvsem z neupoštevanjem prometnih pravil in v nekaterih primerih z nizko kulturo ter predrznostjo udeležencev v cestnem prometu. Takšno obnašanje pa ima hude posledice tako za posameznike kot za družbo kot celoto. Velika večina prometnih nesreč – v železniški terminologiji izrednih dogodkov na nivojskih prehodih – se zgodi na lokalnih cestah.

40. člen Zakona o pravilih cestnega prometa pravi, da imajo na nivojskih prehodih vlak in druga tirna vozila, ki se premikajo po železniških tirih, prednost pred vsemi udeleženci cestnega prometa.

Varnost na nivojskih prehodih leta 2013

Lani je v štirih izrednih dogodkih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo umrlo pet oseb, kar pomeni štiri odstotke vseh umrlih v prometnih nesrečah. Dve od štirih nesreč sta se zgodili na z avtomatsko zapornico zavarovanih nivojskih prehodih. V izrednih dogodkih na nivojskih prehodih se je lani poškodovalo 14 oseb. Leto 2013 je bilo sicer po številu izrednih dogodkov na nivojskih prehodih eno najvarnejših, saj se je število izrednih dogodkov v primerjavi z letom prej zmanjšalo za dobro četrtino. Kljub zmanjševanju števila smrtnih žrtev in skupnega števila izrednih dogodkov na nivojskih prehodih pa je bilo lani kar 36 odstotkov več poškodovanih v nesrečah na prehodih, kot leto prej.

Nivojski prehodi v Sloveniji

Prvega januarja je bilo v Sloveniji 830 nivojskih prehodov ceste čez železniško progo. Od tega je 490 nivojskih prehodov zavarovanih pasivno, 340 pa aktivno. Večina aktivno zavarovanih prehodov je zavarovanih z avtomatskimi zapornicami, dobrih šest odstotkov z mehansko napravo in dobra dva odstotka (8 prehodov) z zapornim brunom.

Lani smo ukinili osem nivojskih prehodov, in sicer sedem pasivno zavarovanih in enega aktivno zavarovanega, pet prehodov, ki so bili prej označeni z Andrejevim križem, pa smo aktivno zavarovali.



Foto: Blaž Uršič

Število pasivno zavarovanih nivojskih prehodov se je v zadnjih trinajstih letih zmanjšalo za 201.

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

Sedemnajstega februarja je v Stekleni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic potekala novinarska konferenca o nacionalni akciji za večjo varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, »Ustavite se. Vlak se ne more«. Na njej so sodelovali **Cvetko Staniša** iz Društva mestnih, občinskih in medobčinskih inšpektorjev in nadzornikov Slovenije, **Tomaž Willenpart** z Direkcije RS za ceste, **Dejan Jurkovič** z Ministrstva za infrastrukturo in prostor, **mag. Vojo Radkovič** iz Inšpektorata RS za promet, energetiko in prostor, **Robert Strah** z Javne agencije RS za varnost prometa, Slovenske železnice pa je zastopala **Zvezdana Dolenec**.

Udeleženci novinarske konference so predstavili izsledke analize izrednih dogodkov na nivojskih prehodih ter opozorili na najpogostejše napake in nepazljivosti, ki se pojavljajo pri prečkanjih nivojskih prehodov ceste čez železnico. Strinjali so se, da je razlog za veliko število nesreč na nivojskih prehodih predvsem neupoštevanje cestnoprometnih predpisov in objestnost nekaterih udeležencev v cestnem prometu.

Dodali so, da je treba dolgoročno zagovarjati »Vizijo nič«, in z vsemi ukrepi, ki so jim na razpolago, vsako leto zmanjševati število smrtnih žrtev in poškodovanih v nesrečah na nivojskih prehodih, tako da v bližnji prihodnosti v tovrstnih nesrečah nihče več ne bi izgubil življenja.

Kurenti železničarjem zaželeli dobro in uspešno leto

Kurenti, ena izmed najbolj prepoznavnih slovenskih etnoloških mask, so, po ledenem začetku meseca, 18. februarja obiskali Slovenske železnice na Kolodvorski ulici v Ljubljani. Petindvajset kurentov, predvsem iz vrst železničarjev, iz društva Koranti Destrnik je privabljal pomlad ter z zvonjenjem z železnic odganjal zimo in zle duhove.

Kurente sta v imenu Slovenskih železnic sprejela člana posloводства SŽ, Jelka Šinkovec Funduk in Albert Pavlič. Skupaj so nazdravili pomladi in dobri letini ter si zaželeli čim bolj uspešno leto.



Foto: Miško Kranjec

Mobilna aplikacija Slovenskih železnic – Grem z vlakom

Slovenske železnice smo aprila na trgu mobilnih aplikacij objavile lastni program Grem z vlakom, izdelan za operacijski sistem Android. Ta prvenstveno prikazuje podatke o voznih redih vlakov na območju Slovenije in informacije o zamudah ter ovirah v prometu. Kljub temu, da so mobilne aplikacije s podobno vsebino že na trgu, pa je naši aplikaciji dodanih še nekaj uporabnih zmožnosti, ki se jih boste prav gotovo razveselili predvsem naši redni potniki.

Mobilno aplikacijo Grem z vlakom je izdelala služba za informatiko na Slovenskih železnicah, d. o. o., agencija Renderspace, d. o. o., pa je oblikovala kreativno podobo in

sodelovala pri zasnovi uporabniške izkušnje. Kot že omenjeno, je mobilna aplikacija Grem z vlakom izdelana za operacijski sistem Android in prikazuje: vozne rede potniških vlakov Slovenskih železnic na območju Slovenije, morebitne ovire in zamude vlaka na izbrani relaciji, zamude in ovire v prometu, redne cene potovanja.

Hkrati mobilna aplikacija omogoča, da si relacije, na katerih najpogosteje potujete, dodate med priljubljene. Aplikacija je neposredno povezana z informacijskim sistemom Slovenskih železnic in, seveda, potrebuje internetno povezavo, predvsem zaradi osveževanja podatkov o zamudah in ovirah



v prometu. Vozni redi se običajno zamenjajo enkrat na leto, pri čemer se morebitne spremembe sproti posodablajo.

Prikaz vsebin na mobilni aplikaciji

Ko odprete aplikacijo, vam najprej ponudi izbiro relacije, o kateri želite informacijo o voznem redu. Podatki se samodejno prikažejo za trenutni datum, lahko pa datum izberete tudi posebej. Pri relaciji lahko dodate vmesno postajo, kar se predvsem uporablja, če je med določenima krajema mogoče potovati po dveh prevoznih poteh. Prikazane so tudi priljubljene relacije, ki pa jih lah-

ko dodajate po svoje, in imate tako hitri vpogled v vozni red relacij, na katerih najpogosteje potujete.

Za relacijo, ki ste jo izbrali, se prikažejo podatki o voznem redu vlakov na določen dan oziroma na dan iskanja, in sicer ure odhodov in prihodov vlakov, ki so še aktualne, pretekle ure pa so osenčene. Prikazana je tudi **cena vozovnice** za določen vlak.

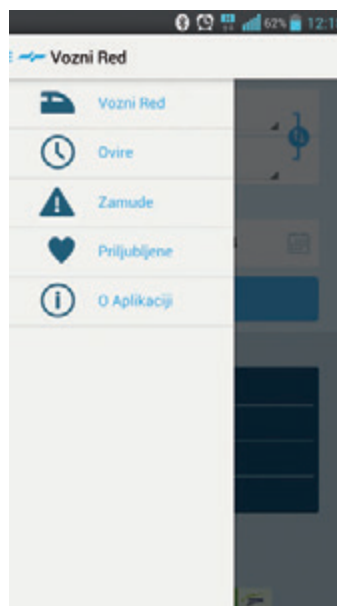
Ko izberete določeno uro odhoda ali prihoda vlaka, se vam izpišejo še podrobnejše informacije o njem, in sicer so navedeni vrsta vlaka, čas vožnje, morebitna zamuda in ovire v prometu. Če se dotaknete puščice, se prikažejo še vmesne postaje vlaka.

V hitrem meniju so poleg voznega reda na voljo še **informacije o zamudah vlaka in ovirah v prometu** ter vse pri-



ODHOD	PRIBOD	PRESTOP	CENA	OPOMBE
05:25	07:51	Ne	9,02 €	▲
10:03	12:41	Ne	9,02 €	▲ ⌚
13:50	16:27	Da	9,02 €	▲
14:47	16:58	Ne	9,02 €	▲
19:17	21:59	Ne	9,02 €	▲

ljubljene relacije potovanja, ki ste jih nastavili med iskanjem. V povezavi na zamude si lahko ogledate trenutne zamude vseh



vlakov, in sicer se vam izpiše, s kolikšno zamudo bo vlak odpeljal z določene postaje oziroma pripeljal nanjo. Ovire v prome-

tu so navedene za določen vlak, odsek ali celotno progo.

Nadgradnja aplikacije

Menimo, da mobilna aplikacija vsebuje najbolj uporabne zmožnosti, vendar jo bomo v prihodnje še izpopolnjevali. Med drugim jo bomo dopolnili z GPS iskalnikom vstopnih postaj, s katerim boste lahko iskali najbližjo postajo. Dodali bomo tudi nastavitev za prejemanje kratkih obvestil o zamudah vlakov in ovirah v prometu za vaše priljubljene relacije. Obveščali pa vas bomo lahko tudi o aktualnih ugodnih ponudbah za potovanje z vlakom.

Glede na to, da se uporaba mobilnih telefonov z operacijskim sistemom iOS v Sloveniji povečuje, bomo pripravili tudi mobilno aplikacijo za uporabnike iPhoneov.

Zdravstvena preventiva za samoplačnike

Skupina Slovenske železnice tudi letos zaposlenim in upoko-jencem omogoča udeležbo v programih zdravstvene preventive, ki so samoplačniški. Na programe zdravstvene preventive se lahko odpravite v:

- Terme Olimia:**
Hotel Breza**** cena: 390,00 evrov
- Terme Tuhelj:**
Hotel Terme Tuhelj**** cena: 320,00 evrov
- Terme Zreče:**
 - Vila Terme Zreče**** cena: 336,40 evra
 - Hotel Vital**** cena: 378,40 evra
- Thermana Laško:**
Hotel Zdravilišče Laško**** cena: 448,00 evrov

Program zdravstvene preventive lahko plačate v treh mesečnih obrokih. Prvi obrok plačate v hotelu, druga dva pa bosta samodejno odšteta od dveh mesečnih plač. Enako velja tudi vašega partnerja oz. zakonca. V treh obrokih lahko programe plačajo tudi upoko-jenci, ki se o vsem dogovorijo v hotelu.

Dodatne informacije in prijava

Dodatne informacije lahko dobite pri Igorju Šmidu, na telefonski številki 01/ 29 14 391. Razpis, prijava in programi zdravstvene preventive so objavljeni na intranetni strani SŽ. Podrobnosti o programih pa vam lahko pošljemo tudi po elektronski pošti. Če to želite, nam sporočite na elektronski naslov igor.smid@slo-zeleznice.si.

Prijave

Prve prijave zbiramo do 18. aprila. Prve prijave so namenjene tistim, ki se želite udeležiti programov zdravstvene preventive spomladi. Dodatne prijave pa bomo sprejemali tudi po 18. aprilu.

Prijave zbiramo:

- po pošti na naslov: Slovenske železnice, d.o.o., Služba za pravne zadeve in kadre, Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana; ali
- po faksu št.: 01/29 14 807,
- po elektronski pošti: igor.smid@slo-zeleznice.si

Raziskava: Za boljše zdravje in z delovnem mestu prometnika

Na stres na delovnem mestu vplivajo najrazličnejši stresorji ali dejavniki, ki pri posamezniku lahko izzovejo doživljanje preobremenjenosti in stresa. Mednje spadajo tako delovno okolje, psihične in čustvene obremenitve, izmensko, še zlasti nočno delo, izredni in nepričakovani obremenilni dogodki, medosebni odnosi itd.

V okviru projekta promocije zdravja na SŽ smo ob koncu lanskega leta zaključili z izvedbo raziskave med izvršilnimi železniškimi delavci – prometniki. Ti so izpolnjevali anonimne anketne vprašalnike s petnajstimi kratkimi vprašanji. Pri nekaterih vprašanjih so bili podani odgovori, ki pa jim je bilo mogoče dodati še svoj odgovor.

Cilji raziskave

Z raziskavo smo želeli najprej ugotoviti, kaj za delavce na delovnem mestu prometnika pomeni največji vir stresa in kako stresno doživljajo te stresorje. Naslednji cilj pa je bil, da na podlagi ugotovitev analize raziskave pripravimo izobraževalni program. Na ta način želimo prometnike osveščati o pomenu prepoznavanja, obvladovanja in premagovanja stresa ter jih motivirati k bolj zdravemu delovnemu in življenjskemu slogu. S tem želimo prispevati k boljšemu zdravju zaposlenih, k zmanjšanju zlorab psihoaktivnih substanc in k zmanjšanju odsotnosti z dela zaradi bolezni, ki so pogosto povezane s preobremenjenostjo in stresom na delovnem mestu.

Analiza raziskave

V raziskavo je bilo vključenih 643 od skupno 662 prometnikov, zaposlenih na Slovenskih železnica, kar je dobrih 97 odstotkov vseh. Sodelovalo je 546 moških in 62 žensk.

Določenega odstotka anket prometniki niso izpolnili v celoti, saj na posamezno vprašanje (npr. spol, starost ...) niso odgovorili. Zato podatki nekoliko odstopajo od stotih odstotkov. Po kadrovskih podatkih je povprečna starost prometnikov na SŽ 45,7 leta. Od vseh zajetih v raziskavo, jih največ, in sicer 147 (22,8 odstotka), spada v starostni razred od 41 do 45 let.

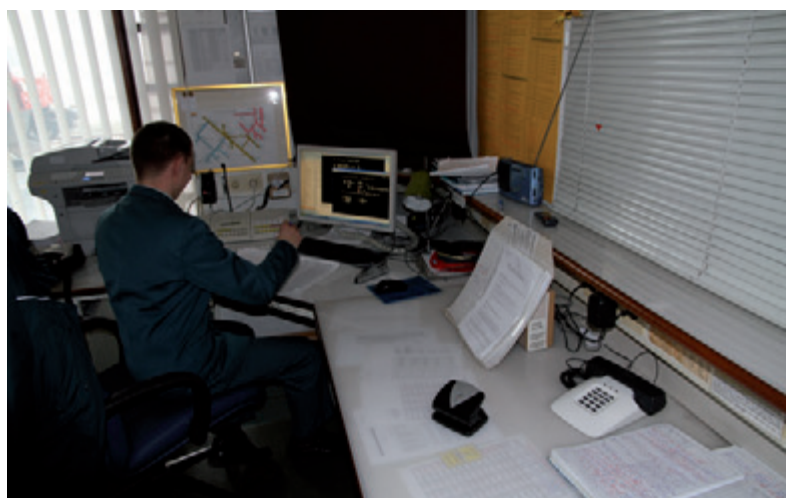
Glede na delovno dobo je 158 delavcev – in teh je največ –, ki so na delovnem mestu izvršilnega železniškega delavca zaposleni že med 26 in 30 let.

Lokacija dela prometnikov: 297 (46,2 odstotka) jih spada pod Ljubljano, 199 (31 odstotkov) pod Maribor in 138 (21,5 odstotka) pod Postojno.

Po rangu postaje je razdelitev naslednja:

- 252 ali 39,2 odstotka jih dela na postaji I. ranga
- 91 ali 14,2 odstotka na postaji II. ranga
- 155 ali 24,1 odstotka na postaji III. ranga
- 130 ali 20,2 odstotka na postaji IV. ranga.

Največ stresa prometnikom povzročajo izredni dogodki (313 ali slaba polovica primerov) in strah pred izrednimi dogodki (152); na drugem oziroma tretjem mestu pa prestopa pozornost na potek prometa (137); na četrtem



mestu je dejavnik stresa okvara signalnovarnostnih naprav (99 primerov).

Doživljanje stresnosti delovnega mesta so anketiranci ocenjevali na lestvici od 1 do 10, pri čemer je pomenila vrednost 1 najmanj stresno delovno mesto, 10 pa najbolj. Bolj ali manj stresno doživljanje je enakomerno porazdeljeno po krivulji v obe smeri. Večina, 125 (19,4 odstotka) anketirancev pa je obkrožilo zlato sredino, torej številko 5.

Podobni so tudi odgovori na vprašanje, kako stresno prometniki pri svojem delu doživljajo izredne dogodke. Največ jih je spet obkrožilo sredino, in sicer ravno natanko toliko kot pri prejšnjem vprašanju, 125 ali 19,4 odstotka anketirancev. Razlika je v tem, da je doživljanje stresa zaradi izrednih dogodkov bolj obremenjujoče in se krivulja nagiba nekoliko nad povprečno številko 5.

Dejavniki v zasebnem življenju prav tako vplivajo na večje doživljanje stresa na delovnem mestu in obratno. Zato so v raziskavi prometniki odgovarjali tudi vprašanje, kaj jim v zaseb-

nem življenju pomeni največji vir stresa? Odgovori so bili naslednji: slaba tretjina (201) je izbrala odgovor, da jim največji vir stresa pomeni pomanjkanje denarja. Temu sledijo zdravstvene težave (176). Na tretjem mestu je »prenašanje« službenih težav domov oziroma doživljanje posledic stresa na delovnem mestu (143) in na četrtem mestu osebne težave (111). Možnih je bilo seveda več odgovorov, tako da je lahko anketiranec izbral tudi vse možne dejavnike stresa v anketnem vprašalniku. Podatek je zelo zgovoren in kaže na obremenjenost delavcev v zasebnem življenju ter, da to vpliva tudi na delovno mesto in obratno.

Anketiranci se s stresom spoprijemajo, sproščajo, predvsem s telesno dejavnostjo (392 ali skoraj dve tretjini vseh) in z raznimi drugimi pritožnimi dejavnostmi (248).

Dobra polovica (337) jih meni, da ima dovolj informacij o prepoznavanju, obvladovanju in zmanjševanju virov stresa. Kljub temu si dobri dve tretjini anketirancev (467) želi dodatnih informacij in novo

manjševanje stresa na

znanje o prepoznavanju, obvladovanju in zmanjševanju stresa.

Skrb za lastno zdravje

Na vprašanje, kaj naredijo za svoje zdravje, za zdrav življenjski slog, jih je 471 ali 73,3 odstotka odgovorilo, da skrbijo za zdravje s telesno dejavnostjo, in to najmanj eno uro na dan. Ta podatek se sicer ne ujema z gornjim podatkom (kako se sproščajo v primeru stresa), kjer telesna dejavnost ni bila določena z »najmanj eno uro na dan« in jih je odgovorilo manj (392).

Za zdravje prometniki skrbijo tudi z zdravo prehrano (raznoliko in ne preveč mastno) (289 ali 45 odstotkov) in opustitvijo kajenja in pitja alkohola (86 ali 13,4 odstotka). Iz zbranih podatkov lahko sklepamo, da je ozaveščenost delavcev o načinih spoprijemanja s stresom in v skrbi za svoje zdravje dobra. Iz odgovorov vidimo, da se zavajajo, da se je stresu treba izogibati in za svoje zdravje tudi kaj storiti. Prav tako so poučeni o

načinih, ki so jim pri tem v največjo pomoč.

Pomembne ugotovitve raziskave

Analiza raziskave je pokazala, da se podatki med moškimi in ženskami ne razlikujejo veliko. Razlikujejo pa se v tem, da ženske svoje delo doživljajo nekoliko manj stresno!

Pri mlajših delavcih izstopata dva zanimiva podatka. Prvi podatek kaže o tem, da mlajši delavci doživljajo svoje delo manj stresno kot njihovi starejši kolegi. Pričakovati bi bilo, da glede na izkušnje, ki jih imajo starejši delavci, obremenitev na delovnem mestu ne doživljajo tako stresno. Drugi podatek pa kaže, da je pri mlajših delavcih v zasebnem življenju glavni vir stresa izrazito pomanjkanje denarja.

Uporabnost raziskave

Vse zbrane podatke smo analizirali in na njihovi podlagi pripravili izobraževalni program za anketirane delavce. Prvo iz-

obraževanje se je pričelo konec januarja na območju Maribora. Sledila bodo še izobraževanja na drugih področjih, tako da bodo v izobraževanje vključeni vsi prometniki. Analiza raziskave pa bo zagotavlja koristne informacije za načrtovanje prihodnjega dela v podjetju.

Sklep

Nekateri prometniki so pričani, da je vsak izvršilni delavec v prometu pod stresom, drugi pa so spet mnenja, da v njihovem poklicu stresa ni. To dokazuje, da se ljudje med sabo razlikujemo in da različno doživljamo stres. S tem smo spet prišli do spoznanja, da lahko največ proti stresu in za svoje zdravje naredimo sami. Človek sam je namreč tisti, ki določenim dražljajem pripisuje pomen in pomembnost. In prav to je tisto, kar v nas prebudi intenziteto in vrsto doživljanja.

Sami si lahko največ pomagamo, če znamo okrog sebe dobro opazovati, dogodke analizirati, si jih ustrezno razložiti ter jim pripisovati resničen pomen. K zgornjim dejstvom mnogo prispeva tudi zakonska obveza Slovenskih železnic za promocijo zdravja na delovnem mestu, katere del so tudi raziskave med zaposlenimi in izvajanje izobraževalnih programov.

Nekaj mnenj in želja delavcev

Več odkritih pogovorov, brez groženj in maščevanja.

Ponovna uvedba aktivnega oddiha.

Poučevanje o stresu.

Zanimiva tema, veselim se podobnih.

Stres je bolezen časa, v katerem živimo.

Podučiti sodelavce, da nismo vagoni, ampak ljudje. Se pravi naučiti jih boljšega odnosa! S tem bi nam pomagali reševati težave!

Za izboljšanje svoje osebnosti in ustvarjanje pozitivnih medsebojnih odnosov si je treba stalno prizadevati.

V prometu je delavec vedno pod stresom, ne glede na delo in vaša vprašanja.

Stres ne pride v poštev v mojem poklicu.

Delavnica opuščanja kajenja v Mariboru

Po podatkih Inštituta za varovanje zdravja RS iz 2012 so neoplazme (rakava obolenja) na osmem mestu po odstotkih bolniškega staleža zaposlenih na Slovenskih železnicah. Na sto delavcev sta zbolela skoraj dva delavca (1,9), vsak od njiju pa je bil 32,4 dneva v bolniškem staležu. Zaradi negativnih vplivov kajenja na zdravje in delovno sposobnost vabimo zaposlene z mariborskega področja na **delavnico opuščanja kajenja**. Delavnica bo potekala v prostorih podjetja po 14. uri. Prijavite se lahko Magdi Šinkovec Mali, po telefonu 01/29 14 496 ali e-pošti magda.sinkovec-mali@slo-zeleznice.si, do **30. aprila**. Informacije o priročniku Tudi vi lahko prenehate kaditi lahko dobite na spletni strani http://www.tobak-zveza.si/datoteke/tecaj_korektura2.pdf.





Foto: Blaž Uršič

Potovanja železničarjev po Sloveniji in Evropi

V široki paleti ponudb, ki jih Slovenske železnice pripravlja potnikom, je posebna pozornost namenjena tudi zaposlenim v podjetju. Po ugodnih cenah in s številnimi popusti se lahko tudi železničarji odpravijo na potovanja po nepozabnih železniških poteh. Vsi zaposleni v podjetjih v skupine Slovenske železnice lahko namreč občutno ceneje potujete z vlaki po Evropi in Sloveniji. Cenejše vozovnice lahko kupijo tudi družinski člani železničarjev, otroci in mladi do 26. leta starosti ter zakonski in zunajzakonski partnerji. Posebne ponudbe pa so namenjene tudi upokojenim železničarjem in njihovim družinskim članom.

Potovanja po Evropi z izkaznico FIP

Slovenske železnice imamo sklenjene sporazume s 36 evropskimi železniški prevozniki in ladijskimi družbami, s katerimi sodelujemo pri organizaciji prevozov železničarjev. Vozovnice FIP lahko primerjamo z vozovnicami Inter Rail, ki vsako leto na potovanja z vlaki privabijo več potnikov. Zaposleni v

skupini SŽ lahko izkaznico FIP naročijo po enem letu neprekinjene zaposlitve. Izkaznico lahko dobijo tudi družinski člani, otroci in mladi do 26. leta starosti, zakonski in zunajzakonski partnerji ter upokojeni železničarji in njihovi družinski člani.

Kaj je FIP

FIP je mednarodno združenje železniških prevoznikov, ki določa ugodnosti in popuste pri službenih in zasebnih potovanjih železniškega osebja. Združenje določa pravila, po katerih si člani združenja drug drugemu dovolijo prevoze in uporabo svojih storitev.

Izkaznica in vozovnica FIP je namenjena:

- aktivno zaposlenim, ki lahko enkrat na leto brezplačno potujejo po izbranih evropskih državah oziroma z izbranimi železniškimi prevozniki in uveljavljajo od 50 do 75 odstotkov popusta pri nakupu vozovnic za neomejeno število posameznih potovanj;
- družinskim članom zaposlenih

- upokojemcem in njihovim družinskim članom, ki lahko:

- enkrat na leto brezplačno potujejo po določenih evropskih državah oziroma z določenimi železniškimi prevozniki,
- uveljavijo od 50 do 75 odstotkov popusta pri nakupu vozovnic za neomejeno število posameznih potovanj.

Če želite brezplačno potovati, morate pridobiti izkaznico FIP in naročiti prevozne kupone za posamezno državo. Pri potovanjih, za katera bi želeli uveljavljati popust, lahko z veljavno izkaznico FIP vozovnice s popustom kupujete na vseh mednarodnih potniških blagajnah v Sloveniji in drugih evropskih državah. Izkaznico FIP je prav zato dobro vedno imeti s sabo v tujini. Tudi če se na pot v tujino odpravite z drugim prevoznim sredstvom, lahko tam z izkaznico FIP z občutnim prihrankom potujete z vlakom.

Izkaznica FIP in bloki kuponov

Izkaznica FIP stane deset evrov. Cene posameznih potovanj pa so odvisne tudi od izbrane destinacije potovanja. Če želite izkoristiti brezplačno potovanje, morate za vsako

državo, prek katere potujete, naročiti blok kuponov. Kuponi namreč veljajo kot vozovnice, vsak blok kuponov pa stane deset evrov.

To pomeni, da lahko na primer do Dunaja ali Hamburga potujete z vlakom za dvajset oziroma trideset evrov. V tem primeru bi deset evrov odšteli za izkaznico FIP, ki velja eno leto, deset evrov pa za blok kuponov za vsako državo, prek katere potujete. Za potovanje v Avstrijo, na Dunaj bi tako potrebovali en blok kuponov, za Nemčijo, do Hamburga, pa dva.

Pred potovanjem je dobro temeljito načrtovati pot in upoštevati tudi določila posameznih prevoznikov. Pri potovanjih z določenimi hitrimi vlaki v nekaterih državah, na primer v Franciji, Španiji, Italiji, je treba plačati tudi rezervacijo sedeža ali dodatek za potovanje v višji kategoriji vlaka. Dodatno je treba plačati tudi potovanje v spalnikih in ležalnikih.

Potovanja po Sloveniji z izkaznico SP

Za popuste pri potovanju z vlaki po Sloveniji so na voljo izkaznice SP v obliki čip kartic. Izkaznica SP je namenjena:

- aktivno zaposlenim, ki lahko uveljavijo 75 odstotkov popusta pri 40 potovanjih na leto,

Verja de Gültig bis - Valabile jusqu'au - Valid until

2014

Prisrnik - Name - Nom - Cognome - Name - Cl.

Ime - Vorname - Prénom - Name - Firstname

1. Delavec / Bediensteter / Agent / Employee

2. Zakonik / Ehegatte / Conjoint / Coniuge / Spouse

3. Otrok, datum rojstva / Kind, Geburtsdatum / Enfant, date de naissance / Figliolo, data di nascita / Child, date of birth

Podpis - Unterschrift / Signature - Firma

SP-9

Nr. 005037

Izkaznica FIP

Deutsche Bahn AG

DB AG

1. Cl.

réseau entier / ganzes Netz / intera rete / all stations

Sobald ein Datum in ein Feld eingetragen worden ist, gilt der Fahrschein an diesem Tag und am nächsten Tag.

1. 2. 3. 4.

Kuponi za brezplačno potovanje z Nemškimi železnicami

- družinskim članom zaposlenih,
- upokojemcem in njihovim družinskim članom, ki lahko uveljavijo 75 odstotkov popusta pri 20 potovanjih na leto.

Popust lahko s izkaznico SP uveljavljate pri 40 oziroma 20 potovanjih. Ob vsakem potovanju se število voženj, pri katerih lahko uveljavite 75-odstotni popust, samodejno zmanjšuje.

Izkaznica SP, s katero lahko potujete občutno ceneje, stane deset evrov. Izkaznica velja eno leto oziroma dokler ne porabite vseh potovanj s popusti, nato pa jo lahko ponovno napolnite za deset evrov.

Izkaznice FIP in SP lahko naročite na naslednjih potniških blagajnah:

Bohinjska Bistrica, Borovnica, Brežice, Celje, Črnomelj,

Divača, Dobova, Domžale, Grosuplje, Hrastnik, Ilirska Bistrica, Ivančna Gorica, Jarše-Mengeš, Jesenice, Kamnik, Koper, Kranj, Krško, Laško, Lesce-Bled, Litija, Ljubljana, Ljutomer mesto, Maribor, Most na Soči, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Novo mesto Kandija, Ormož, Pivka, Poljčane, Postojna, Pragersko, Ptuj, Rače, Radovljica, Rakek, Rimske Toplice, Sevnica, Sežana, Šentjur, Škofja

Loka, Trbovlje, Trebnje, Velenje, Vuhred Vuzenica, Zagorje, Zidani Most.

Dodatne informacije in nakup

Na omenjenih blagajnah boste dobili tudi več informacij o ponudbi. O slednji pa si lahko več preberete tudi na intranetni strani SŽ <http://intranet/OglasnaDeska/UgodnostiZaPotovanja.pdf>

Ponudbe potovanj z izkaznico FIP po posameznih državah

Članice FIP	Zaposleni		Družinski člani zaposlenih		Upokojemci ****			Družinski člani upokojemcev ****		
	Letni kupon	% popusta s FIP izkaznico	Letni kupon	% popusta s FIP izkaznico	Letni kupon	Letna ugodnost do 45 mesecev od upok.	% popusta s FIP izkaznico	Letni kupon	Letna ugodnost do 45 mesecev od upok.	% popusta s FIP izkaznico
Velika Britanija (ATOC)*	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Bolgarija (BDŽ)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Makedonija (CFYROM-T)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Luksemburg (CFL)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Romunija (CFR)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Grčija (OSE(CH))	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Irska (CIE)	DA	50	DA	50	NE	DA	50	NE	DA	50
Portugalska (CP)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Češka (ČD)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Nemčija (DB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Danska (DSB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Italija (FS)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Hrvaška (HŽ)	DA	75	DA	75	DA	NE	75	DA	NE	75
Madžarska - zasebna družba GYSEV	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Madžarska (MAV)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Severna Irska (NIR)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Nizozemska (NS)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Norveška (NSB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Avstrija (OeBB)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	NE	DA	50
Poljska (PKP)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	NE	DA	50
Španija (RENFE)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Belgija (SNCB)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Francija (SNCF)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (SBB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (VSU/BSB)**	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (SP) **	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (BLS)**	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Finska (VR)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
SLL-pomorska družba	DA	50	DA	50	NE	DA	50	NE	DA	50
StL-pomorska družba	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Slovaška (ŽSR)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Attica pomorska družba Italija-Grčija ***	NE	50	NE	50	NE	NE	50	NE	NE	50
Republika srbska (ŽRS)	DA	75	DA	75	DA	NE	75	DA	NE	75
Bosna in Hercegovina (ŽFBH)	NE	75	NE	75	NE	NE	75	NE	NE	75
Srbija (ŽS)	DA	75	NE	75	NE	DA	75	NE	NE	75
Črna gora (ŽCG)	DA	75	NE	75	NE	DA	75	NE	NE	75

* ATOC pomeni možnost uporabe vozovnic FIP na progah več prevoznih podjetij v Veliki Britaniji

** Švica - posamezne zasebne železnice

*** Attica - pomorska družba, ki vozi med Italijo in Grčijo

**** za upokojemce in njihove družinske člane ponujajo določeni prevozniki letno brezplačno ugodnost le 45 mesecev od dneva upokojitve.

Dodatne informacije dobite na tel. št. 01/ 29 13 359 in 01/ 29 13 358.

Počitniške enote SŽ na območju

Slovenske železnice so lastnice številnih počitniških apartmajev po vsej Sloveniji. Železničarji in tudi drugi, ki bi to želeli, imajo možnost vse leto letovati tudi v bližini veličastnih gora v osrčju Julijskih Alp in Triglavskega narodnega parka. Podjetje SŽ-ŽIP namreč upravlja tudi počitniške enote na območju Bohinja in Bohinjske Bistrice, ki jih predstavljamo v tokratnem prispevku.

Obiskovalci, ki so letovali v okolici Bohinja in Bohinjske Bistrice, pravijo, da se na oddih v te kraje lahko odpravijo tudi tisti, ki iščejo le presežke, saj lahko tam v vseh letnih časih občudujejo čudovito naravo in uživajo ob raznovrstnih dejavnostih.

Počitniške enote

Počitniške enote na območju Bohinja in Bohinjske Bistrice so popolnoma opremljene za bivanje. Na koncu oddiha jih letovalci počistijo za sabo. V počitniških enotah, ki jih predstavljamo tokrat pa lahko letovalci čiščenje naročijo in plačajo na recepciji, na kateri so prevzeli ključ za enoto. V bližini vsake enote je urejeno tudi parkirišče.



Na območju Bohinja in Bohinjske Bistrice imajo SŽ naslednje počitniške enote:

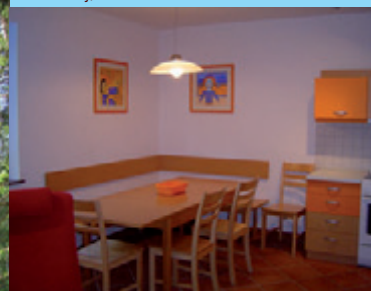
Bohinjska Bistrica, Rodica – tri stanovanja, dve s petimi



Bohinjska Bistrica, Zoisova plana



Bohinj, Ukanc 87



in eno s tremi ležišči. Hiša stoji nasproti železniške postaje in blizu Vodnega parka Bohinj.

Bohinjska Bistrica, Zoisova plana – garsonjera s štirimi ležišči.

Bohinj, Ukanc 87 – trije apartmaji s skupnim zunanjim prostorom. Enote imajo vsaka svoj vhod. Od Bohinjskega jezera so oddaljene kilometer, od spodnje postaje nihalke na Vogel pa slaba dva kilometra.

Bohinj, Ukanc 33 – hiša z devetimi ležišči v bližini Bohinjskega jezera. Od njega je oddaljena približno šeststo metrov, od spodnje postaje nihalke na Vogel pa petsto metrov.

Vogel – gorska kočica na Voglu. Prostora je za sedem odraslih in dva otoka. Od zgornje postaje nihalke na Vogel je oddaljena približno tristo metrov.

Bohinjska Bistrica, Rodica

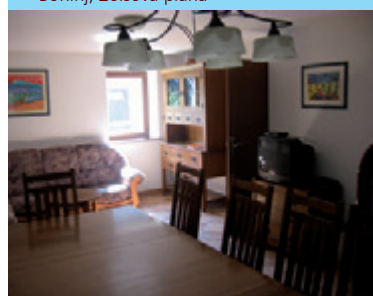


Bohinja in Bohinjske Bistrice

Kaj početi v Bohinju in Bohinjski Bistrici?

V okolici Bohinja in Bohinjske Bistrice je možnosti za različne

Bohinj, Zoisova plana



dejavnosti v naravi in edinstvene izlete resnično veliko. Že kratka pot in razmeroma majhen trud vas bosta nagradila s slikovitim razgledom. Po 553 stopnicah se lahko povzpnete do slapa Savica, ki je najbolj obiskan slap v Sloveniji, ali si privoščite sprehod po koritih Mostnice. Lahko pa se odločite za pohod na Komno, Uskovnico, Vogar, Komarčo, Planino pri Jezeru, Triglavsko jezera, Triglav ...

Kraji so znani po številnih gorskih in cestnih kolesarskih poteh. Kolesarska steza poteka po kolovoznih poteh mimo slikovitih vasic ob Savi, nato mimo Bohinjske Bistrice do Bohinjskega jezera in se nadaljuje do Srednje vasi.

Izbirate pa lahko še med številnimi dejavnostmi, kot so jahanje, športno plezanje na naravnih plezališčih, jamarstvo, plavanje, potapljanje, veslanje s kajakom in kanujem, soteskanje, rafting in hidrospeed, ribarjenje, adrenalinski park, bowling, paintbal, minigolf ali tenis ...

Prijave in informacije:

Vsak delovnik med 8. in 11. uro se lahko o zasedenosti počitniških enot in prijavah pozanimате na telefonski številki 01 29 123 95

Zimski športi

Dolina je pozimi pravi zimsko športni center, kjer boste lahko

uživali v raznovrstnih zimskih dejavnostih. Čas lahko porabite za sankanje, alpsko smučanje, turno smuko, freeski, deskanje na snegu, drsanje, tek na smučeh, zimsko pohodništvo, jahanje, krpljanje, vožnjo s snežno vprego ...

V bližini je smučišče Vogel, ki ima skupaj osemnajst kilometrov smučarskih prog. Na pobočju Senožet, v neposredni bližini Srednje vasi, je 450 metrov dolga vlečnica, do katere se lahko pripeljete z avtom. Ob njej je urejeno parkirišče. V bližini so tudi sankališča in tekaške proge. Trinajst kilometrov iz Bohinjske Bistrice je smučišče Soriška planina, ki ima slalomsko, veleslalomsko in smuk prog, na Pokljuki, dobrih dvanajst kilometrov iz Bohinjske Bistrice, pa urejeno sankališče in dolge tekaške proge.



Vogel

Dodatne ugodnosti

Med zimsko sezono

dobite ob prevzemu ključev počitniške enote tudi kupon za 20-odstotni popust na dvo- ali večdnevne smučarske vozovnice na Voglu, 10-odstotni popust na vse vozovnice na Soriški planini in na smučišču Senožeti.

Med poletno sezono

(od 1. aprila do 30. oktobra) lahko tisti, ki boste vsaj dvakrat prenočevali, kupite kartico Gost Bohinja, ki stane deset evrov za posameznika in trinajst za družino. Z njo lahko med svojim bivanjem v Bohinju brezplačno parkirate in uveljavljate druge popuste, na primer za obisk kanjona Mostnice, prevoze s turistično ladjico, ogled slapa Savica, povratno vozovnico za gondolo na Vogel, najem koles, kanujev ...

Letovalci, ki dopust preživljajo v apartmajih SŽ, z napotnico za letovanje, imajo 15-odstotni popust pri obisku Vodnega parka Bohinj, kjer se lahko razvajajo v bazenih, savnah in fitness centru. Hotel Bohinj Park pa ponuja še 10-odstotni popust pri najemu steze za bowling.



Ledena katastrofa

Ledena ujma, ki je konec januarja in v začetku februarja prizadela Slovenijo in ohromila železniški promet na skorajda celotnem slovenskem železniškem omrežju, je pomenila dogodek katastrofalnih razsežnosti, ki se navadno zgodi le na vsakih petdeset let ali sto let. Uničujoče posledice, ki so jih žled, sneg in veter povzročili v nekaj dneh, ko so podirali drevesa, lomili drogove in trgali vozno omrežje, bodo na železniški infrastrukturi vidne še kar nekaj časa.

Zadnji januarski dan je napovedovalec večernih novic prispevek začel takole: »Žled je popolnoma zamrznil tudi železniški promet. Proti Primorski do nadaljnjega vlaki sploh ne bodo vozili, vlaki z avstrijske strani pa zamujajo več kot uro in pol.«

Nekaj dni snežnih neviht, žled in nesrečna kombinacija drugih vremenskih razmer so povzročili največjo katastrofo na železniškem omrežju v zadnjih nekaj desetletjih. Nepričakovani dež, ki je padal kljub temperaturam pod lediščem, je izjemno hitro v ledeni oklep ukleščil vlake, električne žice in gozdove po vsej državi. V prvih večjih snežnih padavinah po

nižinah v letošnji zimi je padal moker sneg, ki je zelo težak in lahko že sam povzroča velike težave v prometu. Po obilnem sneženju je sneg začel prehajati v dež, ki je nato ob stiku s hladno podlago zaledenel. Žled se je nabiral na drogovi, drevesih in vseh izpostavljenih delih na progih. Zaradi izjemnih vremenskih razmer je bil že 30. januarja prekinjen tovorni železniški promet proti Koprju. Drevesa so se pod ogromno težo preprosto prelomila, sesedli so se nosilni drogovi, pod več desetkrat večjo obremenitvijo od predvidene so se potrgale električne žice, in železniški promet je bil na številnih odsekih prog popolnoma ustavljen.

Zaradi snega in žleda so nastajale velike ovire v železniškem prometu po vsej Sloveniji, razen na Primorskem. Na nekaterih progah se je železniški promet popolnoma ustavil, drugje pa je bil zaradi poškodb na železniški infrastrukturi omejen in je potekal zgolj z dizelskimi lokomotivami.

Zaposleni v podjetjih v skupini Slovenske železnice so se že od prvega močnega sneženja ob koncu januarja izjemno trudili normalizirati razmere in kar najbolj zmanjšati škodo na železniški infrastrukturi.

Stanje na železniškem omrežju po dneh

Četrtek, 30. januarja

Dan je oblačen s padavinami. Na Primorskem dežuje, drugje sneži. Ponoči sneg od juga začne prehajati v dež. V Koper in proti notranjosti Slovenije SŽ prepeljejo 38, prek mejnih prehodov pa 80 tovornih vlakov. Ovir v potniškem prometu še ni. Ponoči je zaradi vremenskih razmer prekinjen železniški promet med Ljubljano in Sežano.

Petek, 31. januarja

Ovire v prometu:

Ljubljana–Sežana–Koper – Zaradi žleda na železniški infrastrukturi vlaki ne vozijo med

Ljubljano in Sežano ter Koprju. Organiziran je nadomestni prevoz z avtobusi.

Slovenske železnice prepeljejo prek mejnih prehodov 50 tovornih vlakov.

Sobota, 1. februarja, in nedelja, 2. februarja

Ovire v prometu:

Ljubljana–Sežana–Koper – Tovorni vlaki ne vozijo med Ljubljano in Divačo, Koprju in Sežano ter med Beljakom in Ljubljano. Med Ljubljano in Koprju ter Sežano in med Jesenicami ter Beljakom je urejen nadomestni avtobusni prevoz potnikov. Zaradi podrhtih dreves v Avstriji vozijo z zamudo tudi vlaki iz Salzburga in Züricha.



Foto: Sanchin

Ljubljana–Jesenice – Nastajajo težave na gorenjski progi med Ljubljano in Jesenicami. Na tem odseku vlake vlečejo dizelske lokomotive. Nekateri mednarodni vlaki pa vozijo po obvozni poti prek Špilj. Zaradi podrtega drevja je v soboto zvečer ustavljen železniški promet med Jesenicami in Kranjem.

Ponedeljek, 3. februarja

Ovire v prometu:

Ljubljana–Sežana – Ves železniški promet med Ljubljano in Sežano je prekinjen zaradi podrlih dreves, številnih poškodb na voznem omrežju ter zaradi zaledenelih tirnic in kretnic.

Med Ljubljano in Borovnico je na progi podrto drevje.

Pivka–Ilirska Bistrica – Proga je zaradi žledu in podrtega drevja zaprta.

Celje–Velenje – Med Šmartnim ob Paki in Velenjem je proga zaradi podrtega drevja zaprta.

Maribor–Prevalje – Na odseku Ruše–Prevalje je proga zaprta zaradi podrtega drevja in kamenja na njej.

Jesenice–Sežana – Proga je med Bohinjsko Bistrico in Jesenicami zaprta zaradi velike količine snega, podrtega drevja in skal na njej. Med Novo Gorico in Jesenicami so na progi podrta drevesa.

Jesenice–Kranj – Proga je zaradi poškodb na voznem omrežju zaprta.

Odprte proge:

Ljubljana–Dobova – Ekipe SŽ očistijo žled z voznega omrežja,



Foto: Sanchin

zato je proga normalno prevozna.

Zidani Most–Šentilj – Promet poteka z dizelskimi lokomotivami.

Ljubljana–Kranj – Promet poteka z dizelskimi lokomotivami.

Potnike vozijo nadomestni avtobusi. Dizelske lokomotive, kjer je to mogoče, nadomeščajo električne lokomotive.

Torek, 4. februarja

Ovire v prometu:

Ljubljana–Sežana – Proga je še vedno zaprta. Potekajo priprave na vzpostavitev potniškega prometa med Ljubljano in Borovnico ter tovarnega prometa med Ljubljano in Sežano.

Pivka–Ilirska Bistrica – Proga je zaradi žledu in podrlih dreves še vedno zaprta.

Proga Maribor–Prevalje – Od Ruš do Prevalj je proga še vedno zaprta.

Beljak–Jesenice – Promet je prekinjen, potnike vozijo nadomestni avtobusi.

Odprte proge:

Ljubljana–Jesenice – Proga je odprta za dizelsko vleko.

Jesenice–Sežana – Med Bohinjsko Bistrico in Jesenicami poteka tovarni promet po posebnih določilih.

Celje–Velenje – Proga je ponovno odprta za potniški promet.

Ljubljana–Dobova – Na progi je vzpostavljena električna vleka

Sreda, 5. februarja

Ovire v prometu:

Ljubljana–Sežana – Proga je še vedno zaprta za ves promet med Borovnico in Sežano.

Proga Maribor–Prevalje – Od Ruš do Prevalj je proga še vedno zaprta.

Odprte proge:

Ljubljana–Borovnica – Med Ljubljano in Borovnico začnejo voziti električni potniški vlaki.

Četrtek, 6. februarja

Ovire v prometu:

Ljubljana–Sežana – Proga je odprta za tovarni promet, z dizelsko vleko. Prvi vlak z ranžirne postaje Ljubljana Zalog proti Kopru odpelje ob 18.55, iz Kopra proti Ljubljani pa 19.40.

Pivka–Ilirska Bistrica – Proga še vedno zaprta.

Jesenice–Beljak – Proga je na avstrijski strani zaprta.

Maribor–Prevalje – Proga je na odseku od Ruš do Prevalj še vedno zaprta.

Maribor–Šentilj – Mejni prehod na avstrijski strani je zaprt.

Grosuplje–Kočevje – Proga je zaradi podrlih dreves zaprta.

Mejni prehod Šentilj je na avstrijski strani zaprt.

Odprte proge:

Ljubljana–Jesenice – Proga je odprta, na odseku Kranj–Jesenice je prevozna le z dizelsko vleko.

Zidani Most–Maribor–Šentilj – Začnejo voziti vlaki z elektrovleko. Očiščen je žled na odseku Maribor–Šentilj. Mejni prehod Šentilj je na avstrijski strani zaprt.

S terena ...

Četrtek, 6. februarja

Na postajah je zaustavljenih 61 tovornih vlakov. Na železniškem omrežju je 2.138 naloženih vagonov. V Kopru je 675 naloženih vagonov, od tega jih je 343 pripravljenih za takojšnji odvoz, in še dodatnih 332, ki so v naloženi v Luki Koper.

Petek, 7. februarja

Ovire v prometu:

Jesenice–Beljak – Proga med Beljakom in Podrožco v Avstriji ostaja zaprta, urejen je avtobusni prevoz.

Maribor–Prevalje – Na odseku Ruše–Prevalje je proga zaprta.

Jesenice–Sežana – Proga je zaprta.

S terena ...

Ponedeljek, 3. februarja

Potniški vlak, ki je naletel na drevo, se je pravočasno ustavil in se pri Radovljici »obrnil« nazaj proti Lescam. V tem času pa je na progo padlo še več dreves, in vlak je bil ujet. Potniki so na vlaku počakali, da je ponje pripeljal avtobus, s katerim so nato odpotovali do Ljubljane. Na vlaku je bil tudi bolnik s sladkorno boleznijo, ki je nujno potreboval inzulin. Reševalci, ki so prispeli do vlaka, so potnika zdravstveno oskrbeli in ga odpeljali v bolnišnico.



Foto: Sanchin

**Sobota, 8. februarja, in
nedelja, 9. februarja****Ovire v prometu:**

Jesenice–Beljak – Proga med Beljakom in Področco v Avstriji ostaja zaprta; vozijo nadomestni avtobusi.

Maribor–Prevalje – Na odseku Ruše–Prevalje je proga zaprta.

Jesenice–Sežana – Proga zaprta.

Odperte proge:

Ljubljana–Jesenice – Začnejo voziti vlaki z električnimi lokomotivami med Kranjem in Jesenicami.



Foto: Blaž Uršič

Ponedeljek 10. februarja**Ovire v prometu:**

Maribor–Prevalje – Na odseku Ruše–Prevalje je proga zaprta.

Odperte proge:

Sežana–Jesenice – Odsek proge Bohinjska Bistrica–Jesenice je odprt za ves promet.

Grosuplje–Kočevje – Proga je odprta.

Torek, 11. februarja

Na vseh elektrificiranih progah začnejo voziti vlaki z električnimi lokomotivami, razen na progi med Borovnico in Divačo.

odseki prog popolnoma zaprti, drugje pa je promet potekal z občasnimi prekinitvami. Med Ljubljano in Jesenicami je bila na primer električna vleka prekinjena več kot teden dni. Poškodbe na voznem omrežju, podrti drevesa in druge ovire na progi so ekipe SŽ z velikimi napori poskušale sanirati sproti. Ker je bil obseg in število tovrstnih težav izjemno veliko, so dela na številnih lokacijah potekala tudi več dni.

V katastrofalnem stanju je bila železniška infrastruktura med Borovnico in Pivko, kjer je bila večina voznega omrežja neuporabna in skoraj popolnoma uničena. Dodatna obtežitev voznega omrežja zaradi ledu – ponekod tudi pet- in večkratna – je povzročila lome in zvijanje nosilnih konstrukcij, drogov in konzol, poškodbe izolatorjev

**Predsednik Republike Slovenije Borut Pahor
obišče Slovenske železnice**

Šestega februarja je Slovenske železnice obiskal predsednik republike Borut Pahor. Sprejeli so ga vsi člani posloводства Slovenskih železnic – generalni direktor Dušan Mes ter člani posloводства Jelka Šinkovec Funduk, Milan Jelenc in Albert Pavlič. Predsedniku republike so opisali katastrofalno škodo, ki sta jo led in sneg naredila na slovenskih progah, in potek sanacije. Generalni direktor Dušan Mes mu je zagotovil, da dela na najbolj poškodovanih odsekih potekajo neprekinjeno, saj si Slovenske železnice želijo čim prej spet vzpostaviti normalno prevoznost. Zlasti to velja za progo med Borovnico in Pivko, ki je del za slovensko gospodarstvo vitalne povezave Luke Koper z notranjostjo. Borut Pahor je pohvalil prizadevanja Slovenskih železnic za čim hitrejšo ureditev razmer po ujmi, kakršne na slovenskih tirih ne pomnimo. Člane posloводства je prosil, da naj se v njegovem imenu zahvalijo vsem zaposlenim, ki so v pogosto nevarnih razmerah skrbeli za to, da bi bile proge čim prej spet prevozne.



Foto: Miško Kranjec



Foto: A. Poropat

Tovorni vlaki na tej progi vozijo z dizelskimi lokomotivami, potnike pa vozijo nadomestni avtobusi.

**Posledice vremenske
ujme**

Žled in sneg sta poškodovala železniško infrastrukturo na večini elektrificiranih prog na železniškem omrežju, z izjemo odseka med Divačo in Koprom ter Sežano. Poleg ogromne škode zaradi snega in žleda so velike težave povzročala tudi drevesa, ki so se podirala na vožno omrežje, manjši plazovi in zaledenele kretnice.

Zaradi žledu in padajočih dreves ter vej so bili posamezni

ter mehanske poškodbe na voznih vodih. Elektrovleka bo na tem odseku proge mogoča šele po tem, ko bodo ekipe vse še nepoškodovane konstrukcije temeljito pregledale, preverile ustrezne stopnje nosilnosti in prenašanja obremenitev in seveda šele po tem, ko bo uničena infrastruktura zgrajena na novo.

Med Borovnico in Gornjimi Ležemci, na razdalji 72 kilometrov, je na progo, vožno omrežje in telekomunikacijske vodnike padlo ogromno število dreves. Vodniki so bili na več odsekih tudi pretrgani, zaradi česar so bile na tem odseku popolnoma prekinjene tudi vse komunikacije.



Foto: arhiv SŽ-Infrastruktura, d. o. o.

Na odseku proge Bled–Most na Soči so drevesa na več mestih prekinila telekomunikacijske vodnike, in jih je bilo treba na nekaterih mestih popolnoma zamenjati. Za vzpostavitev stanja, kot je bilo pred uničujočo vremensko ujmo, pa bo treba na več mestih zamenjati tudi poškodovane drogeve.

Na več odsekih prog na železniškem omrežju so se pretrgali in poškodovali samonosilni

progovni in optični vodniki, uničena so bila telekomunikacijska oporišča in okvarjeni prenosni sistemi. Popolnoma je bila uničena kabelska trasa na odseku proge Grosuplje–Ribnica. Podobno stanje pa je tudi na progi do Kočevja, kjer so bili telekomunikacijski vodniki na več mestih prenapeti in močno poškodovani. Telekomunikacijske linije na progi med Grosupljem in Kočevjem so tako zelo

poškodovane, da jih bo treba popolnoma zamenjati. Zelo poškodovana telekomunikacijska infrastruktura pa je tudi med Metliko, Novim mestom in Ljubljano ter Ljubljano in Jesenicami.

Najdražje pa bodo – in bodo tudi trajale najdlje časa – sanacija uničene in poškodovane infrastrukture ter začasna sanacija telekomunikacijskega omrežja na celotnem slovenskem železniškem omrežju ter ponovna vzpostavitev elektrovleke.

K temu je treba dodati še stroške odstranjevanja podrtih

infrastrukture so imela, poleg SŽ-Infrastrukture, tudi druga podjetja v skupini SŽ, najvišje med njimi SŽ-Tovorni promet, SŽ-Potniški promet ter SŽ-Vleka in tehnika.

Pri obeh prevoznikih, SŽ-Tovornem prometu in SŽ-Potniškem prometu, škoda ni nastala samo neposredno ob ujmi, temveč so posledice ocenjene na daljše obdobje, do septembra. Predvidoma do tedaj bo namreč med Borovnico in Sežano za elektrovleko usposobljen en tir. Obe podjetji imata ves čas, dokler infrastruktura ne



Foto: A. Poropat

S terena ...

Pluženje visokega snega

Intervencijska skupina SŽ se je 30. januarja odpravila na progo proti Jesenicam in od Jesenic do Bohinjske Bistrice. Na tem odseku proge je bila namreč snežna odeja zelo visoka in je onemogočala normalen potek prometa. Na tem odseku sta bila na delu dva snežna odmetalnika. Delo intervencijske skupine so ovirala drevesa, veje in kamenje, ki so jih morali, preden so sploh lahko začeli plužiti, ročno odstranjevati s proge.



Foto: Miško Kranjec

dreves, nosilnih drogov, aktivne udeležbe zaposlenih v skupini SŽ in številne druge stroške. Že samo stroške, ki so nastali pri vzpostavljanju najnujnejšega za vleko z dizelskimi lokomotivami med Pivko in Borovnico, lahko ocenimo na nekaj milijonov evrov. Višina potrebnih sredstev za dokončno sanacijo JŽI pa bo odvisna od tega, katera različica sanacije bo izbrana.

Različice sanacije

Neposredna škoda, ki je nastala na železniški infrastrukturi zaradi ledene katastrofe, znaša dobrih 40,8 milijona evrov. Tu gre za enkratno oceno škode, v katero pa niso všteti stroški sanacije, spremenjenega načina dela in drugi dodatni stroški, ki jih imata potniški in tovorni promet, dokler sanacija ne bo končana.

Visoke stroške zaradi neprevozne oziroma delno prevozne

bo začasno sanirana, dodatne stroške zaradi spremenjenega načina dela, dizelske vleke na odseku Borovnica–Sežana, dodatnih prevozov in izpada prihodka od prodanih vozovnic ter druge dodatne operativne stroške. Do septembra tako v Tovornem prometu ocenjujejo stroške na 16,3 milijona evrov, v Potniškem prometu pa na dobre 3 milijone evrov. Tovorni promet je imel ob vremenski ujmi stroške zaradi najema dizelskih lokomotiv, drugačne organizacije in obsežnega dodatnega dela zaposlenih ter druge stroške, povezane z dizelsko vleko. Nekatere vlake je bilo treba zaradi ovir na naših progah prepeljati po obvoznih poteh, podjetje pa je najelo tudi vagone tujih železniških podjetij. Dodatne stroške je povzročala tudi odprava poškodb lokomotiv in vagonov

Ko udari narava



Ledena katastrofa

Z dvojnostjo, ki jo pri opisovanju narave radi uporabljajo v starodavnih kitajskih spisih, smo se letos iz oči v oči srečali ob koncu januarja in začetku februarja. Pri temperaturah blizu ledišča je tiste dni rosilo in deževalo, zato so padavine na ohlajeni podlagi naredile ledeno prevleko. Pojav, ki v naših krajih niti ni tako redek, je tokrat v prozoren oklep ujel ogromna območja gozdov,

ceste, avtomobile, strehe ... in tudi železnico. Pogled na pokrajino je bil osupljiv. Lesketajoči se kristali, ki so lomili sončne žarke in odsevali podobe ledene pokrajine, so objemali vsako vejico grmov ter vsak signalni znak in drog ob progi. Prve dni po tem, ko je led ukleščil srednji del primorske proge, je bilo le s težavo mogoče razbrati napis na postaji Pivka, da o smernih tablah, ki so vodile do nje

sploh ne govorim. Stotine majhnih ledenih sveč, ki so v več deset metrov dolgih odsekih tesno skupaj visele z žic nad železniško progo, je popolnoma objelo vse žice na progi. Sorazmerno velika z lepoto, ki smo jo opazovali na vsakem koraku, pa je bila tudi škoda, ki sta jo v nekaj zimskih dneh povzročila žled in sneg. Zaradi polomljenih in zvutih drogov, pretrganih vodnikov, zaledenelih lokomotiv in drugih nevšečnosti na progi je obstal železniški promet. Tišina je zajela tire po katerih so se proti notranjosti države vsak dan vozili tisoči potnikov in tone blaga. Kjer žled in sneg sama nista povzročila težav na progi pa so promet ovirala na progo padla drevesa. Prizori kakor iz ledenih zimskih pravljic, ki smo jih poslušali v otroštvu, so navzven dajali vtis miru in spokojnosti, obenem pa na železnici povzročili uničujočo katastrofo. Vsak sončni vzhod znova zaledenelo pokrajino je razkril nove razsežnosti ledene katastrofe. Tišino na tirih je, namesto brnenja mimo vozečih vlakov, zamenjal zvok kladiv, krampov in strojev tistih železničarjev, ki so hiteli odstranjevati led in padla drevesa. Svetlobo kratkih zimskih dni so železničarjem, ki so dneve in noči složno pripravljali progo za odprtje, ponoči nadomeščale luči delovnih strojev. Oboji se niso zares ustavili po več dni skupaj. Na dvojnost narave,

ki je lahko obenem lepa in grozljivo uničujoča, dobra in strašljivo neprizanesljiva, včasih pozabimo. Posledic ledenega uničenja, s katerim se je začelo letošnje leto, zagotovo še dolgo ne bomo pozabili. Odpravljanje katastrofalnih posledic tako začenjamo s precej več ponižnosti in spoštovanja do sil, na katere, kljub temu da si to močno želimo, nimamo omembe vrednega vpliva.



Platane, ki so jih v Postojni zasadili ob gradnji Južne železnice, so preživele 160 let, ne pa tudi letošnje zime

Obtičali vlaki v Prestranku čakajo na odprtje proge



Sklep vlaka, ki je obtičal v Prestranku.

Dlje od Postojne ni šlo





Takega žleda ne pomnijo niti najstarejši. Koliko časa bo potrebno, da se bo stalil?

Potniški promet se je spremenil v avtobusnega prevoznika



Progovni vzdrževalci na poti v bitko z naravo in polomljenimi drevesi



V Postojni že nekaj dni ni nobene napovedi iz zamrznjenega zvočnika



Postojna se je spremenila v eno samo ledeno ploskev. Tudi peron je spominjal na drsališče



Nadaljevanje s strani 15

ter poškodb pošilk, na primer razbita stekla na avtomobilih, naloženih na vagone. Poslovna škoda, ki je nastala zaradi izgubljenih prihodkov, manjšega obsega prometa in preusmeritve tovora na obvozne prometne koridorje, pa se bo nedvomno pokazala tudi v letošnjih poslovnih izidih. Največji delež stroškov SŽ–Potniškega prometa sestavljajo izpad prihodka od prodaje vozovnic, škoda na železniških vozilih, nadomestni avtobusni prevozi, najemnine in gorivo za lokomotive ter dodatne zaposlitve osebja. V podjetju SŽ-Vleka in tehnika stroške ocenjujejo na dobrega pol milijona evrov. Njihovi zaposleni so med drugim skrbeli za odstranjevanje žledu z lokomotiv, za pluzenje izjemno visokega snega in odstranjevanje ovir s proge, k višini stroškov pa je precej prispevalo tudi ogrevanje prostorov za odtajanje vozil.

Zaradi ledene katastrofe so imela tudi po več sto tisoč evrov stroškov tudi SŽ-ŽIP, SŽ-ŽGP in Fersped, predvsem zaradi izpada prihodkov, varovanja in reševanja drugih, z ujmo posredno povezanih težav.

Vremenske razmere v prvih dneh februarja lahko z gledišča Slovenskih železnic in slovenskega gospodarstva opišemo kot katastrofalne, saj je bila na električnih, telekomunikacijskih in drugih napravah, ki so namenjene zagotavljanju varnosti prometa, ter drugi železniški infrastrukturi povzročena katastrofalna škoda.

Za sanacijo javne železniške infrastrukture so na voljo tri različice:

Različica A – Temelj te različice je vzpostavitev elektrovlake med Pivko in Logatcem. Načrtovani sta obnova dela voznega omrežja ter zamenjava poškodovanih in uničenih drogov, nosilne opreme, izolatorjev in voznih vodov. Pomemben del te različice je tudi portalna (mostna) izvedba nosilcev voznih vodov na postajah.

Različica B – Ta vsebuje, poleg celotne različice A, še obnovo voznega omrežja na celotnem progovnem odseku Ljubljana-Borovnica, gradnjo ENP v Borovnici, Postojni in Rakeku za zagotavljanje interoperabilnosti in zanesljivega napajanja.

Različica C – Ta vsebuje, poleg celotne različice B, še obnovo voznega omrežja na progi Ljubljana-Jesenice.

Ekipe na terenu

Takoj ko se na železniškem omrežju pojavijo prvi zastoji in težave, so na SŽ aktivirane ekipe, ki vzdržujejo progo in naprave na njej. Ekipe vzdrževalcev so že popoldne, 30. januarja, začele odpravljati težave zaradi žledu in snega. Prve dni katastrofe so sproti odpravljali nastalo škodo in omogočali prevoznost z dizelskimi lokomotivami, na odsekih, na katerih elektrovlaka zaradi poškodb voznega omrežja ni bila mogoča. Dela na Slovenskih železnicah so zaradi uničujoče ujme potekala z močno povečano intenzivnostjo. Podjetja v skupini so se z vsemi razpoložljivimi močmi in sredstvi trudila, da bi bile proge čim prej po ureditvi vremenskih razmer spet normalno prevozne.

Vlada Republike Slovenije je 3. februarja sprejela sklep, v katerem je določila seznam prednostnih prevoznih storitev v železniškem prometu, in ministra za infrastrukturo in prostor pooblastila, da določi vlake, ki morajo voziti, in delo, ki mora biti zaradi tega opravljeno. S tem je vlada opredelila naloge, ki so bile med ujmo in po njej prednostne in v najvišjem interesu za celotno slovensko gospodarstvo. Slovenske železnice so morale v skladu s sklepom organizirati delo in izvesti vse potrebne ukrepe in postopke za vzpostavitev proge in druge železniške infrastrukture v funkcionalno stanje, odpravljati posledice ujme in zagotoviti nemoteni medna-



Foto: arhiv SŽ-Infrastruktura, d. o. o.



Foto: Miško Kranjec



Foto: Miško Kranjec



Foto: arhiv SŽ-Infrastruktura, d. o. o.

rodni ter notranji potniški in tovarni promet.

Zaposleni SŽ, ki so med ujmo in po njej odpravljali posledice ledene katastrofe, so bili tisti, ki so neposredno udeleženi nacionalni interes Republike Slovenije. Na železniškem omrežju je bilo vse dni na stotine delavcev, ki so v čiščenje in sanacijo prog vložili nadčloveške napore. Prvi dnevi po ujmi so bili nedvomno najzahtevnejši za vse, ki so odstranjevali ostanke voznega omrežja, in tiste, ki so odstranjevali ovire na progah, žagali drevesa, plužili izjemno visok sneg ... Ekipe, ki so sanirale razmere na progi, so prišle na delo iz celotne Slovenije. V ekstremnih vremenskih razmerah so na lokacijah, do katerih je bil sprva dostop mogoč le po sproti očiščenih tirih, delali 24 ur na dan. Pri čiščenju prog so zaposleni iz vseh podjetij v skupini SŽ velike napore složno usmerili v vzpostavitev vleke z dizelskimi lokomotivami na odsekih in sanacijo območij, ki so izjemnega pomena za celotno slovensko logistiko. V prvih dneh po katastrofi je bilo zelo pomembno tudi čim prej vzpostaviti napajanje postaj in naprav z električno energijo na območjih, na katerih je prišlo do izpadov električne energije. Med vzpostavljanjem prevoznosti so ekipe SŽ poleg čiščenja in odstranjevanja dreves in uničene infrastrukture »reševale« tudi vlake, ki so bili zaradi vremena ujeti na progi ali na postajah.

Zaposleni Slovenskih železnic so v reševanje posledic katastrofalne vremenske ujme vložili veliko truda. Kljub temu, da so ekipe zaposlenih iz vse Slovenije začele sanacijo takoj, ko so se pokazali prve težave, in storile vse, kar je bilo v njihovi moči, je bila narava tokrat premočna in neprizanesljiva. Razsežnosti posledic katastrofe se bodo poznale tako v letošnjih poslovnih izidih podjetij v skupini SŽ in slovenskem gospodarstvu, kot tudi fizično v slovenskih gozdovih in na infrastrukturnem omrežju.

Snežno-ledene katastrofe v preteklosti

Ob katastrofah takšnih razsežnosti, kot je bila nedavna, se upravičeno vprašamo, ali se je kdaj na slovenskih tirih že zgodilo kaj podobnega. Pregledali smo arhive in se pogovorili z izkušenimi železničarji, in v bližnji preteklosti našli dva dogodka, ki se glede na posledice lahko – vendar le delno – primerjata z razsežnostmi letošnje ujme.

1980, žled v Pivki in Brkinih

Med 4. in 7. novembrom 1980 se je podobna katastrofa zgodila v okolici Pivke in v Brkinih. Vozno omrežje na železnici je bilo okovano z ledom, zato elektrolokomotive niso vozile tri dni. Električne in telefonske napeljave so bile poškodovane. Lomila so se drevesa, in to najbolj v Brkinih, kjer so gozdarji imeli več let po žledu obilico dela. Škoda je nastala na železnici, na električnih omrežjih in v gozdovih.

Od 1966 do 1984 je žled skoraj vsako leto poškodoval gozdove. Železničarji so se tako vsako zimo ukvarjali z odstranjevanjem dreves, ki so se podrli na progo.

1950, Vestnik piše: »Huda je bila borba z zimo in snegom.«

Od 13. do 19. februarja 1950 je Slovenijo zasula snežna odeja, ki je bila ponekod debela tudi več metrov. Po nekaterih podatkih naj bi takrat zapadlo tudi šest metrov snega. Zaradi vremenskih razmer in poškodb na progi je takrat na progah obtičalo 13 potniških vlakov s 130 vagoni, 47 lokomotiv, 28 vlakovnih skupin, 18 tovarnih vlakov s 600 vagoni. Na postajah je bilo zasneženih 2000 naloženih tovarnih vagonov. Najhuje je bilo na primorski in gorenjski progi. Oblasti so za ureditev razmer mobilizirale 150 tisoč ljudi. Progo so čistili železničarji, vojniki in številni drugi. Promet je bil najprej vzpostavljen na progi Ljubljana-Zidani Most (15. 2.), na koncu pa še na primorski progi (18. 2.) in goriški (19. 2.). S številnimi težavami so se srečevali tudi na cestah, še zlasti v mestih, saj niso imeli več kam odlagati snega. Po nekaterih podatkih naj bi meščani v sneg skopali celo predore, po katerih so se gibali po ulicah.

dr. Josip Orbančič



Žled in sneg na progi Borovnica-Verd, 17. decembra 1983 (foto: Miško Kranjec, Delo, hrani MNZ)



Vestnik, februar 1952, št. 2

Z vlakom v Lipnico

S povratno vozovnico **Regio AS** se lahko iz Maribora po ugodni ceni – za odrasle 12,60 evra, za otroke 6,30 evra – odpravimo na krajši izlet na avstrijsko južno Štajersko.

Flavia Solva

Mesto (od 1913) in sedež okraja Lipnica (nemško Leibnitz) leži na Lipniškem polju nad sotočjem rek Mura in Solba (Sulm), na nadmorski višini 270 metrov in ima 7.850 prebivalcev. Na desnem bregu Mure pri današnjem naselju Wagna so Rimljani v 1. stoletju našega štetja postavili upravno središče z imenom Flavia Solva. Mesto je bilo dokončno porušeno na začetku 5. stoletja.

Po propadu rimskega imperija je celotno ozemlje današnje avstrijske dežele Štajerske postalo del slovenske kneževine Karantanije. Ime Lipnica, v pisnih virih prvič omenjeno 970 kot Lipnizza, je slovenskega izvora in pomeni kraj, kjer rastejo lipe oziroma lipov gozd. V 12. stoletju je naselje z okolico vključno z dolino reke Solbe postalo last solnograške nadškofije za več kot štiristo let. V tem času je bil v Lipnici sedež sekovške (sedaj graške) škofije. Na bližnji vzpetini nad reko Solbo še danes stoji nekdanja škofovska rezidenca, grad Sekova (Seggau) iz leta 1218. Še sredi 16. stoletja je bilo ozemlje južno od deželne prestolnice Gradec pretežno slovensko. Slovenske gorice (nemško Win-

dische Büchel) segajo tudi na avstrijsko Štajersko v trikotniku Arnež (Arnfeld)–Lipnica–Špilje (Spielfeld) oziroma južno od rek Čakava (Saggau), Solba in Mura.

Solbska in Travniška železnica

Odsek Južne železnice med Gradcem, Lipnico, Mariborom in Celjem je bil odprt 2. junija 1846. Leta 1907 je bila dokončana Solbska železnica, speljana po dolini Solbe od Lipnice do kraja Pöfing-Brunn, kjer se je priključila na Travniško železnico. Slednja je leta 1873 povezala Travnik (Wies) s krajem Ljubek (Lieboch), kjer se je priključila na Koflaško železnico iz Gradca, dokončano 1860.

Leta 1967 je bil ukinjen potniški promet na Solbski železnici, 1976 pa odstranjena proga na odseku med Lipnico in Glinico (Gleinstätten). Potniški vlaki med Gradcem in Travnikom še vozijo.

Boji za severno mejo

Sedemindvajsetega novembra 1918 sta slovenski general Rudolf Maister in polkovnik Rudolf Passy v Mariboru podpisala pogodbo, po kateri so se morale nemške čete na Štajerskem umakniti do kraja Velledno (Wildon), severno od Lipnice. Maistrovi borci so istega dne zasedli črto Radgona (Bad Radkersburg)–Cmurek (Mureck)–Špilje (Spielfeld)–Lučane (Leutschach)–Radlje–Muta. Po



Rimski nagrobnik iz Flavie Solve



Postajališče Sv. Peter v dolini Solbe



še nekaj spopadnih je bila meja z Avstrijo določena s Saintgermainsko mirovno pogodbo 10. septembra 1919. Med drugo svetovno vojno so severno od državne meje na Štajerskem delovale enote slovenskega partizanskega Lackovega odreda. Po kapitulaciji nemškega rajha so partizani 10. maja 1945 zasedli Ivnik in Travnik. Ker so na tamkajšnji železniški postaji našli vlak, so mobilizirali železničarje in se kar z vlakom odpeljali v Lipnico. Spotoma so se ustavljali na vseh postajah in postavljali partizanske komande mest. Na zadnji postaji pred Lipnico so srečali vojake

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček pri potovanju z vlakom navajamo še znana slovenska imena potniških železniških postaj od Šentilja do Travnika in od Gradca do Travnika. Z zvezdico (*) so označene ukinjene postaje na Solbski progi:

1. Špilje–Straža (Spielfeld–Straß), 2. Ernovž (Ehrenhausen), 3. Lipnica (Leibnitz), 4. Konradova vas (*Kaindorf), 5. ? (*Muggenau–Silberberg), 6. Sekova (*Heimschuh), 7. Brezno (*Fresing), 8. Pristava (*Maierhof), 9. Glinica (Gleinstätten), 10. Prevrta (*Prarath), 11. Sv. Martin–Grašče (*Sankt Martin – Dietmannsdorf im Sulmtal), 12. ? (Pöfing–Brunn), 13. Travnik–trg (Wies in Stmk Markt) in Travnik–Ivnik (Wies–Eibiswald).

1. Gradec–Koflaška ž. p. (Graz Köflacher Bahnhof), 2. Gradec–? (Graz Wetzelsdorf), 3. Gradec–? (Graz Webling), 4. Gradec–Straža (Graz Straßgang), 5. Dvorec Premstätten (Premstätten–Tobelbad), 6. Ljubek (Lieboch), 7. Lanišče (Lannach), 8. Ojsnica – Sv. Jožef (Oisnitz–St. Josef), 9. ? (Alling–Tobisegg), 10. Čreta (Preding–Wieselsdorf), 11. ? (Wettmannstätten), 12. ? (Gussendorf), 13. Veliki Št. Florjan (Groß St. Florian), 14. Laznica–Kamnice (Frauental–Bad Gams), 15. Lonč (Deutschlandsberg), 16. Holenek (Hollenegg), 17. Labodovce (Schwanberg), 18. Sv. Peter v dolini Solbe (St. Peter im Sulmtal), 19. Sv. Martin v dolini Solbe (St. Martin im Sulmtal–Bergla), 20. Grašče v dolini Solbe (Dietmannsdorf im Sulmtal), 21. ? (Pöfing–Brunn), 22. Travnik–trg (Wies in Stmk Markt) in 23. Travnik–Ivnik (Wies–Eibiswald).



General Rudolf Maister

Rdeče armade, s katerimi so se prijateljsko pozdravili. Trinajstega maja so bile enote Lackovega odreda razporejene od

Ivnika do Šentilja v Slovenskih goricah, štab odreda pa je bil v Arnežu. V sedmem členu Avstrijske državne pogodbe, ki so jo podpisale zavezniške zasedbene sile v Avstriji na Dunaju, 5. maja 1955, so zagotovljene pravice slovenske manjšine na avstrijskem Koroškem in Štajerskem. Po podatkih iz leta 2004 v Lipnici govori slovensko še 25, v Wagni 16 in v Arnežu 7 prebivalcev.

Z vlakom iz Maribora

Turisti, izletniki in kolesarji (v poletni sezoni) se iz Maribora do Lipnice pripeljejo s povratno vozovnico Regio AS. Nekateri potniški vlaki SŽ vozijo do mejne postaje Špilje–Straža, kjer presedemo na vlake ÖBB



Mestna hiša v Lipnici

glavnem trgu v Lipnici si ogledamo mestno hišo z značilnim visokim stolpom, župnijsko cerkev sv. Jakoba in kapucinski samostan sv. Andreja. Približno tri kilometre od mestnega središča je v naselju Wagna arheološki park Flavia Solva: http://www.museum-joanneum.at/en/flavia_solva. Zahodno nad Lipnico se dviga Sekovska gora (<http://www.seggau.at/>) z gradom Sekova (Schloss Seggau, 360 m), lipniško Sveto goro (Frauenberg, 381 m) in Tempeljskim muzejem. Kolesarji se lahko v Slovenijo vrnejo po kolesarski poti ob Muri <http://www.murradweg.com/sl>.

Želim vam prijeten izlet!

in vožnjo podaljšamo za dve postaji. Od tam je do Lipnice še 11 kilometrov oziroma 10 minut vožnje z vlakom. Na

Grad Sekova nad Lipnico



Lokomotiva GKB 671 leta 2008 v Lonču

Marijina cerkev na lipniški Sveti gori



Švicarske vzpenjače za sladokusce

Z vrha se odpirajo lepi razgledi.

Tri izmed najbolj zanimivih vzpenjač v Švici sem našel v bernskem kantonu, v okolici Brienskega in Thunskega jezera. Prva švicarska vzpenjača za prevoz turistov je začela obratovati že davnega leta 1879 in danes velja za najstarejšo še vedno delujočo v Evropi. Zgradili so jo za dostop do takrat enega najrazkošnejših hotelov v Švici. To je bil Grand hotel Giessbach, ki je dobil ime po bližnjih slikovitih slapovih. Hotel so zgradili na idiličnem razglednem kosu obale Brienskega jezera. Ker je bil dostopen po strmi poti samo z jezerske stra-

ni, so za goste naredili vzpenjačo. Danes večina obiskovalcev hotela in slapov pride z avtomobilom po ozki ovinkasti cesti. Mnogi pa si privoščijo bolj romantično pot: z ladjo, ki vozi iz turističnega središča Interlaken, in potem z vzpenjačo do hotela.

Na ta konec jezerske obale sem prišel samo zaradi kratke vožnje s staro vzpenjačo. Vožnja v izvirnem rdečem lesenem vagonu je trajala le štiri minute, za avtentično doživetje pa je poskrbel sprevodnik, ki je bil oblečen v uniformo iz davno minutih časov.

Proga vzpenjače z največjim naklonom do 32 odstotkov je dolga 345 metrov in premaga višinsko razliko 104 metre. Tiri so položeni v ravni črti, pri čemer so morali za premagovanje razgibanega pobočja narediti 190 metrov dolg most s kamnitimi arkadnimi stebri.

Vzpenjača je sprva delovala na balast vode. Leta 1912 so začeli za vleko vrvi uporabljati hidromehanski sistem – Peltonove vodne turbine. Od leta 1948 pa za pogon skrbi elektromotor. Vzpenjačo so večkrat obnovili, in današnji motor ima moč 31 kW. Motor skrbi za vleko 26 mi-

limetrov debele jeklene pletenice, ki omogoča največjo hitrost vagonov 1,5 m/s.

Po progi še vedno vozita oba izvirna lesena vagona, dolga 10 in široka 2,1 metra. V vsakem je prostora za 40 potnikov. Toda ker je proga kratka, jih lahko v eni uri prepeljejo več kot petsto. Vagona se izmenično vzpenjata oziroma spuščata po enem tiru širine 1000 milimetrov. Na sredini poti se srečata, na izogibalšču, narejenem po sistemu Abt. Za zaviranje med spuščanjem uporabljata Riggensbachov sistem zobnika in zobate letve. Nič čudnega, saj je vzpenjačo načrtoval Niklaus Riggensbach, ki se je proslavil z zgraditvijo zobate železnice na goro Rigi.

Spodnja in zgornja postaja sta pokriti, tako da so potniki med vstopanjem in izstopanjem zavarovani pred morebitnimi padavinami.

Hotel in vzpenjačo danes upravlja fundacija Franz Weber. Oba imata veliko tehnološko in kulturnozgodovinsko vrednost, saj pomenita pomembno pričo razvoja turizma v tem delu Švice.

Vzpenjača z vrtoglaviim naklonom

Le nekaj kilometrov stran sem obiskal najbolj strmo vzpenjačo v Švici, kakršne se ne bi sramovali niti v zabaviških par-



Proga vzpenjače Gelderbahn ima kar 106-odstotni naklon!



Vzpenjača Giessbach je najstarejša v Evropi.



Ena najdaljših vzpenjač vodi na goro Niesen.



Zgornjo postajo Niesen Kulm pogosto obdajajo oblaki.

kih. Gelmerbahn, kot se imenuje, je postavljena v dolini reke Aar in vodi do umetnega jezera Gelmersee. Zgrajena je bila leta 1926, vendar le za potrebe vzdrževanja jezua in hidroelektrarne. Šele leta 2001 so jo po temeljiti obnovi uredili za prevoz turistov. Vzpenjača ob mojem obisku zaradi remonta ni obratovala, toda že pogled na strmo progo je bil dovolj impresiven. 1028 metrov dolga proga premaga 448 metrov višinske razlike, največji vzpon pa znaša kar 106 odstotkov! Po enotirni progi širine tira 1000 mm vlečejo odprti vagon, v katerem je prostora za 24 potnikov. Za vleko skrbi elektromotor moči 200 kW, ki omogoča hitrost do 2 m/s. Tako vožnja traja približno deset minut, v tem času pa vagon prečka tudi 41 metrov dolg most. Pri največjem naklonu prenese vrh premera 40 milimetrov obremenitev do 10 ton. Za varnost skrbijo avtomatske kolutne zavore. Z vzpenjačo vsako leto prepeljejo okrog 45.000 potnikov, ki si tako skrajšajo pot do slikovitega izhodišča za pohodništvo in plezanje.

Stopnišče za Guinnessovo knjigo rekordov

Najbolj slikovit vzpon z vzpenjačo sem si privoščil na gori Niesen (2362 m), ki ji zaradi prepoznavne oblike pravijo kar

Švicarska piramida. Vzpenjača v dveh stopnjah povezuje vas Mülmen in postajo pod vrhom Niesen Kulm (2336 m). Ob zgornji postaji je postavljena atraktivna planinska kočica z razgledno teraso. Gora je zaradi enostavnega dostopa primerna za družinske izlete, okoliški vrhovi omogočajo številne možnosti za planinske ture, na svoj račun pa pridejo tudi jadralski padalci in ljubitelji spusta z gorskimi kolesi.

3,5 kilometra dolgo progo z vzpenjačo so odprli leta 1910. Vožnja z njo je kar atraktivna, čeprav se ta del pobočja ne ponaša z najlepšimi razgledi. Ob

progi so za lažji dostop ob vzdrževalnih delih naredili stopnice. Tako si od vznožja do vrha skoraj v ravni črti sledi kar 11.674 stopnic. S tem so se graditelji vpisali v Guinnessovo knjigo rekordov, saj so postavili najdaljše stopnišče na svetu. Zaradi varnosti so ne najboljše zavarovane stopnice zaprte za morebitne pohodniške navdušence. Enkrat na leto pa jih je vendarle mogoče preizkusiti. Od junija 2004 namreč prirejajo tradicionalni tek po stopnicah. Najboljši po njih premagajo dobrih 1700 metrov višinske razlike v manj kot eni uri!

Po vsakem delu proge vozi ta dva vagona, v vsakem izmed katerih je prostora za 60 potnikov. Tudi tu je zaradi ekonomičnosti postavljen le en tir, širine 1000 milimetrov, vagona pa se srečata v izogibalšču. Proga je dolga 3,5 kilometra, njen največji naklon je 68 odstotkov, potniki pa med skoraj polurno vožnjo elegantno premagajo višinsko razliko 1643 metrov. Za povratno vozovnico je treba odšteti 53 švicarskih frankov. Ni ravno poceni, a v Švici je za naše razmere tako ali tako vse precej drago ...



Potniki so nad vožnjo večinoma navdušeni.



Vzpenjačo spremlja najdaljše stopnišče na svetu.

Sistemi zobatih železnic

Zamisel o zobatih železnicah je nastala sočasno z razvojem železnic v začetku 19. stoletja. Snovalci železniških prog so hitro dojeli, da vse lokomotive ne morejo premagati določenih vzponov, ker je med kolesi in tirnicami premalo trenja. Vzponi med 25 in 30 promili so še obvladljivi, čeprav je trenje odvisno od teže vlaka in vremenskih razmer. Zato so železniški pionirji začeli premišljevali o pogonu z zobniki.

Prvo zobato železnico so odprli leta 1812, med Middletonom in Leedsom v Angliji, in je bila sprva namenjena za prevoz premoga. Železnica obratuje še danes, s to razliko, da zdaj prevažata turiste.

Prva zobata železnica za prevoz potnikov Mount Washington Cog Railway je bila odprta leta 1869. Povprečni nagib proge je 25, največji pa 37 promilov. Tudi ta železnica obratuje še danes.

Prva zobata železnica v Alpah, Vitznau-Rigi-Bahn v Švici, je bila odprta leta 1871.

Edina zobata železnica na območju Jugoslavije je bila del ozkotirne proge Sarajevo–Dubrovnik (Nikšić, Zelenika) na odseku Bradina–Konjic čez Ivan



Lokomotiva z oznako 97 021, ki je vlekla vlake med Bradino in Konjicem v BiH



Zobnik na lokomotivi 97 021

planino. Zgradili so jo Avstrijci leta 1901, uporabili so sistem Abt. Proga je bila ukinjena leta 1966, ko je bila dokončana

normalnotirna proga med Sarajevom in Pločami. Lokomotivo, vagone in del zobate proge si lahko ogledate v Železniškem muzeju v Ljubljani.

V Sloveniji zobatih železnic nismo imeli, med letoma 1906 in 1909 pa so bili izdelani načrti za zobato železnico na Triglav. Dolga naj bi bila okrog 25 kilometrov in naj bi potekala od postaje Bohinjska Bistrica prek Stare Fužine in doline Voje do Triglava. Zadnji del omenjene proge med Vojami in Trigla-

vom, dolg 11,4 kilometra, bi bil zobat, speljan po predorih in galerijah. Težko je ugotoviti, kaj je preprečilo gradnjo, morda prva svetovna vojna ali sprememba političnega sistema, dejstvo pa je, da je bil ta projekt v Kraljevini Jugoslaviji in tudi v poznejših političnih ureditvah pozabljen.

V preteklih dvesto letih se je razvilo nekaj sistemov zobatih železnic, najbolj znani pa so štirje:

Sistem Abt



Patentiral ga je Roman Abt iz Švice, ki je prej delal za Riggenbacha. Abt je predvidel dve ali tri zobate letve z zamaknjenimi zobmi. Tudi lokomotiva ima dva ali tri zobnike. Zato je odziv lokomotive bolj enakomeren. Zobata gred je lažja in cenejša od drugih, vendar se tudi prej izrabi. Abt je izboljšal tudi kretnice in v lokomotivo vpeljal sistem za blažitev prehoda med zobatim in nezobatim delom proge.

Najbližja železnica v tem sistemu je Schafbergbahn v Zgornji Avstriji, do spodnje postaje v St. Wolfgangu je okrog tristo kilometrov.

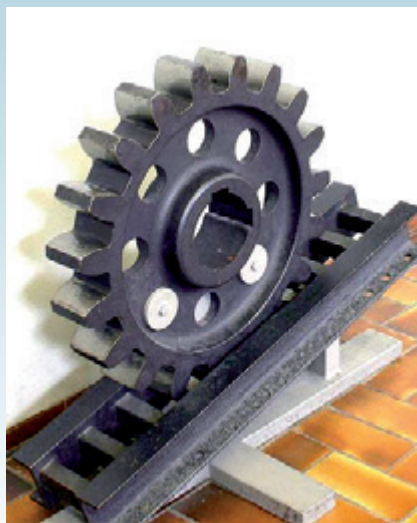
Sistem Strub



Patentiral ga je Emil Strub leta 1896. Zobi so vgrajeni na ravno tirnico in razmaknjeni okrog 100 milimetrov. Zobnik pod lokomotivo se kotati po zobati gredi. Da bi preprečili zdrse zobnika iz tirnice, ima lokomotiva posebno čeljust, ki objema zobato gred. To je najenostavnejši sistem zobate železnice, tudi najbolj razširjen. Ljubitelji železnic lahko obiščejo nam najbližjo zobato železnico, ki deluje po Strub sistemu na Bavarskem, Wendelsteinbahn. Spodnja postaja

je v mestecu Brannenburg, do tja vozi vlak iz Ljubljane šest in pol ur, cestna razdalja pa znaša okrog 360 kilometrov.

Sistem Riggenbach



Patentiral ga je Niklaus Riggenbach leta 1863 v Franciji. Uporablja tirnico v obliki lestve. Zobnik pod lokomotivo se prileže v lestev. Bayerische Zugspitzbahn je nam najbližja železnica v tem sistemu. Do spodnje postaje v Garmisch-Partenkirchnu vozi vlak dobrih osem ur, po cesti pa je do tja 450 kilometrov.

Sistem Locher



Patentiral ga je Eduard Locher. Pri tem sistemu so zobje postavljeni vodoravno, ob obeh straneh zobate letve. Lokomotiva ima zobnika, ki se prilegata v zobe na letvi. Zaradi tega lokomotive varno

peljejo tudi po nagibu do 50 promilov. Sistem omogoča vodenje lokomotive, in standardna kolesa z vencem niso potrebna. Največjo težavo sistema predstavljajo kretnice, ki so zelo kompleksne. Sistem se uporablja le na železnici na Pilatus v Švici. Spodnja postaja je v bližini Luzerna, do koder je okrog 750 kilometrov, z vlakom pa potovanje traja dobrih 13 ur.

Pregledna tabela s podatki o zobatih železnicah v Alpah.

Država	Naziv	Dolžina (km)	Sistem	Leto odprtja	Začetna postaja	Nadm. višina	Končna postaja	Nadm. višina	Najvišja točka	Največji nagib	Čas obratovanja	Cena vozovnice	Trajanje vožnje
Francija	Tramway du Mont Blanc (TMB)	12,4	Strub	1907	Le Fayet	580 m	Nid d'Aigle	2372 m	kp	24 %	15.6.–29.9.	30,40 €	75 min
	Chamonix-Montever (CM)	5,1	Strub	1909	Chamonix	1040 m	Montever	1913 m	kp	22 %	celo leto	22,00 €	30 min
Švica	Chemins de fer des Rochers-de-Naye (MTGN)	10,3	Abt	1892	Montreaux	689 m	Rochers-deNaye	1970 m	kp	22 %	celo leto	33,20 SFR	55 min
	Gornegrat Bahn (GGB)	9,4	Abt	1898	Zermatt	1605 m	Gornegrat	3089 m	kp	20 %	celo leto	34,00 €	33 min
	Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)	17,8	Abt	1913	Realp	1546 m	Oberwald	1366 m	2160 m (Furka)	12 %	poletje	73,00 SFR	70 min
	Ferrovia Monte Generoso	9,0	Abt	1890	Capolago (Lago di Lugano)	274 m	Monte Generoso	1704 m	kp	22 %	1.4.–31.10.	32,00 SFR	40 min
	Schznige-Platte Bahn	7,3	Riggenbach	1893	Wilderswil (Interlaken)	584 m	Schynige-Platte	1987 m	kp	25 %	jun.–okt.	37,40 SFR	52 min
	Bernar-Oberland Bahn (BOB)	23,6	Riggenbach	1890	Interlaken	567 m	Grindelwald	1034 m	2061 m (Kleine Scheidegg)	12 %	celo leto	10,80 SFR	20 min
							Lauterbrunnen	796 m				7,40 SFR	42 min
	Wengernalpbahn (WAB)	19,1	Strub	1893	Lauterbrunnen	796 m	Grindelwald	1034 m	2061 m (Kleine Scheidegg)	25 %	celo leto	60,60 SFR	93 min
	Jungfraubahn (JB)	9,0	Strub	1912	Kleine Scheidegg	2061 m	Jungfraujoch	3454 m	kp	25 %	celo leto	60,00 SFR	52 min
	Brieny-Rothorn Bahn	7,6	Strub	1891	Brieny	566 m	Rothorn Kulm	2244 m	kp	25 %	jun.–okt.	54,00 SFR	55 min
	Pilatusbahn (PB)	4,6	Locher	1889	Alpenchstad	440 m	Pilatus Kulm	2073 m	kp	48 %	maj.–nov.	68,00 SFR	30 min
	Rigi Bahnen (RB)	8,6	Riggenbach	1871	Goldau	518 m	Rigi Kulm	1752 m	kp	20 %	celo leto	41, 00 SFR	35 min
		7,0		1873	Vitznau	439 m				25 %			30 min
Nemčija	Bayerische Zugspitzbahn	7,5	Riggenbach	1929	Garmisch-Partenkirchen	705 m	Grainau	751 m	kp	3,5 %	celo leto	29,00 €	19 min
		11,5		1930	Grainau	751 m	Zugspitzplatt	2588 m	kp	25 %			56 min
	Wendelsteinbahn	7,6	Strub	1912	Brannenburg/Waching	508 m	Bergbanhof	1723 m	kp	24 %	celo leto	29,50 €	35 min
Avstrija	Achenseebahn	7,0	Riggenbach	1889	Jenbach	531 m	Seespitz-Achensee	931 m	kp	25 %	celo leto	22,50 €	45 min
	Schaftbergbahn	5,9	Abt	1893	Sankt Wolfgang Schafbergbahnhof	542 m	Schaftbergspitze	1732 m	kp	26 %	apr.–okt.	21,40 €	35 min
	Schneebergbahn	9,7	Abt	1897	Puchberg	581 m	Hochschneeberg	1792 m	kp	20 %	apr.–okt.	35,00 €	40 min

* Opomba: V stolpcu najvišja točka je najpogostejše označena končna postaja (kp), le v nekaj primerih je najvišja točka med začetno in končno postajo.



Prišla je železna cesta

1. del

Kako so nastajale železniške proge na Slovenskem ter ozadje njihovih gradenj in ukinitvev

V več nadaljevanjih bomo v rubriki Zgodovina objavljali zapis o zgodovini železnic na Slovenskem ter o ozadju njihovih gradenj in ukinitvev. Za Novo progo je zapis pripravil Milan Cilenšek, upokojeni novinar Večera, ki je svoje zanimanje in ljubezen do železnice v prostem času uspešno združeval z dinamičnim delom novinarja. Avtor v svojem prikazu zgodovine in razvoja železnic poseže tudi širše v zgodovino, zunaj slovenskega ozemlja, s čimer poveže široko razpredene zgodovinske niti s slovensko tehnično, gospodarsko, politično in železniško preteklostjo. To vrstna logična povezava je tudi nujna, saj smo Slovenci stoletja živeli v različnih deželah, v nekdanji Avstriji, pozneje – od leta 1867 – v Avstro-Ogrski, slab mesec po končani prvi svetovni vojni v Državi Slovencev, Hrvatov in Srbov, nato v Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev ter od leta 1929 v Kraljevini Jugoslaviji. Po končani drugi svetovni vojni smo bili do leta 1991 del Jugoslavije, od leta 1991 pa živimo v samostojni državi – Republiki Sloveniji.

Avtor piše tudi o zgodovini in nastajanju prog, ki so tako ali drugače povezane z ozemlji, na katerih so že v preteklosti živeli Slovenci in živijo na njih še danes. Pred koncem prispevka pa zapiše tudi nekaj resničnih anekdot o dogodkih iz zgodovine železnic, ob katerih se bo marsikdo od srca nasmejal.

Uredništvo Nove proge

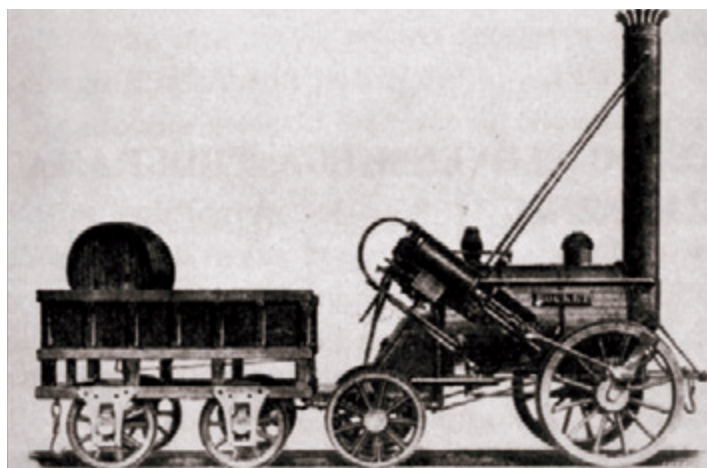
1837 – cesarski vlak

Začetnik železnice je bil pravzaprav angleški inženir George Stephenson, ki je leta 1823 izumil prvo lokomotivo Locomotion – in 27. septembra 1825 je z njo med mestoma Stockton in Darlington popeljal prvi potniški vlak na svetu. Na tekmovanju za najhitrejšo lokomotivo, 6. oktobra 1829 na progi Liverpool–Manchester, je zmagala njegova znamenita lokomotiva Rocket, ki je tedaj zmogla 30 km/h.

V rajni Avstriji je v bistvu nastala prva proga že leta 1810,



George Stephenson – izumitelj prve lokomotive Locomotion



Rocket – zmagovita Stephensonova lokomotiva, ki je 6. oktobra 1829 dosegla hitrost 30 km/h

in sicer je to bila ozkotirna industrijska proga pri rudniku železa Eisenerz v Gornji Štajerski. Dolga je bila le 5,6 kilometra. O dejanskem začetku železnic v Avstriji pa lahko govorimo od leta 1837 naprej, ko je stekla prva železnica z lokomotivsko vleko; širšo cesarsko rodbino je vlak popeljal od dunajskega predmestja Floridsdorf do Deutsch Wagrama.

Sicer so nekatere proge obstajale tudi že prej – denimo ozkotirna, 1106 mm široka proga od Linza do Čeških Budajevic, kjer so konji vlekli en sam vagon, tirnice pa so bile lesene. Širino proge so potlej normalizirali na širino 1435 mm in lesene tirnice zamenjali z jeklenimi, proga pa je tekla do Brna in Olomuca ter vse do poljskega Krakova. Tako se je začel na ozemlju rajne Avstrije silovit razmah železnic, ki so kar kmalu stegnile svoje ti-palke tudi na slovenska tla.

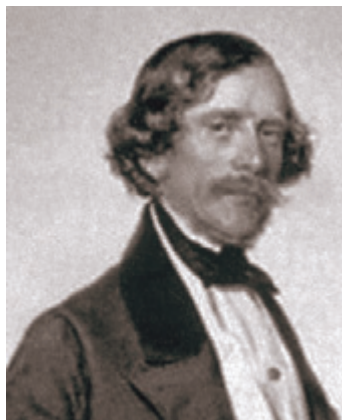
1841–1857 gradnja Južne železnice

Cesarski v monarhiji so kmalu spoznali, da bodo morali povezati Dunaj s Trstom, ki je bil tedaj njihovo najpomembnejše okno v širni svet – bil je celo tretje mesto v monarhiji, takoj za Dunajem in Budimpešto; Praga je bila po pomembnosti na četrtem mestu. Tako se je rodil širokopotezen projekt Južne železnice, po kateri bi lahko prevažali naravna bogastva z drugih celin, iz drugih držav in iz južnih delov monarhije na Dunaj, v nasprotni smeri pa bi lahko z vlaki vozili industrijske izdelke na jug in v daljne dežele.

Tako je bila v letih 1841 in 1842 zgrajena normalnotirna proga od Dunaja do Gloggnitza (kraja na severnem robu 1050 metrov visokega gorskega hrbta Semmering); od Dunaja je



Takšen je bil Borovniški viadukt, ki je v dolžini 561 in vrtoglavi višini 38 metrov premostil Ljubljansko barje. Sedaj je namesto viadukta speljana 11 kilometrov dolga, povsem nova obvozna proga od Preserj do Borovnice.



Vitez Carl von Ghega – graditelj Južne železnice Dunaj–Trst

do Gloggnitza 78 kilometrov. Na drugi strani Semmeringa – na jugu – se je proga začela v Mürzzuschlagu, od koder je tekla do Gradca – štajersko prestolnico je dosegla leta 1844, dolga pa je bila 95 kilometrov. Vse do zgraditve proge čez Semmering so potnike iz spodnjeavstrijskega Gloggnitza do štajerskega Mürzzuschlaga prevažali z vozovi, premožnejše pa s kočijami.

Leta 1846 – natančneje 2. junija tistega leta – je proga dosegla Maribor in Celje; od Gradca do Celja pa je skupaj 135 kilometrov. Že tri leta kasneje – 18. avgusta 1849, na 19. rojstni dan cesarja Franca Jožefa – je pripeljal prvi vlak v Ljubljano, redni promet po progi od Celja do Ljubljane pa so uvedli 17. septembra 1849; proga je dolga 89 kilometrov.



Med težjimi objekti na Južni železnici je bila gradnja proge ob Savi od Zidanega Mosta do Zaloga. Na sliki: Vlak vozi proti Zidanemu Mostu

Variante prog do Poljčan in Ljubljane

Za štajerski del Južne železnice so zanimive variante poti. Od Gradca naj bi proga tekla po eni varianti čez Maribor do Poljčan in Celja, po drugi pa čez Ptuj do Poljčan in naprej do Celja. Zmagala je trasa čez Maribor, kjer so načrtovali pomembno železniško križišče.

Za progo od Celja do Ljubljane so obstajale celo tri različice. Ena pot naj bi vodila od Celja po Savinjski ter po Tuhinjski dolini do Kamnika in zatem v Ljubljano, druga čez Vransko in pod Trojanami v Domžale in Ljubljano, tretja – in ta je zmagala – pa ob Savinji do Zidanega Mosta in zatem ob Savi v Litijo in prek Zaloga v Ljubljano.

Sledil je najzahtevnejši del – proga od Ljubljane do Trsta, kjer naj bi predstavljal najtežji objekt Borovniški viadukt, s katerim so načrtovali premostitev Ljubljanskega barja. In tako so 27. julija 1857 v Trstu slovesno odprli sklepni del celotne Južne železnice, ki je s 587 kilometri povezala avstrijsko prestolnico s tržaškim pristaniščem.

Koncesionarji proge

Zanimivo je, kdo vse je gradil proge v stari Avstriji in pozneje v dualistični državi (Avstro-Ogrski) ter v nekdanji Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev oziroma od leta 1929 v Kraljevini Jugoslaviji.

Država – namreč stara Avstrija – je sprva podelila koncesijo za gradnjo Južne železnice dunajskemu bančniku Georgeu Sini, vendar je pozneje ugotovila, da bo morala sama financirati gradnjo proge. Tako je nastala firma Južna državna železnica (Südliche Staatsbahn); njeno drugo ime je bilo Proga nadvojvode Janeza (Erzherzog Johann-Bahn), ker so pač pomembnejše železnice poimenovali po nekom iz cesarske rodbine. Pod okrilje Južne državne železnice so prišle še druge, vzporedne proge. Koncesijo za gradnjo nekaterih drugih prog in uvedbo



Slavnostni prihod prvega rednega vlaka v Ljubljano 17. septembra 1849

prometa na njih je potlej država podelila dunajskemu finančniku, baronu Rothschildu. Progo, ki je povezovala Češko in alpske predele monarhije – vanjo spadala med drugim tudi naša gorinjska in bohinjsko-soško-kraška proga (o njej pozneje) – so npr. imenovali Železnica kronskega princa Rudolfa (Kronprinz Rudolf-Bahn) idr.

Nekatere avstrijske državne železnice so leta 1884 preimenovali v Cesarsko-kraljeve državne železnice (Kaiserlich-königliche Staatsbahnen). To ime so opustili po koncu prve svetovne vojne (leta 1918), ko so nastale tudi druge železniške uprave.

Borovniški viadukt

Graditelj Južne železnice Dunaj–Trst je bil beneški inženir, vitez Carl von Ghega (1802–1860; zanimivo: že s 16 leti je na univerzi v Padovi diplomiral iz arhitekture, leto pozneje – s 17 leti – pa je postal doktor matematike). In na Južni železnici je moral poleg Semmeringa premagati še nekaj hudih naravnih ovir, med drugimi viadukt čez Pesniško dolino pred Mariborom (danes stoji namesto viadukta nasip), Košaški predor na severni strani Maribora, premostitev Drave v Mariboru, trikratno premostitev Savinje od Celja do Zidanega Mosta, gradnjo proge ob Savi do Zaloga pri Ljubljani, premostitev Save pri Litiji, gradnjo proge čez suho kraško območje in viadukt pri Nabrežini pred Trstom.

Nedvomno pa je bila najtrši oreh na celotni Južni železnici premostitev Ljubljanskega barja. Ghega je naredil načrt za Borovniški viadukt, ki je v dolžini 561 in v vrtoglavi višini 38 metrov premostil Barje. Za ta viadukt so porabili 32.000 kubičnih metrov kamnitih kvadrov in prav toliko lomljenega kamnja ter pet milijonov opek, viadukt pa je stal na 24 stebrih. Žal je od nekdanjega močnega viadukta preostal en sam steber.



Od 24 stebrov, kolikor jih je nosilo Borovniški viadukt, je kot dokument tehnične zgodovine preostal le 21. steber, gledano iz ljubljanske smeri

Naj posebej poudarim, da je Urad Združenih narodov za zaščito naravne in kulturne dediščine Unesco uvrstil 41 kilometrov dolgo progo čez Semmering v svoj seznam. Sicer pa so progo čez Semmering gradili od leta 1850 do 1854.

Več v naslednjem nadaljevanju!

Megalomanski ruski infrastrukturni proj

22. zimske olimpijske igre, ki so se nedavno iztekle, so bile v prenekaterih pogledih rekordne. Tekmovanja na olimpijskih in paraolimpijskih igrah je tokrat gostilo mesto Soči, ki leži ob Črnem morju, blizu meje z Gruzijo. Izjemnih rezultatov, ki so jih dosegli naši športniki, nedvomno ne bomo nikoli pozabili. Prva olimpijska zlata medalja za samostojno Slovenijo in drugi izjemni uspehi doslej najmočnejše slovenske olimpijske odprave so resnično zgodovinski dogodek.

Med pripravami na igre so organizatorji v regiji modernizirali telekomunikacije, električno omrežje ter transportno infrastrukturo. Ruske železnice so bile eden glavnih partnerjev organizacijskega odbora iger, in so morale zato zagotoviti nemoteno izvajanje transportnih in logističnih storitev, ki jih tako velik dogodek zahteva.

Prvi izziv organizatorjev iger je bila gradnja športne in transportne infrastrukture. Pri slednji je ruska vlada povabila k sodelovanju tudi Ruske železnice, ki so eno izmed največjih ruskih podjetij. Pogodbe

za najdražji del olimpijskih iger, njihove priprave, ki so obsegale gradnjo transportnih povezav do obale Črnega morja in gora, so podpisale državne Ruske železnice pod vodstvom Vladimirja Yakunina, in sicer za gradnjo cestne in železniške infrastrukture ter nadzor nad njo, modernizacijo postaj ter gradnjo tovornih terminalov. Ruske železnice so tako zgradile 157 kilometrov novih cest, modernizirale obstoječo progo in postavile nove postaje in postajališča. Vse nove odseke železniških prog pa so opremili z visoko tehnološko železniško infrastrukturo, kar bo nedvomno pomembno prispevalo k nadaljnjemu razvoju gospodarskih dejavnosti v Sočiju in bližnji regiji.

Infrastrukturni projekti Ruskih železnic

Ruske železnice so za name-ne olimpijskih iger udeležile pet velikih železniških infrastrukturnih projektov, ki so bili, logistično gledano, ključni za nemoteni potek iger.

1. Kombinirani železnica in cesta od Adlerja do Alpike-Servisa

Zaradi precejšnjih razdalj med tekmovališči je bilo treba urediti kar se da pretočne in hitre povezave. Ruske železnice, ki so bile pri projektu pristojne za načrtovanje, nadzor in gradnjo, so v ta namen zgradile tako imenovano »kombinirano cesto«, železniško progo in avtocesto, ki tečeta druga ob drugi in povezujeta kraj Adler (nekaj kilometrov južno od Sočija) na obali, z letoviščem Alpika-Servis na Krasnaji Polyani v gorah, kjer je potekala večina tekmovanj. To je bil najverjetneje eden izmed najkompleksnejših gradbenih projektov pred igrami in je vključeval gradnjo a) 130 kilometrov cest v gorah in na obali, b) 48 kilometrov



elektrificirane enotirne, in na nekaterih mestih tudi dvotirne, proge, c) dva potniška terminala v olimpijski vasi in na Krasnaji polyani, d) šest železniških predorov, ki so skupaj dolgi 10,5 kilometra, ter e) 12 železniških mostov. Železniška proga je imela načrtovano pretočnost 8500 potnikov na uro.

2. Železniška proga Tuapse-Adler

Med mestoma Tuapse in Adler, ki oba ležita ob obali Črnega morja, so Ruske železnice na določenih odsekih proge zgradile drugi tir in modernizirale obstoječega. S tem se je povečala pretočnost proge s 54 vlakov leta 2008 na 70 vlakov leta 2011, ko je bil projekt končan. Po tej progi so pred igrami prepeljali tudi dobrih 64 mili-

jonov ton gradbenega materiala za mesto Soči in olimpijske objekte.

3. Železniška proga za tovorni promet do nižin Imeretinskaya

Poleg železniške proge so v bližini Imeretinskaya zgradili tudi dva tovorna terminala. Prvi, namenjen za nekovinske materiale, kamenje, pesek, lahko sprejme 11 milijonov ton materiala na leto oziroma 448 vagonov na dan. Drugi, namenjen prometu s kontejnerji in gradbenemu materialu, pa lahko sprejme 3,7 milijona ton na leto oziroma 170 vagonov na dan. Oba terminala, ki sta bila ključna za gradnjo vse druge športne infrastrukture na olimpijskih prizoriščih, so zgradili že leta 2009.



Ruske železnice – RZD

Ruske železnice upravljajo drugo največje železniško omrežje na svetu. Rusija ima namreč 85.500 kilometrov prog, od tega jih je elektrificiranih 43.000 kilometrov. Na leto prepeljejo več kot milijardo potnikov, 1,1 milijarde ton tovora, s čimer dosegajo 43-odstotni delež prevozov v tovornem prometu po državi in 41-odstotni delež v potniškem prometu. Ruske železnice, ki imajo več kakor milijon zaposlenih, so po dobičku četrto največje podjetje v Rusiji.

Projekti pred olimpijskimi igrami v Sočiju



4. Potniški terminali v mestih Dagomys, Soči, Matsesta in Khosta

Ruske železnice so pripravile načrte in rekonstruirale ter adaptirale štiri postaje na progi med mestoma Tuapse in Adler. Postaje so posebej uredili tudi za osebe z omejeno gibljivostjo.

5. Železniška proga med mestom Adler in letališčem v Sočiju.

Progo med mestom Adler in letališčem v Sočiju, med katerima so sicer le dobri trije kilometri, so dokončali konec leta 2012. Proga je pomembno nadomestila že tako precej zasedeno obstoječo železniško povezavo. Med Adlerjem in Sočijem vozijo motorniki Desiro RUS, ki jih na Ruskih železnicah

imenujejo Lastovka. Gre za nove vlake, ki so nastali v ruskem sodelovanju s Siemensom in so jih razvili posebej za delovanje v ekstremnih zimskih razmerah.

Inovativne tehnologije na postajnih kompleksih

Za hitro in bolj udobno potovanje so na večje železniške postaje vgradili integrirane informacijske in komunikacijske sisteme.

Sistemi so ključni element »pametnih« železniških postaj. Na postajah Olimpijski park in Khosta so postavili 1,028 modulov sončnih celic z močjo 130 kW in 720 modulov z močjo 75,6 kW, na postaji Adler pa sistem 320 modulov sončnih celic s 33,6 kW.

Na RDZ ocenjujejo, da bodo z uporabo sončne energije na omenjenih treh postajah zmanjšali stroške energije za okrog 30 tisoč evrov.

Proračun za igre in nekatera infrastrukturna vprašanja

Olimpijske igre imajo navadno višje stroške od načrtovanih, kar se je zgodilo tudi tokrat. Dvaindvajsete olimpijske igre veljajo namreč za najdražje doslej. Za pripravo in izvedbo pa naj bi porabili več kakor 51

Medtem ko so se v mediji pogosto pojavljale fotografije napačno sestavljenih elementov v nastanitvenih objektih, ki so jih po spletu širili novinarji, znani blogerji in športniki, pa večjih pritožb glede transportnih storitev nismo zasledili. Visoke stroške pri pripravi iger, ki jih poudarjajo mnogi kritiki, ki namigujejo na korupcijo in kriminal, pa nekateri upravičujejo z razlagami, da bo novo zgrajena infrastruktura, in tu mislijo predvsem na transportno, pomembno pozitivno



milijard evrov, od česar največ, po nekaterih ocenah tudi 80 odstotkov, za infrastrukturne projekte. Igre je spremljalo tudi nezadovoljstvo udeležencev s hotelskimi sobami in infrastrukturo v Sočiju nasploh.

vplivala na nadaljnji razvoj priobalske regije. Ruske železnice trdijo, da so se stroški gradnje izjemno povečali izključno zaradi kompleksnosti terena, ki so ga morali pri gradnji premagati.

Lastovka – Siemensova elektromotorna garnitura za OI v Sočiju

Hitri motornik, Desiro RUS, ki so ga na Ruskih železnicah imenovali Lastovka, je rezultat ruskega sodelovanja s podjetjem Siemens. Prve Lastovke so začele na Ruskih železnicah voziti januarja 2013. Vlaki Desiro RUS vozijo v temperaturnem razponu od –40 stopinj do +40 stopinj Celzija in morajo biti posebej opremljeni za delovanje v zimskih razmerah. V Siemensu so zato razvili posebne sisteme za odstranjevanje ledu, vode in kondenzirane vode iz raznih delov motornika. Vlake izdelujejo iz posebnih materialov, ki so temperaturno zelo odporni.

Veselo na smučarskem tečaju

V Kranjsko Goro smo prispeli v nedeljo, 16. februarja. Najprej smo se namestili v sobe, nato pa se odpravili na kosilo. Popoldne naj bi imeli preizkus znanja smučanja, ki pa je zaradi dežja odpadel. Vseeno smo preživeli lepe popoldanske ure. Igrali smo družabne igre, spremljali tekme na zimskih olimpijskih igrah in se med sabo bolj spoznavali. Preizkus znanja smučanja pa smo imeli nato že dan pozneje. Razvrstili so nas v skupine in hitro smo se podali na sneg. Kljub močnemu sneženju smo vse dopoldne veselo smučali, popoldne pa se spet družili v jedilnici ter spremljali zimske olimpijske igre. Štiri dni smo smučali dopoldne, popoldne pa se kopali v hotelu Larix. Tudi tam smo se imeli zelo lepo. Med drugim smo se v bazenu igrali petelinčka in poskušali »potunkati« učitelje. Kopali smo se približno tri ure.

Zelo zanimiv je bil tudi obisk ledene dvorane. Tam smo si ogledali številne zanimive skulpture iz ledu. Ko smo zagledali ledeni tobogan, smo se vsi hoteli spustiti po njem.

Ker je bilo vreme naslednji dan zelo lepo, smo se popoldne odpravili na krajši pohod proti jezeru Jasna. Tam smo videli zanimiv kip kozoroga. Na njem so se hoteli slikati predvsem najmlajši. Vsi skupaj pa smo se



Skupinska fotografija ob kozorogu



Ledene skulpture in ledene dvorane

pred fotoaparatom postavili pred jezerom. Dobre volje smo se odpravili naprej po poti, ob čistih potokih. Tam nas je čakala zaseda, in začelo se je intenzivno kepanje.

Najbolje je znal meriti učitelj Marjan. Na koncu se nam je vseeno uspelo prebiti na cesto in naprej proti domu.

V imenu vseh udeležencev tečaja bi se rada zahvalila vsem učiteljem - Igorju, Juretu, Marjanu in Borisu -, da so nam pripravili zelo zanimiv in zabaven teden, ki se ga bomo rade volje spominjali. Že zdaj pa se veselimo naslednjega tečaja!

Domen Škerjanec in
Jakob Lekše



Najbolj zanimiv družabni večer smo imenovali kar Kranjskogorske igre 2014. To je bil večer poln smeha in veliko druženja.



Posledice zadnje noči, storilci še niso znani.

Dvajset let veteranske folklorne skupine

Folklorna skupina veterani, ki deluje pod okriljem ŽKUD Tine Rožanc, je prvega februarja, ob 20-letnici delovanja, v Centru kulture Španski borci v Ljubljani priredila koncert z imenom Naših 20 let.

Predstavili so se s štirimi samostojnimi točkami, pod vodstvom scenarista in režiserja dr. Bruna Ravnikarja, med drugimi tudi s točko gorenjskih plesov, ki so jo prvič zaplesali prav pred dvajsetimi leti. Poleg njih so nastopili še mlajša folklorna skupina, vokalno instrumentalna skupina Katanija in oktet Deseti brat. Dogodek pa sta popestrila še gosta citraš Tomaž Plahutnik in sopranistka Anamarija Lazarevič, z izvedbo koroških pesmi.

Veteranska skupina je bila prvič oblikovana jeseni leta 1993 z željo po nastopu ob 45-letnici delovanja folklorne sekcije ŽKUD Tine Rožanc. Prvič so javno nastopili na slovesnosti Slovenskih železnic, 16. marca 1994. Pod vodstvom dr. Bruna Ravnikarja je osem veteranskih plesnih parov, nekdanjih plesalcev, z glasbeniki uprizorilo svojo prvo plesno točko. Predstavili so se z lastno odrsko postavitvijo Gorenjskih plesov izpod Ratirovca in Dobrče. Prvi mejnik v prepoznavnosti veteranske skupine pa je pomenil nastop ob 45-letnici folklorne skupine ŽKUD Tine Rožanc 19. aprila 1994 v Cankarjevem domu v Ljubljani. Zaradi odličnega odziva in številnih pohval so jih



Veterani na nastopu v Cankarjevem domu, leta 1994 (foto: Arhiv ŽKUD Tine Rožanc)

namreč povabili na mariborski festival Lent. Svoje delovanje so nadaljevali pod vodstvom Vekoslava Gnidovca, po dobrem letu pa je umetniško vodstvo prevzel dr. Bruno Ravnikar.

Danes so veterani pomembno jedro folklorne sekcije z dobro plesno zasedbo parov in uspešnim lastnim orkestrom. Letos je skupina praznovala dvajset let obstoja. Svoje vrste občasno pomlajujejo z novimi plesalci in godbeniki, pri čemer je meja starosti za veterana 45 let. Trenutno skupino sestavlja 14 plesnih parov in 8 glasbenikov, ki se sestajajo dvakrat na teden v prostorih ŽKUD Tine Rožanc. Od prvotnih članov skupine so danes še dejavni Vekoslav Gnidovec, Uršula Gazdič, Jože Levka, Janez Knific, Marjeta Metka Pust in Božena Orlčnik. So izjemno dejavni, tako doma kot v tujini, v dvajsetih letih so se na odru predstavili kar na 420 nastopih, od tega na 45 gostovanjih v tujini. Vsako leto se odpravijo na eno ali več turnej po Evropi, nastopijo vsaj na enem tujem folklornem festivalu ter na številnih dogodkih po Sloveniji. So člani Zveze ljudskih tradicijskih skupin Slovenije – ZLTSS, ki je stalna članica mednarodne organiza-

cije CIOFF – Zveze organizacij folklornih festivalov in ljudske umetnosti, med katere ustanovitelji je tudi dr. Bruno Ravnikar, član veteranske folklorne skupine Tine Rožanc.

Sandra Kert



Prizor s koncerta Naših 20 let (foto: Arhiv ŽKUD Tine Rožanc)



Gorenjski plesi (foto: Arhiv ŽKUD Tine Rožanc)



ŽKUD Tine Rožanc
letos praznuje
65-letnico delovanja.

Ta visoki jubilej bodo zaznamovali s prireditvijo 10. maja v Galusovi dvorani Cankarjevega doma.

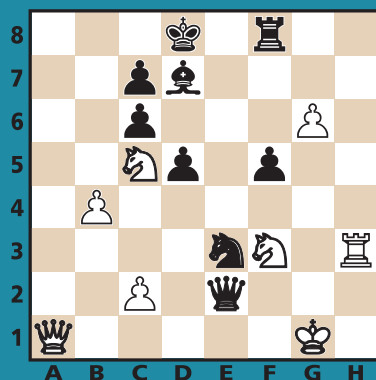
Nastopile bodo tri generacije Folklorne skupine Tine Rožanc z gosti.

ŠAH

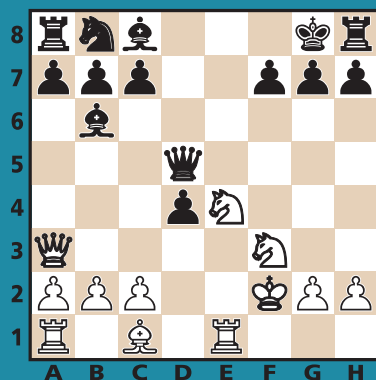
Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 69

Na potezi je beli in matira v štirih potezah

Marco & Schlechter : Charousek
(Dunaj, 1897)Rešitev:
Nb7+

Primer 70

Zopet je na potezi beli.
Tokrat matira črnega v štirih potezahRichardson : Eugene Delmar
(New York, 1887)Rešitev:
Nf6+ gx6 Qf8+

Začetek šahovskega cikla Slovenskih železnic

V soboto, 25. januarja, se je pričel že osmi šahovski cikel Slovenskih železnic. Cikel je sestavljen iz desetih turnirjev, za končno uvrstitev pa šteje sedem najboljših rezultatov. Turnirji so vsako leto bolj obiskani in kakovostnejši. To se je pokazalo tudi na prvem turnirju, ki se ga je udeležilo kar 81 igralcev.

To je doslej najbolj obiskan januarski turnir. Med udeleženci sta bila dva mednarodna mojstra, pet Fide mojstrov in 19 mojstrskih kandidatov, s čimer je bil to tudi najmočnejši turnir v sedemletni zgodovini cikla. Prepoznavni smo postali tudi zunaj meja Slovenije.

Poleg slovenskih šahistov sta na turnirju nastopila tudi mednarodni mojster Vladimir Hrešč in Fide mojster Matej Blažeka, oba iz sosednje Hrvaške. Za eno izmed praktičnih nagrad v vrednosti 150 evrov, kolikor jih podelimo na vsakem turnirju, so se potegovali tudi železničarji. Najboljši je bil drugi v končni razvrstitvi minulega cikla, Nusret Sivčević. S tem je ponovno napovedal svojo kandidacijo za naslov najboljšega železničarja na letošnjem ciklu. Naslednji turnir bo 22. februarja. Več o ciklu lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.



Najboljši železničar v končni razvrstitvi turnirja, Nusret Sivčević. Je to napoved za naslov najboljšega železničarja v ciklu?

Vrstni red 1. turnirja.

Dušan Čepon, 7,5 točke, 2. Petar Djurič, 3. Marjan Črepan, 4. Matej Blažeka, 5. Dušan Brinovec, vsi 7 točk, 6. Matej Keršič, 7. Jože Skok, 8. Dušan Zorko, 9. Igor Jelen, 10. Petra Kejžar, vsi 6,5 točke.

Vlastimir Djurdjević

Na drugem turnirju devetdeset igralcev

Na deževno soboto, 22. februarja, je potekal drugi turnir letošnjega šahovskega cikla Slovenskih železnic. Na ciklu bomo letos podelili nagrade v vrednosti tisoč evrov in še za šest tisoč evrov praktičnih na-

grad. Turnirja se je udeležilo devetdeset igralcev, kar je drugi največji obisk v sedemletni zgodovini cikla in obenem najbolj obiskan februarski turnir sploh. S sedmimi zmagami in dvema remijema je že drugič

letos zmagal Dušan Čepon. Drugo oziroma tretje mesto sta zasedla Evald Ule in mednarodni mojster Igor Jelen, ki sta bila edinkrat poražena prav proti zmagovalcu. Najboljši železničar je bil ponovno Nusret Sivčević, ki je tokrat zbral pol točke več kot na minulem turnirju in s petimi točkami zasedel sedemindvajseto mesto. Naslednji turnir bo 22. marca. Več o ciklu lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.



Najboljši železničar je bil ponovno Nusret Sivčević

Vrstni red 2. turnirja

1. Dušan Čepon, 8 točk, 2. Evald Ule, 3. Igor Jelen, oba 7,5 točke, 4. Marjan Črepan, 5. Dušan Zorko, oba 7 točk, 6. Boštjan Jeran, 7. Tomaž Mikac, 8. Jure Plaskan, vsi 6,5 točke, 9. Nejc Amon, 10. Bojan Hribar, oba 6 točk.

Vlastimir Djurdjević



**Z vozovnico InterRail
v 30 držav, za vse generacije!**

GREMZVLAKOM  

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

100 LET
DOLENJSKE PROGE



Novo mesto 1894-1994

ČETRTEK, 22. 9. 1994 OB 12. URI

OTVORITEV IN OGLED RAZSTAVE
V MALI DVORANI DOLENJSKEGA MUZEJA
V NOVEM MESTU

Vijudno Vas vabi Zgodovinski arhiv Ljubljana - Enota za Dolenjsko in Belo Krajino
Novo mesto v sodelovanju z Dolenjskim muzejem Novo mesto, Železničarskim muzejem
Ljubljana in Knjižnico Mirana Jarca Novo mesto.