

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Intervju

Mag. Melita Rozman Dacar

»Če bomo zagotovili ustrezno kakovost, tudi ustrezno plačilo zanjo ne bo težava.«

Aktualno

Skupaj odlični pri prevozih tovora izjemnih dimenzij
SŽ na Twitterju

Fotoreportaža

Kolo

Reportaža

Dolenjska železnica

Nagradna križanka

Tujina

Liège-Guillemins –
železniška postaja nove generacije





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. maja 2013.



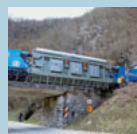
Avtor fotografije: Miško Kranjec



Intervju

Mag. Melita Rozman Dacar
»Če bomo zagotovili ustrezno kakovost, tudi ustrezno plačilo zanjo ne bo težava.«

2



Aktualno

Skupaj odlični pri prevozi
tovora izjemnih dimenzij

5



Aktualno

SŽ na Twitterju

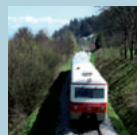
6



Fotoreportaža

Kolo

10



Reportaža

Dolenjska železnica

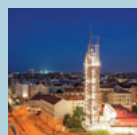
12



Tujina

Liège-Guillemins – železniška postaja
nove generacije

18



Tujina

Bahnorama

24



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Spomladansko Novo progo začenjamo z intervjujem s prvo direktorico SŽ-Tovorni promet v zgodovini Slovenskih železnic. V prijetnem pogovoru z magistrico Melito Rozman Dacar smo izvedeli, na kakšen način so lani v podjetju močno popravili izgubo ter kakšni so načrti podjetja. Direktorica, trgu najbolj izpostavljenega dela skupine SŽ, je pohvalila svoje zaposlene in dejala, da v podjetju znajo delati in da moramo, kljub slabšim napovedim, ostati optimistični. Na kratko nam je predstavila tudi svojo družino in dejavnosti zunaj poslovnega sveta in sestankov.

Pred kratkim so Slovenske železnice prepeljale tovor izjemnih dimenzij. Šlo je za prevoz transformatorja, podjetja Alstom, do Termoelektrarne Šoštanj, kar so javnosti dobro predstavili tudi drugi mediji. Kar pa marsikdo najbrž ni vedel, in tudi ni bilo še posebej poudarjeno, je, da za tovrstnimi prevozi stojijo meseci priprav in načrtovanja ter tesno koordinirano sodelovanje več segmentov SŽ. O načrtih, pripravah in sodelujočih si lahko preberete v rubriki Aktualno. Prevoz transformatorja je zgled učinkovitega sodelovanja med podjetji v Skupini SŽ.

V poslovnem in osebnem komuniciranju hkrati poteka več procesov, saj je vsako sporazumevanje sestavljeno iz več elementov in vzorcev. V rubriki Kadri nam dr. Lavrič opiše vzorce in napake v sporazumevanju ter med drugim pove, da se lahko tudi iz sicer neuspešnega ali težavnega sporazumevanja kaj naučimo.

Zgodbo oziroma fotoreportažo o kolesu nam je tokrat po obisku SŽ-VIT-ovih delavnic na Ptuj pripravljal Miško Kranjec. Enega izmed največjih človeških izumov je povezal v železniško zgodbo, ki jo je razpel od arheoloških ostankov najstarejšega kolesa do sodobnih načinov dela v Ptujskih delavnicah.

Tisti, ki radi rešujete uganke, rebuse in podobne miselne probleme, se imate tokrat spet priložnost preizkusiti pri reševanju nagradne križanke. Zelo pa me zanima, kako vam je uspelo v prejšnji reviji rešiti uganke sudoku. Tisti, ki ste jo rešili, ste nedvomno ugotovili, da je bila malo posebna in je bilo z njo nekoliko več dela. Pripravili smo vam namreč eno izmed najtežjih sudoku ugank na svetu, če ne celo najtežjo.

Pomlad, ki se je končno pokazala po nekaj mrzlih tednih, je pravi čas za izlete po Sloveniji. Ponujamo vam zamisel za spomladanski izlet po dolenski progi, ki jo je v sklopu zgodbe Slovenija ob progi opisal Nenad Pataky. Tisti, ki si želite v nekoliko višje nadmorske višine, pa imate priložnost prebrati o Krških Alpah na avstrijskem Koroškem, kar nam v reportaži pripravlja Rado Smerdel.

Vožnja z vlakom, ki potuje prek tristo kilometrov na uro, je vsekar izjemno doživetje, na katerega bomo morali v Sloveniji še nekaj let počakati. Je pa res, da ni treba zelo daleč, da takšno potovanje izkusimo. Pripravili smo vam zgodbo o potovanju s takšnim vlakom na poti do Bruslja. Ko že govorimo o potovanju po progi, namenjeni za vlake velikih hitrosti v Belgiji, sodi zraven zgodba o mestu Liege in njegovi železniški postaji. Liege je kulturno in gospodarsko središče Valonije, v katerem stoji ena izmed najslikovitejših železniških postaj v Evropi. Slike po starodavnem pregovoru pomenijo več kakor tisoč besed, zato vas vabim, da si v rubriki Tujina ogledate železniško postajo nove generacije.

Na Dunaju že dalj časa gradijo glavno železniško postajo, ki bo zgrajena predvidoma 2015. Dunaj bo tako prvič v zgodovini dobil glavno železniško postajo. Postaja pa bo tudi največja in najbolj prometna v naši bližini, na njej bo namreč prestopalo več kakor 120 tisoč ljudi in nanjo vozilo okrog tisoč vlakov na dan. Prav ste prebrali, vse to v enem dnevu! Napredovanje gradnje lahko obiskovalci spremljajo z razglednega stolpa ob gradbišču, Bahnorama. O tem pišemo v reportaži iz tujine.

Čeprav smo že vsi v spomladanskem vzdušju, so spomini na zimo še precej živi. V rubriki si lahko preberete o vtisih udeležke smučarskega tečaja, ki so ga pripravili in na njej sodelovali naši sodelavci, železničarji. Udeleženci so bili nad tečajem navdušeni in so že ob koncu tečaja upali, da se naslednje leto ponovi.

Spoštovani, želim vam prijetno branje!

Mag. Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovorni promet, d. o. o.

»Če bomo zagotovili ustrezno kakovost, tudi ustrezno plačilo zanjo ne bo težava.«

Gospa Rozman Dacar, lani ste v podjetju občutno zmanjšali izgubo. Na kakšen način ste to dosegli?

Tovorni promet je eden izmed najpomembnejših členov skupine Slovenske železnice in je tudi najbolj izpostavljen dogajanju na trgu.

Leto 2012 je bilo zaradi kriznih razmer nepredvidljivo. Stanje v avtomobilski, gradbeni, lesni ter papirni industriji je močno vplivalo na prevoze po železnici. Kupci niso imeli kratkoročnih načrtov, zapirali in zmanjševali so proizvodnjo, vsak teden so spreminjali dinamiko prevozov, tako da smo zelo težko načrtovali izvajanje storitev. Na trgu je bila tudi omejena količina razpoložljivega blaga, zaradi česar so več poslov prevzeli zasebni operaterji, ta trend pa se še nadaljuje.

Kljub težki situaciji sodimo, da je bilo leto 2012 za SŽ-Tovorni promet, d. o. o., relativno uspešno, saj smo v danih razmerah in glede na stanje na trgu dosegli zadovoljive rezultate tako pri količini prepeljanega tovora kot tudi višini doseženih poslovnih prihodkov.

Močno zmanjšane obstoječe prevoze in nekatere izgubljene smo delno nadoknadili z novimi prevozi, ter dosegli poslovni rezultat, ki je bil v primerjavi z drugimi prevozniki v regiji boljši.

Leta 2012 smo glede na leto 2011 močno popravili rezultat iz poslovanja, skoraj za 12 milijonov evrov. Res pa je, da je bil leta v 2012 še vedno negativen, v višini slabe štiri milijone. Ker nam razmere na trgu niso dopuščale zadržati nekaterih prevozov in prihodkov na ravni leta prej, smo morali poseči tudi po ukrepih na stroškovni strani,

tako pri notranjih kot tudi pri zunanjih dobaviteljih in deležnikih. Stroške smo zmanjšali za več kakor osem odstotkov.

Ti rezultati so spodbudni, lahko podobno pričakujemo tudi letos?

Za SŽ-Tovorni promet je letos ključno obdržati raven obsega prevozov iz preteklega leta, kljub neugodnem stanju v gospodarstvu.

V letošnje leto, ki bo z gospodarskega vidika še vedno težko in negotovo, smo vstopili z optimizmom. S tržno usmerjenim poslovanjem, krepitvijo prepoznavnosti, razvojem logistične infrastrukture in dopolnilnih aktivnosti bomo še nadaljevali. Še naprej bomo razvijali sodelovanje in projekte s partnerji in poskušali pridobiti nove kupce, v tujini in doma.

Za zagotovitev pozitivnega rezultata poslovanja pa bodo nujni tudi posegi na stroškovni strani. S spremembo mikroorganizacije in optimizacijo ter racionalizacijo poslovanja želimo na eni strani izboljšati strokovno učinkovitost, hkrati pa ohraniti oziroma izboljšati zanesljivost prometa tovarnih vlakov.

Kakšni pa so dolgoročni načrti Tovornega prometa in kakšna je vloga podjetja v evropskem železniškem sektorju?

Moramo postati stroškovno učinkovitejši, torej mora biti rast odhodkov počasnejša od rasti prihodkov. V Sloveniji moramo zadržati zelo visok tržni delež in biti največji organizator prevoza. Zagotoviti moramo dobičkonosno poslovanje, ki bo temelj razvoja in rasti, kar pa bo, če se bo kriza še dolgo nadaljevala,



mag. Melita Rozman Dacar

težko doseči. Strateško se bomo povezovali s partnerji doma in v tujini in krepili lastno prodajno mrežo v tujini.

Naš dolgoročni cilj je postati pomemben regionalni prevoznik in ponudnik celovitih logističnih storitev v Srednji in Jugovzhodni Evropi. Cilj je tudi obvladovati blagovne tokove na celotni prevoznici poti, predvsem na relacijah v kopenskem tranzitu, iz Kopra in vanj, do ključnih evropskih gospodarskih centrov in logističnih terminalov. Izjemno pomembni so tuji trgi in predvsem neposredni dostop do kupcev v

tujini. Prevladujočo vlogo moramo prevzeti tudi na prevozih na X. koridorju, kjer so prevozi v zadnjih obdobjih najbolj upadli.

V katerih segmentih lahko najbolj konkuriramo z drugimi ponudniki železniških prevozov? Kje so ključne prednosti SŽ-TP in kje šibka mesta?

Kljub svoji majhnosti lahko glede logističnega znanja in izvajanja storitev konkuriramo komur koli. Naša prednost je, da se kupcem prilagajamo in

poskušamo izpolnjevati njihove želje in zahteve. Specialisti smo vsekakor v segmentih, ki zahtevajo organizacijo prevoza masovnih tovorov v kratkem času. V zadnjem času delamo na več projektih, kjer skupaj s kupci razvijamo logistične storitve zbiranja manjših količin blaga ter njihovo odpravo v kompletnih vlakih za tujino. Prav tako je v zadnjem času vidnih kar nekaj odličnih rezultatov pri prevozu pošilk večjih dimenzij, ki zahtevajo še posebej veliko znanja in priprav za izvedbo.

Šibka mesta so vsekakor infrastrukturne ovire, zapore prog, dela na nekaterih odsekih ... praktično vsak dan se ukvarjamo s spreminjanjem organizacije prevozov, kar pomeni slabšo kakovost za kupca, mogoče nezadovoljstvo kupca. V teh časih lahko zaradi tega izgubimo težko pridobljeni posel ali pa ne moremo uresničiti načrtov.

Prav tako je naša šibkost to, da nimamo industrijskih tirov do končnih kupcev, voznega parka, kakršnega bi potrebovali, in da imamo visoke stroške dela.

Konkurenčnost bi lahko še precej povečali, če bi država prilagodila višino uporabnine glede na stanje železniške infrastrukture, s katero se moramo spopadati pri svojem poslovanju, oziroma če bi ohranila ali zmanjšala delež prispevka, ki ga plačujemo pri električni energiji za financiranje pridobivanja obnovljivih virov energije.

Tovorni promet je najbolj izpostavljen dogajanju na trgu in se sooča s krizo, ki močno vpliva na realizacijo poslovanja, kot tudi na motivacijo zaposlenih. Delati znamo, zato moramo kljub slabšim napovedim ostati optimistični. Ker verjamem v zaposlene v Tovornem prometu, sem prepričana, da nam bo skupaj uspelo prebroditi krizo in morebitne druge težave.

Kakšno je vaše mnenje o evropski zakonodaji, ki poskuša urejati področje železniških prevozov v Evropi, zanima me predvsem vaše mnenje o odpiranju trgov in vstopu

zasebnikov na trg železniških prevozov.

Menim, da tako evropska zakonodaja kot naša država nista preveč naklonjeni železnici. Če samo pogledamo prevoz nevarnih snovi, masovnih tovorov, kontejnerjev ... vse to bi lahko prevažale železnice, ne pa da se ceste dušijo pod težo tovarnjakov.

Vsekakor bi morali na ustreznih institucijah pripraviti takšno zakonodajo in ukrepe, ki bi začeli spodbujati prevoz po železnici. Omeniti je treba predvsem minimalni obseg onesnaževanja, hrupa, nesreč, zastojev v železniškem prometu v primerjavi s cestnim prometom.

Menite, da lahko tuji konkurenti – zasebna podjetja ali nacionalni prevozniki – občutno vplivajo na tržni delež pri nas?

Seveda, naši konkurenti vplivajo predvsem na zmanjšanje tržnega deleža, saj v večini prevzemajo posle, ki smo jih prej izvajali mi. Prvi tuji prevozniki so s prevozi začeli leta 2009 in so zdaj na približno 5-odstotnem tržnem deležu na železniškem transportnem trgu. Ocenjujemo, da se bo ta delež še povečeval, če primerjamo razmere v drugih državah, ki so se s tem srečevale že prej.

Ne glede na konkurenco, pa se ne smemo prepustiti prevelikemu pesimizmu. Iz tega moramo potegniti nekaj dobrega, nekaj več. Strniti moramo vrste in biti predvsem boljši od konkurence, tako v prodajnem kot tudi v proizvodnem pogledu, četudi se je treba od konkurence kaj naučiti. Kakovostne storitve, ki jih izvajamo, morajo prepričati naše kupce, da izberejo nas.

Kakšno je vaše mnenje o skupnem logističnem holdingu, kot načinu, s katerim Slovenija skupno konkurira na evropskem trgu?

Menim, da je logistični holding nujen in da smo le tako lah-

ko konkurenčnejši na trgu. V mislih imam na primer holding SŽ in Luke Koper. Gledati moramo predvsem na pozitiven učinek vseh udeležencev logističnega holdinga, seveda pa mora biti vsak udeleženec holdinga specialist na svojem področju, saj se le tako lahko dosega ustrezne sinergije.

Kako pomembni so za razvoj Tovornega prometa trgi Jugovzhodne Evrope?

Za nas so ti trgi ključnega pomena. Naš cilj je postati regionalni prevoznik in ponudnik celovitih logističnih storitev v Srednji in Jugovzhodni Evropi. Ta cilj si postavljamo tudi zaradi dejstva, da se je včasih po X. koridorju mimo Dobove vozil tovar v količini prek deset milijonov ton, danes pa le petina tega. Ključni cilj je ujeti potencial, ki ga na tem trgu vidimo in se danes vozi ali po cesti, po konkurenčnem železniškem koridorju ali pa po obvoznih morskih poteh. To želimo doseči s partnerji na tem prostoru.

Za nas so trgi Jugovzhodne Evrope ključnega pomena.

Letos se boste predstavili na sejmu logistike v Münchnu. Katere so ključne storitve, ki jih boste predstavili evropski in svetovni javnosti?

Logistični sejem v Münchnu je za nas eden izmed pomembnejših dogodkov. Tu se srečujejo nacionalne železniške uprave, organizatorji prevozov, kupci storitev, predstavljajo se najemodajalci in prodajalci vagonov ... torej vse, kar nekaj pomeni v logistiki. Tako kot pred dvema letoma se bomo tudi letos predstavljali skupaj s SŽ-VIT, kar se je pokazalo za zelo dobro. Tako mi kot oni imamo kar nekaj skupnih poslovnih partnerjev in marsikdaj lahko zaključimo dobro sodelovanje in pripravimo kompletno storitev za kupca.

Predstavili se bomo v najboljši luči s svojimi storitvami in zgledi dobre prakse. Bistveno je tudi, da se srečamo s ključnimi kupci,

dogovorimo za sodelovanje in pridobimo nove posle.

S čim se ukvarjate ob – verjamem, da zaradi natrpanega urnika dokaj redkih – popolnoma prostih dneh?

Na prvem mestu je družina, tiste skupne trenutke, ki jih je zaradi ogromno aktivnosti vseh članov družine včasih premalo, poskušamo preživeti čim več skupaj. Veliko časa preživimo na posestvu, kjer imamo kar nekaj živali, vrt, pomembna so nam skupna pripravljana obrokov, družinska kolesarjenja, poleti morje, pozimi smučanje. Rada pa tudi poslušam modrovanja svojih nadobudnih najstnic, kako bi spremenili svet.

Zelo rada tečem, žal v zadnjem času bolj malo, in to moram popraviti. Prav tako se s prijateljicami sproščamo ob ritmičnih zumbe. Starejša hči se ukvarja s plesom, tako da mi ritmi hip-hop niso tuji, mlajša pa rada jezdi konje, tako da je prosti čas prilagojen tudi njunima dejavnostima, bolj v slogu »taxi mami«. Seveda pa mi je v veselje tudi kakšen klepet s prijateljicami ali dobra knjiga, ki zamenja prihodkovne postavke, analize, ukrepe ...

Bližajo so toplejši pomladni dnevi, bi bralcem Nove proge lahko priporočili kakšen izlet ali dejavnost?

Priporočam le, da ga preživijo v naravi, pa ne glede na to, ali je to dobro organiziran izlet ali pa le delo na vrtu, kolesarjenje, sprehod. Bistvo je, da se napolnimo s pozitivno energijo, ter da proste trenutke preživimo s tistimi, ki jih imamo radi.

Želite še kaj dodati?

Vsem bralcem Nove proge želim vse najlepše in da bi lepo preživeli praznike, ki prihajajo. Novi progi pa veliko dobrih članov in da bi čim večkrat poročali o dobrih novicah v Tovornem prometu.

Najlepša hvala za pogovor!

Slovenske železnice skupaj s Carinsko upravo v boju proti goljufijam

Direktorica SŽ-Tovorni promet, d. o. o., mag. Melita Rozman Dacar in generalni direktor Carinske uprave RS Rajko Skubic sta 20. marca podpisala dogovor o medsebojnem

sodelovanju v boju proti goljufijam ter dogovor o izmenjavi in uporabi podatkov.

SŽ-Tovorni promet bo ob sumu carinske goljufije carini posredoval določene podatke,



povezane s tovarom. Carina si bo prizadevala, da bi bil obseg carinskih kontrol kljub potrebnemu povečanju carinskega nadzora kar najmanj moteč za SŽ-Tovorni promet. Organizaci-

rala bo tudi seminarje in predavanja. Dogovora nadomeščata do zdaj veljavna dogovora, ki ju je Carinska uprava RS sklenila s Slovenskimi železnicami v letih 2002 in 2003.

Imenovan novi pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic

Poslovodstvo Slovenskih železnic je za pomočnika generalnega direktorja za področje ekonomike imenovalo magistra Tomaža Kraškovića.

Tomaž Krašković je po izobrazbi magister ekonomskih znanosti. Pred imenovanjem na novo delovno mesto je med drugim delal kot di-

rektor sektorja za finance v Telekomu Slovenije in kot direktor podjetja Marmor Hotavlje, d. d. Z delom je začel prvega aprila. Nado-

mestil je Nado Drobne Popovič, ki je bila imenovana za članico uprave Slovenske odškodninske družbe.



Novo postajališče v Rodici (foto: Miha Ulčar)

Novo postajališče v Rodici

Šestnajstega aprila je v Rodici potekala slovesnost ob odprtju obnovljenega postajališča.

Občina Domžale je poleg postajališča uredila tudi sedemnajst parkirnih mest in kolesarnico. Skupna vrednost projekta je znašala dobrih sto tisoč evrov.

Župan občine Domžale Toni Dragar se je ob odprtju zahvalil investitorjem in izvajalcem, pohvalil prizadevanja občanov in med drugim dejal, da upa, da bo novo postajališče rabilo svojemu namenu in občanom olajšalo potovanje v Ljubljano ali Kamnik.

Skupaj odlični pri prevozih tovora izjemnih dimenzij

Na Slovenskih železnicah smo spet presegli rekord pri prevozu izjemno težkega tovora.

Sredi aprila smo med postajama Maribor Tezno in Šoštanj prepeljali kompozicijo z Alstomovim transformatorjem, namenjenim v TEŠ Šoštanj.

Vlak, s katerim smo transformator prepeljali, je tehtal 610 ton, bil dolg 102 metra in imel 38 osi. Transformator, ki sam tehta 355 ton, je bil naložen na posebnem, 32-osnem vagonu podjetja Felbermayr.

Priprave in prevoz transformatorja

Transformator, ki je v Šoštanj prispel 17. aprila, so izdelali v Turčiji, ga z ladjo prepeljali v Rotterdam, od tam po železnici do Šoštanja in ga nazadnje dober kilometer peljali še na posebnem cestnem vozilu.

Naši strokovnjaki so začeli s pripravami na prevoz dobro leto prej. Zaradi izjemnih dimenzij in teže tovora je bilo najprej treba na celotni progi locirati in pripraviti kritične odseke proge ter določiti maksimalne hitrosti. Zaradi omenjenega prevoza



Tovorni list pošiljke



Prevoz kompozicije čez dravski most v Mariboru

je bilo treba na primer dodatno okrepiti most čez Dravo v Mariboru in več drugih odsekov na progi do Šoštanja.

Pripravi infrastrukture je sledilo usklajevanje voznega reda posebnega vlaka zaradi varnostnih in drugih zahtev.

Vlak so spremljali spremljevalci pošiljatelja, ki so skrbeli za uravnavanje bočnih in vertikal-

vlak spremljali, če je bilo treba pri prevozu odstraniti ali popraviti signalno opremo. Vlak, ki je po Sloveniji prevozil dobrih sto kilometrov, se na poti ni smel srečati z nobenim železniškim vozilom.

Dobro sodelovanje

Prevoz transformatorja je bil zgled dobrega sodelovanja med podjetji v Skupini SŽ. Prevoznik je bilo podjetje SŽ-Tovorni promet, d. o. o., za pripravo infrastrukture, načrtovanje in spremljanje posebnega vlaka so skrbeli strokovnjaki iz SŽ-Infrastruktura, d. o. o., za vlečna vozila in vagone pa so skrbeli strokovnjaki SŽ-VIT, d. o. o.



Previdnost pri uvozu v predor



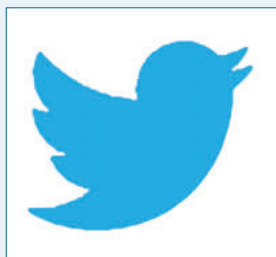
S petimi kilometri na uro in nekaj centimetri od sten skozi predor

nih pomikov pošiljke, ter strokovnjaki Slovenskih železnic. Zaposleni pri SVTK so posebni

Slovenske železnice od marca tudi na Twitterju

Twitter je spletno družbeno omrežje, ki omogoča hitro in jedrnatno izmenjavo sporočil in mikroblogging storitve. Uporabniki lahko pošiljajo kratka sporočila – do 140 znakov –, ki jim pravijo »tweeti«.

Omrežje je zelo priljubljeno, v zadnjem času pa



pridobiva uporabnike še posebej hitro. Po nekaterih raziskavah naj bi se število uporabnikov tega spletnega družbenega omrežja približevalo 500 milijonom po vsem svetu. V Sloveniji naj bi bilo dobrih 25 tisoč uporabnikov Twitterja.

Za Slovenske železnice je Twitter dobrodošel, saj lahko potnike prek njega kar najhitreje obveščamo o raznovrstnih informacijah takoj, ko se zgodijo. Poleg tega pomeni pomemben korak pri nadaljnjem razvoju skupine SŽ. Vabimo vas, da se nam pridružite.



Evropska komisija potrdila sofinanciranje komunikacijskega sistema na železniškem omrežju

Evropska komisija je sredi marca izdala sklep o potrditvi sofinanciranja projekta uvedbe digitalnega radijskega komunikacijskega sistema, GSM-R, na slovenskem železniškem omrežju iz sredstev kohezijskega sklada. Gre za projekt v javno železniško infrastrukturo, ki ga vodi Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Projekt

Projekt uvedbe digitalnega omrežja je del operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013.

Celotna vrednost projekta znaša 149,5 milijona evrov in

bo v višini 99,9 milijona evrov sofinancirana iz kohezijskih sredstev.

Kaj bo zgrajeno in kdaj?

V okviru projekta bo zgrajeno železniško radijsko omrežje GSM-R, v skupni dolžini približno 1200 kilometrov, ki bo poleg radijskih naprav obsegalo tudi gradnjo potrebnih kabelskih tras in vse druge potrebne kabelske povezave.

Postavljenih bo več kakor 250 baznih postaj, nabavljene bodo mobilne radijske naprave za operativno osebje in vzdrževalna vozila upravljavca javne železniške infrastrukture. Vzpostavljen bo tudi centralni nadzorni sistem in upravljavski

center za celotno novo zgrajeno omrežje. V sklopu projekta bo izvedeno tudi usposabljanje osebja za upravljanje in vzdrževanje novega omrežja.

Sofinancirani projekt, ki bo udejanjen do konca leta 2015, je namenjen zgraditvi in vzpostavitvi digitalnega radijskega komunikacijskega sistema na celotnem omrežju javne železniške infrastrukture v Sloveniji.

Zakaj GSM-R?

Države v Evropi zaradi nepovezanega razvoja uporabljajo različne radijske komunikacijske sisteme, kar po eni strani povzroča visoke stroške gradnje in vzdrževanja, po drugi pa tehnične in časovne ovire v

železniškem prometu. Različni sistemi so namreč med sabo nezdružljivi.

Ob čedalje večji ekonomski soodvisnosti držav EU se je razvijalo tudi poenotenje železniške radijske komunikacije. Kot standard se je v Evropi sprejela uporaba sistema GSM-R. Sistem je predpisan in obvezen v okviru specifikacij interoperabilnosti na vseh progah.

Sistem GSM-R pomeni pomembno stopnico pri uvajanju sodobnih sistemov upravljanja železniškega prometa, ki omogočajo izboljšave, večjo propustnost prog ter, v železniškem prometu najpomembnejšo, večjo varnost prometa.

Prva predstavitev knjige Železniška proga Šentilj–Zidani Most

Desetega aprila je v Stekli dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic potekala prva predstavitev knjige Železniška proga Šentilj–Zidani Most.

Knjiga avtorja Marka Koširja in soavtorja Mladena Bogiča je izšla konec marca in opisuje zgodovino prve železniške proge pri nas. Na predstavitvi sta nam avtorja pred-

stavila bogato fotografsko gradivo, nas razvedrila s številnimi zanimivimi anekdotami in nas nasploh navdušila. Med drugim je soavtor Mladen Bogič predstavil tudi svojo interpretacijo Mentartove pesmi, Kdo je mar.

Naslednji dan sta knjigo predstavila v Mariboru, v sredini maja pa jo bosta še v Celju in Zidanem Mostu.



ŽELEZNIŠKA PROGA ŠENTILJ-ZIDANI MOST



Knjigo lahko naročite pri založbi



Andrej Ivanuša, s.p.,

Maribor Borštnikova 33, 2000 Maribor,

Telefon: 041 732-342

E-pošta: andrej.ivanusa@proandy-sp.si

Cena knjige je 30 evrov. Bralci revije Nova proga imate desetodstotni popust.

Knjigo vam pošljejo na vaš naslov; plačilo po povzetju.

Železniška postaja Škofja Loka na Mali Golarjevi kulturni poti

V začetku aprila so nas učenci 5.a razreda Osnovne šole Cvetka Golarja Škofja Loka, z učiteljico Majdo Kosec, v sklopu prireditev ob 50-letnici njihove šole odpeljali na predstavitev projekta Mala Golarjeva kulturna pot. Med znamenitostmi na kulturni poti so uvrstili tudi železniško postajo v Škofji Loki in se o njej marsikaj naučili. Po končanju projekta bodo predstavitvene panoje razstavili tudi v čakalnici

tamkajšnje železniške postaje, da se bodo z Malo Golarjevo kulturno potjo lahko seznanili tudi potniki in obiskovalci postaje.

Na projekt so se učenci začeli pripravljati že lanskega novembra. Zbirali so gradivo, obiskovali knjižnico, zgodovinski arhiv in sokrajane, ki so jim pripovedovali o preteklih dogodkih. Premlevali so ideje in na koncu po lastni presoji izbrali devet lokacij, ki so jih predstavili na

pohodu po Mali Golarjevi kulturni poti.

V izbor so uvrstili raznovrstne značilnosti lokalnega prostora, ki so se jim zdele pomembne, to so tako kulturni spomeniki, naravne značilnosti, tehniška dediščina, tovarne in pomembnejše zgradbe v lokalnem okolju. Za vsako izmed izbranih znamenitosti so pripravili predstavitveni pano s fotografijami, risbami in opisom ter ob njej na kraju samem povedali o njenih

glavnih lastnostih, pripravili pa so tudi skupno zloženko.

Mala Golarjeva kulturna pot predstavlja nastanek osnovne šole in življenjsko pot pesnika Cvetka Golarja, po katerem šola nosi ime, nato nas vodi do cerkve, znamenja in spomenika padlim borcem na Suhi, mimo hribčka Čik, železniške postaje Škofja Loka, gostilne nasproti postaje do tovarne Jelovica ter se konča pred leseno skulpturo Petra Jovanoviča, ki stoji pred njihovo šolo.

Zelo zanimivo in pohvale vredno delo učencev nas je opozorilo na objekte v naši okolici, mimo katerih vsak dan hodimo, pa jih skorajda ne opazimo. Na ta način so nam pokazali, kako pomembno je poznati okolje, v katerem živimo, in se kdaj vprašati, ali ga zares poznamo.

Lepo vabljeni na Malo Golarjevo kulturno pot!

Marjana Lesar Slovnik



Nenasilno sporazumevanje

Vsak dan se med sabo sporazumevamo na najrazličnejše načine. Na slednje še posebno vplivajo naša zrelost, čustvena in socialna inteligentnost. Lahko rečemo, da je način, kako se sporazumevamo z drugimi ljudmi, odraz naše celotne osebnosti. Od načina sporazumevanja pa je najpogostejše odvisno, kakšno mnenje si drugi ljudje ustvarijo o nas, pa tudi, kakšno mnenje si bomo sami ustvarili o drugih ljudeh in o njihovih osebnostnih kvalitetah. Tudi če ne želimo komunicirati in se distanciramo od drugih, je to oblika sporazumevanja, ki nekaj sporoča drugim, kakor tudi govori o nas samih.

Sporočanje se prične z našim rojstvom. Dojenček z jokom sporoča, da je lačen, moker, morda prestrašen in potrebuje pozornost svojih skrbnikov, torej njihov odziv na svoje potrebe in zadovoljitev le-teh. Otrok pozneje z besedami izraža svoje potrebe. Če odrasli otrokovih potreb ne zadovoljuje ali je v teh potrebah otrok prezrt, neslišan, bo začel razvijati prilagoditvene obrambne mehanizme preživetja in osebnost, s katero bo izražal svojo samozadostnost, ki se pozneje v odraslosti lahko potencirano izraža v narcistični osebnostni motnji ali v drugih motnjah.

Odrasli se med sabo navadno sporazumevamo tako, da izražamo svoje potrebe, želje, pričakovanja, razmišljanja, stališča ipd. Čeprav je jasna in neposredna komunikacija najbolj sporočilna oblika med odraslimi, vseeno pričakujemo, da bodo drugi, še posebno naši najbližji in najdražji, znali prebrati ali uganiti naše želje, potrebe in misli ter jih kar najbolje uresničiti in zadovoljiti. Nema-lokrat pa so naša trdna prepričanja merilo za vedenje, mišljenje, čustvovanje in delovanje, ki ga pričakujemo tudi od drugih ali jim ga celo »vsiljujemo«. Vse

to najpogostejše počnemo v trdnem prepričanju, da delamo in ravnamo prav in dobro, ne samo zase, temveč tudi za druge, celo v blagor širše družbene skupnosti. V primeru dobrotamernega sledenja takšnemu prepričanju ki je nemalokrat zmotno, lahko povzročamo krivico in škodo tako sebi kot bližnjim, s katerimi delamo ali živimo.

Sporazumevanje na delovnem mestu

Sporazumevanje je lahko težavno tudi na delovnem mestu. Včasih ne znamo dovolj jasno izraziti svojih pričakovanj, zahtev ali nas je strah, da bi drugega z jasno besedo prizadel. Zato iščemo besede in jih »zavijamo v celofan« ali pa se sporazumevanju na različne načine izogibamo. Takšne oblike sporazumevanja uporabljamo, ker se bojimo sogovornikovega odziva na naše zahteve, misli in pričakovanja, ki bi bil lahko v nasprotju s tem, kar si sami želimo, in morda tudi negativen. Po drugi strani pa so lahko posamezniki, ki so v svojem izražanju popolnoma neposredni, odkriti in odločni (za katere je torej značilna odprta in neposredna komunikacija), za druge moteči. O takšnih ljudeh rečemo, da nimajo dlake na jeziku. Drugi lahko njihovo komunikacijo doživljajo kot napad nase, morda tudi kot obliko mobinga in jo težko sprejemajo. Ob zelo jasni zahtevi, še posebno, če ta pride s strani njim nadrejene osebe, se lahko počutijo osebno napadene, in so ob tem travmatizirani. Ker niso vajeni takšne jasne, neposredne komunikacije, ob tem »zmrznejo« in se ne odzivajo. Ker gre za komunikacijo, kjer se posameznik sporazumeva neposredno in pri tem ne upošteva dovolj sogovornikovih zmožnosti in njega samega, temveč sledi predvsem

svojih ciljem, lahko rečemo, da takšno sporazumevanje največkrat ne obrodi sadov, saj ni najbolj taktično, diplomatsko in empatično ter ne upošteva dovolj sogovornika in njegovega doživljanja.

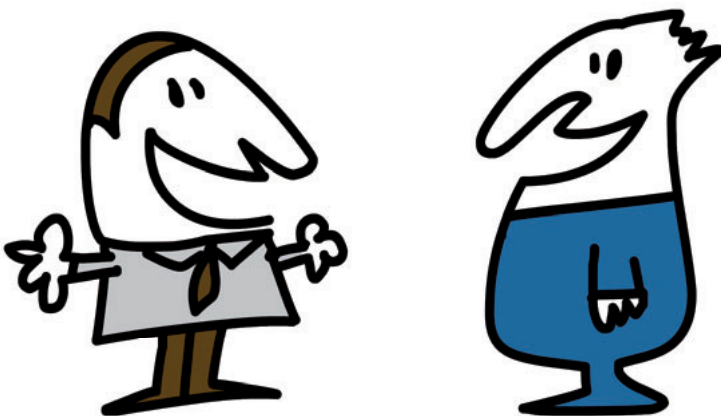
Štirje elementi dobrega sporazumevanja

Avtor Marshall B. Rosenberg v svoji knjigi *Nenasilno sporazumevanje – jezik življenja*, omenja štiri pomembne elemente sporazumevanja. Ko človek zaznava nek dogodek ali vedenje posameznika, je po njegovem mnenju najpomembnejše, da je sposoben ta dogodek doživljati. Ljudje pogosto naredimo napako, ker dogodek ali vedenje najprej ocenjujemo in vrednotimo. Ob tem gre za subjektivno sodbo o nekem vedenju ali dogodku. Rosenberg svetuje, da dogodek najprej dobro opazujemo in si nato odgo-

čustva jih pri tem spremljajo, ne znajo dovolj jasno in podrobno opisati. Naslednji korak nenasilnega sporazumevanja je, da se vprašamo, kakšne so pri tem naše potrebe? Katere potrebe so povezane s temi občutki, ki smo jih prepoznali? Nekateri imajo včasih težave tudi pri zaznavanju svojih potreb in želja. Kadar poznamo svoje potrebe in želje, takrat lahko izražamo tudi svoje zahteve. In to so po Rosenbergu štiri zakonitosti, ki so temelj dobrega, nenasilnega in sočutnega sporazumevanja. Bolj, ko smo sposobni biti v stiku s samim sabo, s svojimi čustvi, potrebami, bolj bomo samozavestni in sposobni dobrega in nenasilnega sporazumevanja.

Vzorec sporazumevanja

Vzorca ali načina komuniciranja se naučimo v primarni družini. Na njegovo oblikovanje



vorimo na vprašanje, ali nam je to, kar drugi počne všeč ali ne? V nadaljevanju naj se vprašamo, kako se ob tem počutimo, kaj torej čutimo, ko gledamo početje drugega? Pogosto imamo namreč težave z izražanjem svojih čustev strahu, jeze, prizadetosti, užaljenosti, ponižanja. Mnogi na vprašanje, kako se počutijo, odgovarjajo bodisi s slabo bodisi z dobro. Kakšna

v prvi vrsti vpliva odziv staršev na otrokove potrebe, nato pa tudi vzdušje, ki vlada med očetom in mamo, ki ga otrok posrkava v svojo osebnost. Če sta se starša izmikala konfliktom in jih nista reševala funkcionalno in uspešno, se tudi otrok nauči izmikanja problemom in ne rešuje konfliktov, ki so normalni in nujni v vsakem odnosu. Tak otrok se bo pozneje kot odrasel

tudi bal konfliktov in se jim izmikal ter naredil vse, da se jim izogne. To pa slabo vpliva na pristne in funkcionalne medsebojne odnose.

Kadar v medsebojnih odnosih začutimo, da prihajamo v težave, v konflikte in se to ne-nehno ponavlja, se lahko vprašamo, ali ni to morda tudi naš problem? Ali imamo tudi sami kaj pri tem, da vedno naletimo na ljudi, s katerimi se zapletemo v konflikt? Ali so res samo drugi odgovorni za to, da se tako pogosto počutimo neprijetno, nerazumljene, neslišane, nesprejete, pod pritiskom drugih? Morda se tako počutimo celo v partnerskem odnosu?

Biti v stiku s samim sabo

Kako pa naj se naučimo prisluhniti svojim čustvom in izražati svoje potrebe? Ko zaznamo nek dražljaj iz našega okolja,

vedenje ali dejanje drugih, se vprašajmo, kako se zdaj ob tem počutimo? Če do sedaj nismo bili večji izražanja svojih občutkov, skušajmo izboljšati besednjak svojih občutkov. Pri tem ni prav ali narobe, kar čutimo. Dovolimo si čutiti, kar čutimo. Ko postanemo izkušenejši v zaznavanju in ubesedenju svojih občutkov, se lahko vprašamo, zakaj se tako počutimo, kaj je povzročilo te občutke? Kdaj smo se že tako počutili (npr. kot otroci)?

Napake v sporazumevanju

Največja napaka v medsebojnem sporazumevanju je, da dejanje ali vedenje drugih takoj ovrednotimo, ga ocenjujemo in na tej podlagi druge kot osebnosti subjektivno obsodimo. To pa je ovira, ki odtuja in onemogoča učinkovito in sočutno sporazumevanje. Dejanja in ve-

denje drugih torej ocenjujemo in vrednotimo po merilih lastnih prepričanj, vrednot, izkušenj, znanja ipd., in to pripisemo njihovim osebnostim. Zato so to vedno subjektivne sodbe, ki ovirajo empatično vživljanje v drugega človeka, v njegove omejitve in sposobnosti določenega vedenja in dela.

Druga pomembna napaka, ki jo delamo v sporazumevanju, je, da vedenje in dejanja določene osebe poistovetimo s to osebo. Neko vedenje ali izdelek/dejanje kritiziramo na primer z besedami: »Ti si nesposoben.«; »Ti si len.«; »Ti nimaš pojma o tej zadevi.« ipd. Primernejši način izražanja je: »S tvojim izdelkom nisem zadovoljen.«; »Vem, da si sposoben pripraviti boljše poročilo.«; »Kaj, če bi si na tem področju pridobil še dodatno potrebno znanje?« ipd. Kritika je pomembna, kadar se nanaša na vedenje, dejanje, na izdelek. Takšna kritika ni usmerjena na osebo, zato je kot ogledalo, ki nam pomaga k spremembi, izboljšanju in osebni rasti. Takšna kritika ne ponižuje in se ob njej ne počutimo prizadeti.

Postavljanje zahtev

Kadar se zavedamo svojih občutkov, kako se ob nekem dogodku počutimo, takrat bomo ob tem lažje prepoznali tudi svoje potrebe. Zavedanje svojih občutkov in svojih potreb pa nam bo pomagalo postavljati bolj jasne meje in zahteve v odnosu do drugih ljudi, tudi do nam nadrejenih. Ne bomo dovolili, da nas drugi ponižujejo, zasmehujejo, žalijo in podobno. V komunikaciji, ko se bomo počutili prizadeti, ali ponižani, bomo sposobni jasno izraziti, da nam takšna komunikacija ni všeč in da pričakujemo drugačno sporočanje. Na ta način se bomo lažje postavili zase, ohranili svoje samospoštovanje in svoje dostojanstvo.

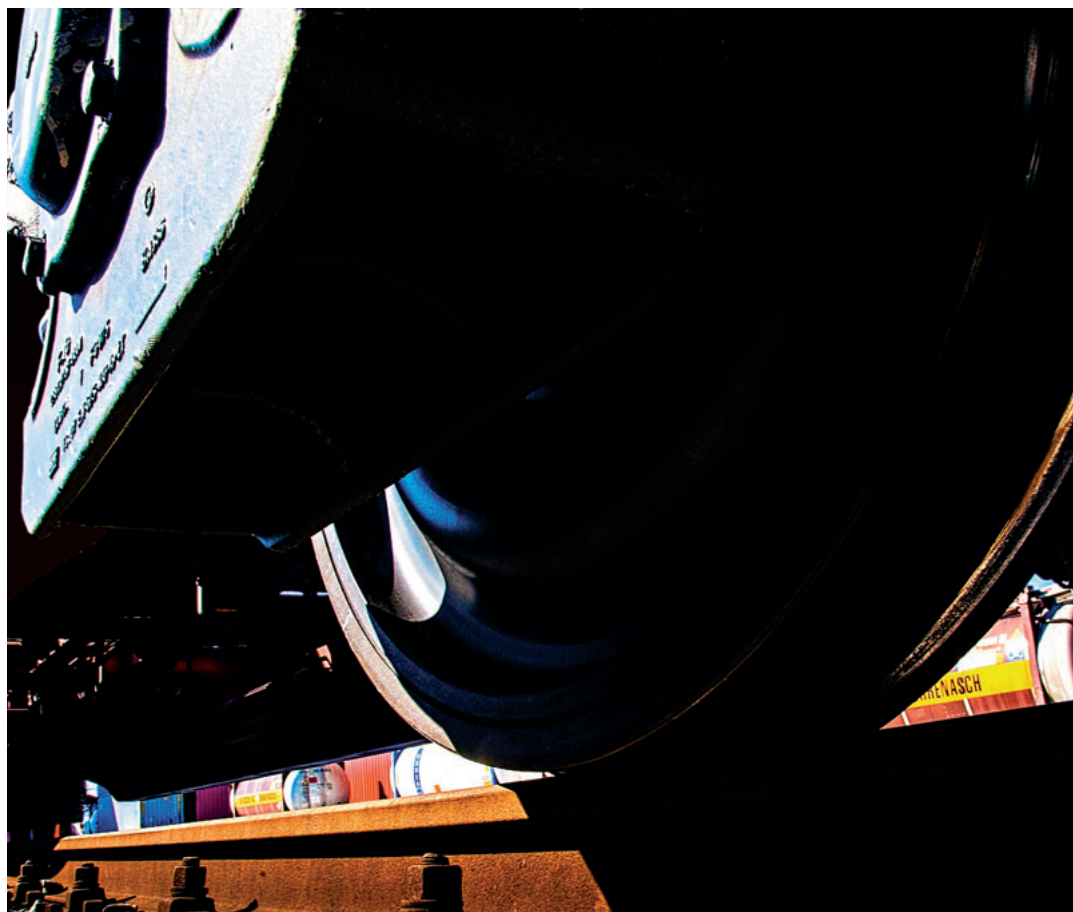
Sporazumevanje kot dvosmerni proces

Nikoli se ne moremo sporazumevati sami. Sporazumevanje vedno poteka med najmanj dvema osebama. Zato tudi konflikti, ki pri tem nastajajo niso samo plod ene osebe, temveč so odraz različnih prepričanj, pričakovanj, potreb, videnj in pogledov ene in iste stvari. Skratka, za konflikt sta vedno odgovorna oba, ki sta v komunikaciji boji konfliktov in se umika, ker so neprijetni občutki v konfliktu zanj tako moteči, da ne zmore vztrajati pri postavljanju meja in izražanju svojih jasnih želja in zahtev. Lahko se zgodi celo to, da druga oseba sama pri sebi ne ve, kaj bi v konkretni situaciji sploh želela, kaj so njene trenutne potrebe. Ko pa se neprijetni občutki kopičijo, nemalokrat pod pritiskom eksplodirajo v različnih oblikah. Lahko se izrazijo na primer v neprimernem odzivu na konflikt ali v neki bolezni. Zato je pomembno, da človek sproti predeluje svoje občutke jeze, stiske, razočaranja, da ga vse to ne razjeda in da ne izbruhne nekontrolirano in v nepremišljeni reakciji.

Vsi imamo izkušnjo in se zavedamo, da je lahko sporazumevanje pogosto težavno. Vendar je vsako neuspešno sporazumevanje lahko priložnost, da se iz slednje nekaj naučimo. Svojo večino sporazumevanja bomo lažje izboljšali, če bomo neuspešno sporazumevanje v določeni situaciji vzeli za trening in v prihodnje upoštevali tudi potrebe sodelavcev.



Kolo



Ali veste, da je bilo najstarejše leseno kolo na svetu, staro več kot pet tisoč let, najdeno pri raziskavah ostankov kolišča na Stari gmajni pri Vrhniki? Ekipa Inštituta za arheologijo SAZU ga je našla leta 2002, po mnenju strokovnjakov pa je kolo pripadalo prazgodovinskemu dvokolesnemu vozu. Skrbno izdelano kolo iz žilavega in trdega jesenovega lesa se uvršča v sam vrh svetovne dediščine!

To je bil prvi korak k nastanku železnice, miniti pa je še moralo nekaj tisočletij, preden so se v začetku srednjega veka kolesu pridružile tirnice, resda zelo primitivne, v obliki vzporednih desk z obrobo, ki so vodila kolesa jamskih vozičkov. Preskočimo kakih dvesto let, toliko, da se znajdemo na začetku industrijske revolucije v 18. stoletju, ko sta se pridobivanje in uporaba železa močno razširila. Takrat so lesene deske, ki so se vse prehitro obrabljale, dobile oblogo iz železnih trakov. To je podaljšalo njihovo življenjsko dobo, imelo pa je tudi negativen učinek, ker so se sedaj prehitro obrabljala lesena kolesa.

Gledano z današnjimi očmi je bila rešitev preprosta in logična, očitno pa ne tudi za tisti čas. Miniti je moralo skoraj pol stoletja, da je litoželezno kolo zamenjalo lesenega. Sedaj so na vozičke lahko naložili neprimerno več tovora, kar pa je prineslo novo težavo. Železni trakovi, ki so ščitili deske, povečane obremenitve niso zdržali. Sedaj se je razvoj močno pospešil in potrebna so bila samo še tri desetletja, da se je pojavila litoželezna tirnica. Prve so ulili leta 1767 v angleškem Coalbro-





okdalu, imele pa so pravokoten presek ter ušesa z luknjami, da so jih lahko pritrdili na pragove. Hitro pa so se pojavili še drugi sistemi in kmalu je prevladala tirnica z L presekom, po katerih so vozili vozički s kolesi brez sledilnih vencev. Zaradi takih koles so lahko na krajše razdalje vozili tudi izven prog. Celo prva parna lokomotiva, ki jo je konstruiral Richard Trevithick leta 1804, je tekla po takih tirnicah. Šele v 30-tih letih 19. stoletja je zaradi praktičnosti in večje zdržljivosti prevladala tirnica z glavo in peto, kakršno uporabljamo še danes.

Skoraj dvesto let pozneje 1.400.000 kilometrov železniških tirov prepleta svet in nešteto koles prepelje dnevno na milijone ton tovora na, takoj za vodnim transportom, energetsko in okoljevarstveno najučinkovitejši način.

Slovenske železnice so v tej zgodbi o milijonih koles, ki se kotalijo po jeklenih tirni-

cah, našle delček kruha zase. V SZ-VIT-ovih delavnicah na Ptujju izdelujejo in obnavljajo kolesne dvojice ne samo za domače potrebe, temveč tudi za največje tuje zasebne prevoznike, kar priča o visoki kakovosti njihovega dela. Vsak mesec zapusti močno posodobljene ptujske delavnice več kakor tisoč dvojic.

Zamisel za to kratko zgodbo o kolesu in tirnicah je nastala ob mojem nedavnem ponovnem obisku ptujskih delavnic. Presenetile so me ne le spremembe v delavnicah – novi in prenovljeni prostori, novi stroji in merilne naprave –, temveč tudi silna množica koles.

Krog je poleg krogle najpopolnejša in najracionalnejša geometrijska oblika in kolesa, predvsem železniška, so me kot fotografa vedno pritegovala, a zame slika koles postane popolna šele, ko ji dodam tako nepopolno stvar, kot je človek.



Slovenija ob progi

Na Dolenjsko in v Belo krajino

Zame najlepša slovenska proga pelje čez štiri reke, Ljubljanico, Temenico, Krko in Kolpo. Imela je zelo razburljivo zgodovino. Začeli so jo načrtovati takoj po odprtju proge Dunaj–Trst in jo dokončali tik pred začetkom prve svetovne vojne. Proga je prava slovenska rekorderka po številu odcepi. Najprej se v Grosupljem odcepi proga proti Kočevju, nato v Trebnjem proga proti Sevnici, v Novem mestu je priključek proge v Stražo, v Črnomlju pa so še vidni ostanki načrtovanega odcepa proti Vinici, ki naj bi bil speljan do Vrbovskega na Hrvaškem, tu pa bi se priključil progi Zagreb–Reka.

Vrnimo se v čas pred 160 leti, v leto 1864, ko je Ljubljanska trgovska zbornica sprejela predlog za gradnjo železnice od Ljubljane prek Črnomlja do Karlovca, žal pa tega na Dunaju niso upoštevali. Kot navaja Ivan Mohorič v knjigi Zgodovina že-

leznic na Slovenskem, Slovenci nismo vrgli puške v koruzo. Leta 1874 se je reprezentančna delegacija odpravila k cesarju na Dunaj s prošnjo, da naj podpre graditev dolenjskih železnice. Cesar je kot cesar, sprejel in poslušal slovensko delegacijo, ukrenil pa ni ničesar.

Devet let pozneje je Franc Jožef prišel na obisk v Ljubljano. Ponovno so ga prosili, da se zavzame za dolenjsko progo, vendar spet brez rezultatov. Ivan Mohorič piše o IX. seji Deželnega zbora leta 1886. *Poslanec Deu je opozoril na to, da je položaj v Beli krajini tako žalosten, da zapuščajo posestniki domača ognjišča in se množično izseljujejo v Ameriko. »Kaj pomaga milo podnebje, krasna lega in čvrst narod,« – je vzklil – »če ni prometa in se dolgovi množe.«*

Takrat je prišlo do premika, ker so poslanci ugotovili, da se je treba opreti na lastne sile in

zgraditi železnico samostojno. Deželni zbor je dal poročilo za graditev leta 1891. Koncesijska listina je bila izdana konec istega leta in gradnja se je lahko začela. Progo od Ljubljane do Kočevja so odprli jeseni leta 1893, glavni krak od Grosupljega do Novega mesta pa devet mesecev pozneje. Minilo je celih trideset let od začetka boja za dolenjsko progo, dokončani pa sta bili le dve tretjini! Proti nadaljevanju graditve so bile Južne železnice, ki so se bale konkurence, ki bi jih belokranjska proga naredila Trstu. Tudi Madžari so bili proti povezavi slovenskih in hrvaških prog, ker so hoteli obdržati monopol v reški luki. Zato se je boj za belokranjsko progo nadaljeval naslednjih dvajset let, končno pa so jo odprli 27. maja 1914, petdeset let po prvem načrtu in dva meseca pred začetkom prve svetovne vojne.

Dolenjsko-belokranjska proga je zelo razgibana. Konfiguracija proge kaže, da se proga najprej vzpenja z 228 metrov v Ljubljani na 332 metrov v Grosupljem. Potem se proga 45 kilometrov počasi spušča do 280 metrov v Mirni Peči, v naslednjih 15 kilometrov pa se spusti na 178 metrov v Novem mestu. Zatem začne vzpon do najvišje postaje na progi, Rožnega Dola (373 m nad morjem) in spust od 24 promilov do Črnomlja, ki je na približno enaki višini kot Novo mesto. Zadnjih 15 kilometrov do Kolpe oziroma Metlike se proga spusti za 35 metrov.

Čas je, da se odpeljemo iz Ljubljane. Prva postaja, Vodmat, je del bodočega ljubljanskega železniškega omrežja, za njo prečkamo Ljubljanico in Gruberjev prekop, ter se prebijemo na obrobje ljubljanskega barja. Za Škofljico se začne prvi vzpon. Pod avto-



Uvoz v Grosuplje



Otoški viadukt z vlaka



Proga pod avtocesto proti Škofljici

cesto se najprej peljemo pod mogočnim viaduktom, drugič pa v prvem predoru (Šmarje 2 – 286 m), kateremu hitro sledi drugi (Šmarje 1 – 245 m). Že smo na Grosupeljskem polju, iz vlaka pred Grosupljem na levi zagledamo staro pošto, postajo poštnih kočij v času Marije Terezije na poti Dunaj – Karlovac.

Grosuplje je odlična izhodiščna točka za nekaj izletov. Levo, proti Ljubljani je Magdalenska gora z najstarejšimi najdišči v Sloveniji, proti jugu pa najdemo Županovo (Taborsko) jamo. V Prapročah, naselju na obrobju Grosuplja ob progi, leži grad, v katerem je rojen znameniti slovensko-ameriški pisatelj Luis Adamič.

Proga se v kratkem prebije skozi predor Peščenik (443 m) in pelje mimo Višnje Gore in Ivančne Gorice proti dolini reke Temenice. Temenica je najdaljša dolenska ponikalnica, dolga okrog 28 kilometrov, na poti proti izlivu v Krko ponikne dvakrat. Podzemeljski tok je dolg nekaj manj kot 2 kilometra.

Ko vlak pripelje v Trebnje, prečkamo petnajsti poldnevnik, središnji poldnevnik srednjeevropskega časovnega pasu. V vasi Vrhrebnje, na hribu desno od postaje, je njegov pomnik in relief Slovenije, ki kaže na potek tega poldnevnika.

Pod hribom Sv. Ana se peljemo v istoimenskem predoru (452 m), Temenica pa si je našla pot v jami, nekaj metrov pod nami. Na drugi strani, pri vasi Vrhpeč, je njen drugi izvir, Zijalo, izletniška točka, ki se jo spleča obiskati.

Temenico sledimo še nekaj časa, do postaje Mirna Peč, ko se dokončno ločimo, preden še drugič izgine pod zemljo in se pri Lukenjski gori spet pojavi z novim imenom – Prečna. Do Novega mesta je še deset kilometrov. Dolenjska prestolnica ni veliko mesto, vendar ima mnogo zanimivosti in zgodovinskih spomenikov. V njej ni težko porabiti ves dan v raziskavah in sprehodih. Z železniškega vidika je Novo mesto zanimivo, ker ima tri postaje, poleg glavne še

postaji Center in Kandija. S postaje Novo mesto je odcep proge proti Straži, ki je namenjena le za tovorni promet. V soteski Krke ni dovolj prostora za cesto in železnico, zato proga pelje skozi predor Kapitelj (238 m), takoj za njim pa je postaja Novo mesto Center in most čez Krko. Za postajališčem Novo mesto Kandija je odcep industrijskega tira proti tovarni Revoz, ta tir pa je na najdaljšem železniškem mostu v Sloveniji. Dolg je 575 metrov, zgrajen pa je bil leta 1980.

Proga od Ljubljane do Novega mesta je dolga 78,3 kilometra. Vsi vlaki iz Ljubljane vozijo do tretje postaje v Novem mestu, do Kandije. Vožnja traja uro in pol, ob delovnikih tam vozi 14 parov vlakov. Ob koncu tedna vozijo le trije pari vlakov, zaradi česar morajo izletniki dobro načrtovati svoje podvige.

Od Novega mesta se proga vzpenja in prebije skozi predora Ruperč Vrh (90 m) in Peščenik (410 m) do Rožnega Dola, potem pa se začne spuščati skozi najdaljši enotirni predor v Sloveniji, Semič (1975 m). Na polovici predora se konča Dolenjska in začne Bela krajina. V Semiču se proga ob čudovitem pogledu na belokranjske vinograde hitro spusti do Črnomlja. Na tej poti naj še omenim Otovski viadukt (225 m), ki premosti dolino med obronki Roga in Črnomljem.

Celotna Bela krajina je bila največje osvobodeno ozemlje v drugi svetovni vojni, po padcu Italije ga Nemci niso več zasedli. Partizani so zrušili Otovski viadukt, v ravnici pri Kolpi je bilo nekaj zavezniških letališč, ki so prevažali ranjence in vojaški material.

Od Črnomlja do Metlike je proga čedalje bolj ravninska, zanimiv pa je še viadukt pri Gradcu, ki premosti reko Krupo. Pred Metliko se končno srečamo s Kolpo. Naprej proti Hrvaški, pred mostom čez Kolpo je še zadnje slovensko postajališče, Rosalnice.

V Beli krajini stoji nekaj gradov v bližini proge, najlepši so

v Črnomlju, Gradcu in Metliki. Kolpa pa je tudi ena najprijaznejših rek za kopanje in spuščanje s kajaki in kanuji.

Med Novim mestom in Metliko na razdalji 47 kilometrov vozi osem parov vlakov ob delavnikih, ob koncu tedna pa štirje. Vožnja traja približno eno uro. Dva vlaka ob delavnikih nadaljujeta pot do Rosalnic. Žal od decembra lani ni več železniškega potniškega prometa s Hrvaško, bolj zagnani izletniki pa se lahko sprehodijo ali kolesarijo čez cestni mejni prehod do hrvaške železniške postaje Bubnjarci,

vlaki ne bodo prevažali le šolarjev. Z dvigom potovalne hitrosti vlakov na sto kilometrov na uro bi potovanje med Novim mestom in Ljubljano lahko trajalo le 40 do 50 minut, kar bi bilo primerljivo potovanju z osebnim avtomobilom.

V izhodiščih za Resolucijo o nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture za obdobje od 2011 do 2030, ki ga je vlada pripravila oktobra 2011, je dolenska proga omenjena večkrat. Najprej bo dokončana obnova proge do Kočevja, vendar bom o tem več povedal v prispevku o lokalnih



Metlika



Muzejska lokomotiva pred ŽP Črnomelj

ki je oddaljena približno šest kilometrov.

Na koncu še nekaj o načrtih za prihodnost. Dolenjska in Bela krajina sta del tretje razvojne osi. Upam le, da ves namenjen denar za projekt ne bo šel v ceste, s čimer ne zanikam pomembnosti cestnih povezav v Sloveniji. Ta del naše države je lahko turistično zelo pomemben in upam, da se bliža čas, ko

proгах. Do leta 2020 je predvidena nadgradnja postaj med Ljubljano in Novim mestom (podaljšanje tirov, graditev podhodov za dostop do tirov, sprememba postajališča Šmarje Sap v postajo). Še deset let pozneje bi lahko bil dograjen drugi tir do Grosuplja, proga do Novega mesta pa naj bi bila elektrificirana. Želim si, da se začrtano tudi naredi!

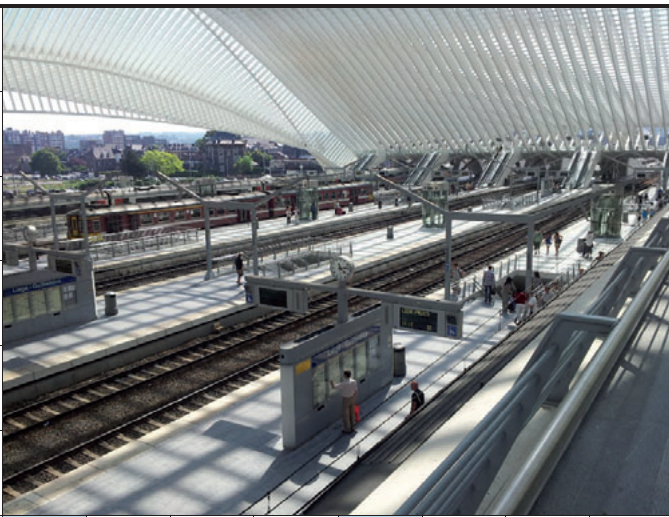
NAGRADNA KRIŽANKA

[illegible]

Pravilni gesli nam do 25. maja pošljite na elektronski naslov janez.krivec@slo-zeleznice.si ali na naslov:

Slovenske železnice
Uredništvo Nove proge
Kolodvorska 11
1506 Ljubljana
ZA KRIŽANKO

Imena izžrebancev, ki bodo prejeli praktične nagrade, bomo objavili v naslednji Novi progi.

MAJHEN POČEP	PRIPADNIK INKOV	NOVA PROGA	ALENKA KOLENC	ZNAMKA MOBILNIH TELEFONOV	NARODNI PARK NA OTOKU KUJUŠU	MOŠKO STRANIŠČE	HLAPLJIVA TEKOČINA, NARKOTIČNO SREDSTVO	ENOLETNA TROPSKA OLJNICA	URJENJE, VAĐENJE (KNIŽ.)										
		TRIZLOŽNA PESNIŠKA STOPICA																	
		LAHKO TALJIVA KOVINA (SN) SOL ŠČAVNE KISLINE																	
			DEL LJUBLJANE KDOR PRIPRAVLJA STRUPE																
	14. GRŠKA ČRKA OPORNI DROG				ALŽIRSKO PRISTANIŠČE ZAPOSLITEV, DELO (ANGL.)														
							MARIJAN AHČIN PTICA UJEDA, SRŠENAR												
				MAKEDON. KOLO MARKO EMERŠIČ				ŽIVA EKART ČENČA											
						POLOŽAJ TELESA LADIJSKI ČOLN NA 16 VESEL				CINCAR, VLAH, PRIPADNIK DELA ROMUN. NARODA EDINI IZVOD, UNIKAT	OTOK ČAROVNICE KIRKE	KEMIJSKI ZNAK ZA DUŠIK ODGOVOR NA KONTRO	VEZILJA IZ PUCCINIJEVE OPERE LA BOHEME	ZVEZA, ZDRUŽENJE, UNION	SKUPNOST LJUDI, KI SO JEZIKOVNO POVEZANI, NACIJA				
BOLEZEN PRI GOVEDU, VNUTJE KOŽE OČE ALEKSANDR. VERSKI REFORMATOR ARIUS					DVOJICA TORBA (ANGL.)				SREDOZEM. DREVO S PERNATIMI LISTI										
				BERA, ZBIRKA KIŤAJSKI DRŽAVNIK CE TUNG					OSEBNI ZAIMEK SKANDINAV. DROBIŽ				ISLAMSKI NASLOV ZA PRINCE ADOLF (KRAJŠE)						
	FRANCOSKI KRONIST, ADO (799-875)	ZDRAVILNA RASTLINA IGRA PRI TAROKU					SLOVENSKI JADRALEC TOMAŽ LUKNJAČ (STAR.)					POZDRAV V SLOVO, ZBOGOM 22. ČRKA ABECEDA							
			ŽELATINA IZ ALG SLOVENSKA PEVKA DITKA					NEKDANJI ŠPANSKI ZLATNIK MESTO V INDIJI							ALAIN DELON SOSEDA IRAKA				
					STARA ŽENSKA ROPOT, TRUŠČ						PAS PRI KIMONU PREVRETEK, ZVAREK (REDKO)					KDOR PODTALNO DELUJE	TELESNA POVRHNJICA		
				NIZOZEMSKO MESTO SOL OLJNE KISLINE				ETIOPSKI PLEMIŠKI NASLOV ERIKA ROŽANC					VESLAČ TUL PAPEŽEV LETNI DOHODEK						
OCENITEV ZA VOJSKO PATIRSKA IGRA						STREŠNA OPEKA, BOBROVEC OBROBA ZA ROŽE				BOŠTJAN ARČAN GREGOR TOMC				VZDEVEK ALEŠA KERSNIKA POLITIK ZORAN					
	KEMIJSKI ELEM. (TE) NEGATIVNO NAELEKTREN ION						AROGANTEN ČLOVEK OTOK V EGEJSKEM MORJU												
		GOJITELJ REPE BALTSKI NAROD						KRMILNA RASTLINA	NEPRIJETNO VZNEMIRJENJE NEKDANJI CITROENOV AVTOMOBIL						GORAN AMBROŽIČ ŠIBASTA OBMORSKA RASTLINA				
					SOL BOROVE KISLINE PIJAČA GUSARJEV					NADSTROPJE NORDIJSKA BOGINJA MORJA								PTICA SEVERNIH MORIJ, NJORKA	
			TOVARNIŠKI ZAŠČITNI ZNAK (ANGL.) MEDICA										PIPA, KI SE NAPOLNI S TOBAKOM (ZAST.) PABLO CALAS						
				SANJARIJA, NEURESNI- ČLJIVA FANTAZIJA								KRAJ POGUBE GREŠNIKOV (RELIG.)							
				KOPIČA, MNOŽICA, VELIKA KOLIČINA				ANTON NANUT					MAMILO, KI POVZROČA IZGUBO VOLJE						

Z vlakom v Krške Alpe

Turisti, romarji, gorniki in kolesarji, pozimi pa tudi smučarji, se lahko s povratno vozovnico iz Slovenije do mesta Špilje ali Špital ob Dravi odpravijo na zanimiv izlet ali pa počitnice na avstrijsko zgornjo Koroško. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa.

Z vlakom v Špilje ob Dravi

Mesto leži ob sotočju rek Drave in Jezernice (Lieser), na gorski tromeji med Ziljskimi Alpami (Gailtaler Alpen; razprostirajo se severno od reke Zilje in južno od Drave), Visokimi Turami (Hohe Tauern; dvigajo se severno od Drave in zahodno od Jezernice) in Krškimi Alpami (Gurktaler Alpen; ležijo severno od Drave in vzhodno od Jezernice). Krške Alpe so dobile

ime po koroški reki Krki (Gurk). Najvišji vrh, Veliki Rožnik (Gr. Rosennock, 2.440 m), se dviga v zahodnem delu Krških Alp, v narodnem parku Noki (Nockberge). Današnje mesto in sedež okraja Špilje (Spittal, 15.765 prebivalcev, 560 m) je nastalo v 12. stoletju na križišču starih prometnih poti kot gostišče in bolnišnica (Spittl) za romarje in trgovce. Nadvojvoda Ferdinand je leta 1524 posestvo podelil španskemu plemiču Gabrielu Salamanci, slednji pa si je v Špiljah postavil grad Porcia. Grad je dobil ime po furlanski rodbini, kateri je služil kot sedež od leta 1669 do 1918. Poleg pokrajinskega muzeja v gradu si v Špiljah lahko ogledamo tudi največjo razstavo železniških maket v Avstriji: <http://bahnbilder.warumdenn.net/8562.htm>

Na desnem bregu Drave se nad mestom dviga razgledni vrh in smučarsko središče Goldeck (2.142 m), ki se ponaša z 8,5 kilometra dolgo smučarsko progo. Z mednarodnim vlakom iz Ljubljane in s presedanjem v Beljaku se pripeljemo v Špilje v dobrih dveh urah.

S kolesom okrog Miljskega jezera

Miljsko jezero (Millstätter See) je ledeniškega izvora in se razprostira na robu Krških Alp, vzhodno od mesta Špilje. Dolgo je dvanajst, široko do dva kilometra, njegova največja globina pa znaša 142 metrov. Voda se poleti ogreje do 25 stopinj Celzija, zato je jezero primerno za kopanje.

Legenda o karantanskem vojvodu, svetem Domicianu, ki



Samostanska cerkev v Miljah

je umrl je okrog leta 802, pravi, da je bila gladina jezera nekoč višja in je segala na jugu vse do naselja Klanec (Glanz) pri Dobravah (Döbriach). Potem ko je Domicianov sin v neurju utonil v jezeru, se je vojvoda zaobljubil, da bo na mestu, kjer bodo

Odsek Dravske železnice med Beljakom in Špiljami je bil odprt leta 1871, Turska železnica pa 1909. Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost navajamo slovenska imena potniških postaj od Beljaka do Turskega predora. Proga je dvotirna in elektrificirana: 1. ?(Gummern), 2. Potoče pri Beljaku (Puch b.Villach), 3. Bilšak (Weißenstein-Kellerberg), 4. Špaterjan-Bistrica (Paternion-Feistritz), 5. Špaterjan-trg (Paternion Markt), 6. Perja vas (Ferndorf), 7. Dvorec Rothenthurn (Rothenthurn), 8. Špilje-Miljsko jezero (Spittal-Millstätter See), 9. Požarnica (Pusarnitz), 10. Mlinče-Most na Beli (Mühldorf-Möllbrücke), 11. Kolbnica (Kolbnitz), 12. Klopčiče v dolini Bele (Penk im Mölltal), 13. Grad Zg. Falkenstein (Oberfalkenstein), 14. Malnice-Zgornja Bela (Mallnitz-Oberveßlach). Po podatkih iz leta 2004 v občinah ob železniški progi prebiva še naslednje število slovensko govorečih prebivalcev: Špaterjan (12), Špilje (99) in Jezernica (Seeboden, 14).



Sovodenj (Gmünd)



Pogled z neimenovanega vrha na Dobrač in Julijske Alpe



Vrh Černika

našli sinovo truplo, pokopal sina in postavil cerkev, sam pa bo prestopil v krščansko vero. Ukazal je izkopati prekop, po katerem je voda odtekla v reko Jezernico, tako da se je gladina jezera znižala. Sinovo truplo so našli na mestu današnjega trga Milje (Millstatt). Vojvoda je zaobljubo izpolnil in tudi ukazal v jezero zmetati tisoč poganskih kipcev (latinsko «mille statu-ae») – od tod izhaja ime kraja Milje. V 11. stoletju je palatin (zastopnik kralja) Aribio II. ob cerkvi ustanovil benediktinski samostan. V 15. stoletju so bile Špilje in Milje pod oblastjo celjskih grofov. V samostanski cerkvi sv. Odršenika v Miljah je v Domicijanovi kapeli poko-



Ladijsko postajališče Klanec (Glanz) pri Dobravah (Döbriach) ob Miljskem jezeru

Konji na paši pri Smrekarjevi koči



pan sv. Domicijan, ki velja za vladarja in zavetnika slovenske države Karantanije. Na njegov grob prihajajo številni romarji. Od železniške postaje v Špiljah se v Milje napotimo s kolesom (razdalja znaša 10 kilometrov) ali pa z avtobusom Avstrijskih

železnic (vožnja traja 20 minut). Kolesarji lahko jezero obkrožijo po Miljski kolesarski poti R2B (<http://www.fahr-radwege.com/Millstaetterseeradweg.htm>). Dolga je 33 kilometrov in srednje zahtevna (vzpon 493 m, spust 486 m). Miljsko

jezero lahko prekrizharimo s turistično ladjo, na katero vkrcamo tudi kolo.

Na Černik (2.088 m) v Krške Alpe

Černik (Tschiernock) je zaobljen in razgleden vrh na skrajnem zahodu Krških Alp. Ime slovenskega izvora je dobil po »čereh« (skalah, poraščenih z značilnim rumenim lišajem), ki so raztresene po njegovih pobočjih. Kolesarji se od železniške postaje v Špiljah po osemnajst kilometrov dolgi asfaltirani cesti skozi naselje Jezernica (Seeboden) in Treblich (Treffling) povzpnejo do Smrekarjeve koče (Sommereggerhütte, 1.698 m). Pohodniki se do Treblich lahko pripeljejo z avtobusom (824 m, 8 km, 20 minut). Po poti mimo koče

in pod sedežnico je do vrha Černika uro in pol nezahtevne hoje. Lahko se povzpnejo tudi z gorskim kolesom. Bolj razgledna je krožna pot (3 ure), ki se prične nasproti koče in vodi naravnost na neimenovani vrh (2.108 m). Potem gremo po slemenu proti severozahodu do vrha Černika in se h koči vrnemo po poti pod sedežnico. Z vrha Černika se ponujajo čudoviti razgledi: proti vzhodu na Veliki Rožnik in Krške Alpe, proti jugu na Dobrač in Julijske Alpe, proti jugozahodu na Miljsko jezero, Špilje, Goldeck in Ziljske Alpe ter proti severozahodu na Visoke Ture. Spodaj na severu pa kot na dlani vidimo mesto Sovodenj (Gmünd) ob sotočju rek Jezernica in Malta.

Želim vam čim več prijetnih doživetij!

Grad Porcia v Špiljah



Kolodvorska ulica in železniška postaja Špilje, v ozadju Goldeck



Liège-Guillemins – železniška postaja nove generacije

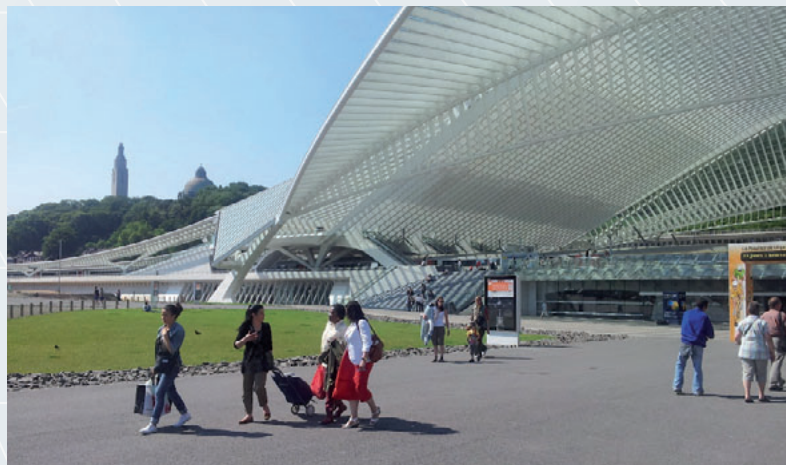
Liège je tretje največje mesto v Belgiji in pomembno vozlišče na evropskem omrežju železniških povezav velikih hitrosti in nepogrešljiva povezava med Londonom, Parizom, Brusljem in Nemčijo.

Železniška postaja Liège-Guillemins je ena izmed treh železniških postaj za vlake visokih hitrosti v Belgiji. Na dan prek

nje potuje več kakor 36 tisoč potnikov. Postaja, ki jo je zasnoval arhitekt Santiago Calatrava, je bila uradno odprta 18. septembra 2009. Ima devet tirov in pet peronov, od katerih sta dva dolga 350 metrov, trije pa 450 metrov. Celotna proga okoli postaje je bila modernizirana in pripravljena za promet z vlaki, namenjenimi za velike hitrosti.



Obokana streha postaje Liège-Guillemins



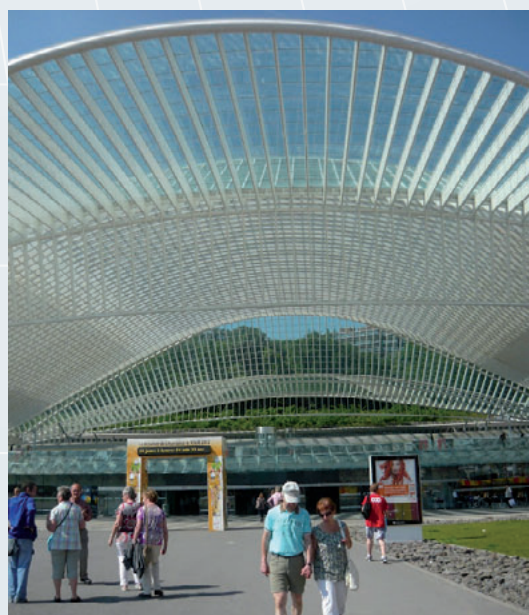
Ploščad pred postajo

Železniška postaja Liège-Guillemins arhitekturno povezuje dva precej različna predela

mesta Liège, ki ju je prej delila železniška proga. Proti severu se razteza mesto s tipično arhitekturo 19. stoletja, jugozahodno v smeri, kjer je hrib Cointe, pa stanovanjska naselja mesta.

Ključna koncepta, s katerima lahko opišemo železniško postajo v Liegu, sta transparentnost in dialog z mestom. Transparentnost se kaže na vsakem koraku v prepletenih monumentalnih jeklenih in steklenih površinah z oboki, ki se raztezajo prek petih peronov. Postajo sestavljajo trije ključni elementi, jeklo, steklo in bel cement. Ogromna steklena konstrukcija je zamenjala tradicionalno pročelje in tako ustvarila interakcijo med mestom in postajo.

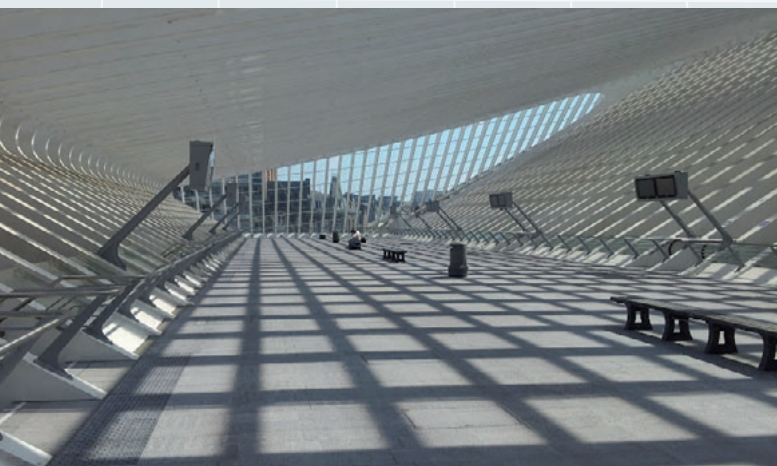
V smeri proti staremu delu mesta Liège so peroni postavljeni v treh nadstropjih, proti jugozahodu, v smeri hriba Co-



Vhod v postajo



Svetloba prodira skozi streho na vse notranje hodnike



Notranjost potniškega nadhoda



Pogled z nadhoda na perone



V ozadju Pont des Guillemins, ki ga je prav tako načrtoval Calatrava.

inte, pa je pet nadstropij, od tega tri nadstropja parkirne hiše, dostop za avtomobile in najvišje tudi nadhod za dostope do peronov.

Pri vhodu na postajo, ki gleda proti mestu Liège, so številne trgovine in lokali. Vsa nadstropja in prostori postaje so povezani z mostovi, podhodi, nadhodi, sodobnimi dvigali in tehnologijo, zaradi česar je postaja zelo dobro povezana. Prostori, kjer prodajajo vozovnice, in potniški del postaje sta postavljena na glavni osi postaje.

Postaja nima pročelja v tradicionalnem pomenu, tako da so prehodi med notranjostjo in zunanostjo navidezno gladki. Celotna konstrukcija pa daje videz, kakor da ima zgradba pročelje. Iz notranjosti postaje se skozi oboke in strešno konstrukcijo dobro vidi mesto in ze-



Pogled s perona

lenje bližnjega hriba, prav tako pa zelo dobro vidimo v notranjost postaje iz bližnjega hriba Cointe.



Dostopi do peronov, v ozadju ICE



Sodobna garažna hiša

Arhitekt Santiago Calatrava je o postaji zapisal:

»Moj namen je bil ustvariti stavbo, ki odseva potencialno pomembnost nove postaje na omrežju prog velikih hitrosti med evropskimi mesti. Zamislil sem si stavbo brez fasade z lebdečo streho, ki ščiti pred vremenskimi vplivi. Predvsem pred pogostim belgijskim dežjem pozimi.

Tako smo lahko ohranili pogled skozi postajo in nanjo. Obokana oblika je prišla z roko v roki z omenjeno idejo transparentnosti, medtem ko sem mehkejšo, mogoče lahko rečem ženstveno, valujočo krivuljo izbral zato, da posnema vzpetine bližnjih hribov Cointe.

Menil sem, da ni bilo nobenega boljšega načina, kako proslaviti tehnološke dosežke vlakov TGV vlakov, kakor tega, da so ploščadi, peroni, odkriti, da je vidna dinamika vlakov in potnikov.«



Pogled proti mestu

Z vlakom tristo kilometrov na uro

Pred časom se mi je ponudila priložnost za potovanje z vlakom v Bruselj. To je potovanje, ki ga ne gre zamuditi, še posebej zato, ker se del poti lahko pelješ z najhitrejšimi vlaki Nemških železnic, ICE3.

Po skrbnem načrtovanju, ki ga za takšno pot nujno potrebuješ, in po nakupu vozovnice FIP je končno prišel dan, ko smo se ljubitelji železnice odpravili na 1360 kilometrov dolgo pot. Zanj smo potrebovali malo manj kot dva najst ur v eno smer.



Iz Maribora do Dunaja smo potovali z EC vlakom in popoldne prispeli na postajo Dunaj-Meidling. Z metrojem smo se odpravili na železniško postajo Dunaj zahod in si spotoma ogledali še Dunaj. Z vlakom Euronight, EN 491 Hans Al-

bers, smo s postaje Dunaj zahod začeli vožnjo čez Avstrijo in polovico Nemčije. Večino poti smo prespali v spalnih vagonih, serije Bcmz, in v jutranjih urah prispeli v Frankfurt, točno po voznem redu.

Imeli smo ravno dovolj časa, da smo spili jutranjo kavo, si malo pretegnili noge, in nato poiskali rezervirane sedeže na vlaku ICE 18, ki nas je popeljal do našega cilja, do Bruslja.

Ob 6.40 je ICE 3 začel svojo pot in doživetje se je lahko začelo. Med Frankfurtom in Kölnom doseže vlak tudi največjo hitrost tristo kilometrov na uro, in prav na tem odseku se železnica in avtocesta vijeta vzporedno, tako da lahko primerjaš hitrost avtomobilov z vlakom. Ob tem doživiš pravi čar hitrosti in občutki med vožnjo so vznemirljivi. Ko pa vlak s tristo kilometri na uro zapelje v predor, občutiš pritisk v ušesih, ki se zamašijo podobno, kot da bi bil visoko v gorah. Podoben občutek se pojavi tudi, ko se na progi srečata nasproti si vozeča ICE-ja. Posebno doživetje je tudi železniška postaja Liège v Belgiji. Ko pogledaš skozi okno,



misliš, da si prispel na drug planet, saj se njena velika steklena

streha v obliki kupole razprostira čez celotno območje postaje. Resnično izjemno.

Dobro uro pozneje smo prispeli na cilj, v Bruselj. Ogledali smo si mesto in znamenitosti, obiskali pa smo tudi pivnico, kjer smo poskusili tradicionalno belgijsko pivo, saj je Belgija znana po pivu.

Proti večeru smo se morali odpraviti na železniško postajo, ki je tisti večer kar pokala po šivih od števila hitrih vlakov. Med drugim smo videli hitri vlak Eurostar, ki vozi pod Rokavskim prelivom, ter hitre vlake Thalys, ki vozijo med Brusljem, Parizom in Marseillom. Ravno ko smo zapuščali postajo, pa je nanjo pripeljal tudi legendarni TGV.

Za pot smo potrebovali tri dni. Vrnili smo se polni lepih vtisov in nekoliko utrujeni, vendar je bilo vsekakor vredno.



Italija

Najhitrejši serijsko izdelani vlaki v Evropi

Konec marca so v tovarni AnsaldoBreda javnosti pokazali prvi vlak ETR1000.

Vlake oglašujejo kot najhitrejše serijsko izdelane vlake v Evropi, saj naj bi bili namenjeni za hitrosti do 400 kilometrov na uro.

Prevoznik načrtuje, da bo z vožnjami omenjenih vlakov med Milanom in Rimom skrajšal potovalni čas s slabih treh ur na dve uri in petnajst minut.

Vlaki naj bi začeli voziti prihodnje leto po obsežnih testiranjih in pridobljenih varnostnih certifikatih.

Vsak vlak ETR 1000, ki ga sestavlja osem vagonov, ima 471 sedežev. Potniki bodo lahko izbirali med potovanjem v štirih razredih, executive, business, premium in standard, z dodatnim tihim oddelkom v razredu business. Multimedijški paket storitev na vlakih bo potnikom ponujal vse, od brezplačnega dostopa do interneta, iger in drugih zabavnih storitev.

Vir: Trenitalia

Poljska

76-milijonska nadgradnja proge

Upravitelj železniške infrastrukture na Poljskem je za nadgradnjo sistema za upravljanje prometa ter signalizacijo in nadzor izbral konzorcij podjetij Thales in Trakce.

Gre za 76 milijonov vreden posel na sto kilometrov dolgi progi med Varšavo in mestom Radom.

Modernizacija bo zvišala raven varnosti, povečala propustnost proge in omogočila, da bodo na tem odseku vlaki lahko vozili 160 kilometrov na uro in tako za približno polovico skrajšali potovalni čas na tej progi. Dela bodo začeli novembra letos, končali pa naj bi jih predvidoma do julija 2016.

Vir: IRJ

Italija

Strukton Rail povečuje delež v CLF

Podjetje Strukton Rail namerava povečati delež v italijanskem podjetju CLF, ki ponuja železniške gradbene storitve in vzdrževanje, s 40 na 60 odstotkov. Preostalih 40 odstotkov italijanskega podjetja ima v lasti podjetje Unieco.

Strukton Rail, ki je delničar CLF od leta 1998, želi s povečanjem deleža v podjetju utrditi in razširiti svoj položaja kot ponudnik širokega spektra železniških storitev v evropskih državah.

Vir: Strukton Rail

Češka

RegioJet novi zasebni ponudnik potniških prevozov na Češkem

Češko ministrstvo za promet je konec marca podpisalo pogodbo z zasebnim ponudnikom potniških prevozov RegioJet. Po pogodbi bo podjetje na 144 kilometrov dolgi progi med Ostravo

in mestom Olomouc od decembra letos naslednjih petnajst let ponujalo potniške storitve.

To naj bi bil pilotni projekt za postopno odpiranje češkega železniškega trga potniških prevozov. RegioJet bo prevažal potnike z garniturami Pesa Link II.

Ministrstvo za promet načrtuje še nova zbiranja ponudb za prevoze na drugih progah v državi. Izbrani ponudniki bodo na teh progah s prevozi lahko začeli konec leta 2015.

Vir: Railway Gazette

Rusija

RDZ podpisale dogovor s Siemensom in Sinara Group

Ruske železnice, Siemens in Sinara Group so na nedavnem sejmu v Hannovru podpisale načrte za sodelovanje. Ruske železnice naj bi od podjetij naročile 350 lokomotiv. Pogodba bo podpisana prihodnje leto.

Električne lokomotive bo v sodelovanju s Sinaro in Siemensom izdelovalo podjetje Ural Locomotives v ruskem Jekaterinburgu. Podjetje bo lokomotive dostavilo do leta 2020, Ural Locomotives pa bo odgovoren tudi za vzdrževanje omenjenih lokomotiv.

Vir: Railway Gazette

Srbija

Kitajska sodobna tehnologija na srbskih tirih

Konec marca so se vodilni srbski železničarji sestali s kitajskim podjetjem Huawei Technologies. Kitajsko podjetje je eno izmed vplivnejših podjetij na področju telekomunikacij. S srbskimi železnicami so se pogovarjali o možnostih za sodelovanje pri modernizaciji prog na več odsekih v Srbiji. Srbske železnice, ki so pripravljene na sodelovanje s kitajskim podjetjem, morajo počakati na soglasje srbske vlade. Če bo v letu dni vlada lahko zagotovila državno poročilo, bi se lahko projekti začeli že leta 2014. Na odločitev in podrobnosti o projektu bomo morali še počakati.

Vir: Srbske železnice

Španija

Španski izvozi železniške tehnologije na Tajsko

Španska železniška zveza MAFEX bo z namenom promocije španske železniške industrije obiskala Tajsko in Indonezijo. V obeh državah vlade namreč načrtujejo velike infrastrukturne projekte, zato si MAFEX z intenzivnimi sestanki in pogovori trudi zagotoviti del pogače za španske železniške storitve, produkte in tehnologijo.

Tajska načrtuje ogromne investicije v gradnjo omrežja velikih hitrosti v več smereh po državi, Indonezija pa načrtuje investicije v razvoj tovarnega prometa in infrastrukturo na Sumatri.

Vir: European Railway Review

Železniška livarna 2. del

Delovni čas

V letih najintenzivnejše proizvodnje so prvi delavci začeli delo okrog druge ure zjutraj. Prva dela so bila kurjenje kupolk, zalaganje peči in priprava taline, ob šestih pa se je navadno že ulivalo. Glavnina je delala do dveh, bolj zagnani pa tudi še popoldne, in sicer so navadno ulivali tako imenovano »strojno litino«, razkopavali forme, izdelovali kalupe itd.

V tistih letih nas je bilo v Livarni zaposlenih do šestdeset delavcev, fluktuacija pa velika. Z osamosvojitvijo so se razmere korenito spremenile. Potrebe po naših proizvodih so se v nekaj letih prepolovile. Prilagajali smo se na vse mogoče načine. V začetku devetdesetih let smo najprej spremenili delovni čas, tako da smo vsi začeli delati ob šestih, litina pa je bila na žlebu ob deseti uri, sčasoma pa smo morali tudi ta urnik prilagoditi še zmanjšanim naročilom. Leta 2003 je bilo v Livarni zaposlenih še 24 delavcev, ulivali pa smo vsak drugi delovni dan, dan brez ulivanja pa porabili za vsa druga dela, ki jih je bilo treba narediti – na primer pripraviti litino, jedra, forme, armature, očistiti in obrusiti ulitke, popraviti stroje itd. Da nam je uspelo z relativno majhnim številom

delavcev vse to postoriti, je bilo mogoče zato, ker smo z leti delno mehanizirali notranji transport, uredili transportne poti in notranji transport kolikor je bilo mogoče zmanjšali, uporabljali nove materiale, optimirali ulivne sisteme in na splošno zmanjšali izmet ter seveda nenehno skrbeli za mehanizacijo in za to, da so bili vitalni rezervni deli vedno na zalogi. In navsezadnje – v livarni smo uvedli skupinski dopust, ker drugače enostavno ni šlo oziroma ne bi imelo smisla. Za kolikor toliko sinhrono delovanje livarne je bila namreč potrebna neka minimalna zasedba. Zadnja leta smo zadostno število delavoljnih delavcev zagotavljali prek Biroja za delo.

Beneficirana delovna doba se je z leti krajšala in je ob zaprtju Livarne znašala dva meseca na leto za redno zaposlene delavce v proizvodnji.

Pečarji, ki so vzdrževali kupolke, so bili zaradi izjemnih delovnih razmer prosti, ko je bilo delo opravljeno. Talilci so v osemdesetih letih delali vsak drugi delovni dan – imeli so precej podaljšan delavnik zaradi popoldanskega ulivanja, potem pa so morali še pospraviti pod pečmi –, zadnja leta pa so imeli le še dodatek v urah, kolikor so jih prebili ob kupolkah.

Podoben dodatek so imeli tudi tisti delavci, ki so ulivali, vendar le na ure, prebite na ulivanju. Prvotno so se nadure izplačevale, pri čemer jih je bilo tudi več kakor deset tisoč na leto, zadnja leta pa so se praviloma lahko le izrabile.

Kadri

V vseh teh letih so šle skozi livarno stotine delavcev, večina brez izobrazbe ali pa s pomanjkljivo, livarjev pa relativno malo. Vzrok je bil verjetno tudi v tem, da so metalurgi prišli v vodstvo livarne šele konec sedemdesetih let in pa splošna miselnost, ki je livarje, njihovo znanje, delo in znoj podcenjevala. Relativno slabe plače so na kakovost dela posredno seveda

slabo vplivale. Po osamosvojitvi se je položaj korenito spremenil. Mnogo delavcev je odšlo in kljub zmanjšani proizvodnji smo morali zaposliti nove, vsak delavec pa je moral obvladati po več delovnih mest. In tako se je zgodilo, da je livarna imela pri dobrih tridesetih zaposlenih kar pet metalurških tehnikov. Od teh so trije delali v proizvodnji, kjer so imeli še vedno višjo plačo kot v prejšnji službi. Žal jim nismo mogli ponuditi njihovi izobrazbi primernih delovnih mest, niti plače. Z leti je vseh pet postopoma odšlo. Eden je odšel na svoje in ima doma sivo livarno, drugi pa v različne službe, v katerih s to stroko nimajo nič skupnega.

Med delavci, ki so bili zaposleni v naši livarni, ni ravno



(Avtor vseh fotografij: Primož Ozvald)



veliko znanih ljudi, pa vendar. Eden med njimi je narodni heroj Tine Rožanc. Po poklicu je bil čevljar. Dobrih dvajset let je delal v naši livarni, in to je bila tudi njegova prva, edina in zadnja služba. Kot občinski odbornik v Pirničah, kjer je bil doma, je bil tudi skrbnik osirotelega Staneta Rozmana – poznejšega legendarnega komandanta.

Drugi – Metod Trobec – ima povsem drugačen sloves. Njegov tedanji nadrejeni je vedel povedati, da je bil to edini delavec, ki se ga ni dalo spraviti v red. Na srečo v livarni ni bil dolgo ...

Klima v livarni

Naša livarna je bila zgrajena še po starih, preizkušenih vzorih. Prvotno je bila dolga okrog štirideset, široka petnajst in visoka dobrih dvajset metrov. Zlata vreden je bil nadstrešek z loputami, ki je potekal skoraj čez celo sleme strehe. Lopute smo poleti odprli, čez zimo pa so bile seveda zaprte. Z leti smo odsesavanje in s tem ventilacijo v obratu z raznimi vrati, zasloni in podobnim precej dobro uredili, tako da se je le redko zgodilo, da se zaradi dima ali prahu v zraku ni videlo skozi livarno. Dimne pline okoli kupolk, ki so se sproščali zlasti pri odtakanju žlindre in so bili precej nadležni ter nikakor ne zdravilni, smo odsesavali kar z ventilatorjem za podpih peči, ki je bil nameščen v prvem nadstropju ob kupolkah.

Izjemno vroča poletja zadnjih let so nas spodbudila k razmišljanju o hlajenju strehe, o adiabatnem hlajenju in še čem. Na klimatske naprave ni imelo smisla niti pomisliti. Sistem hlajenja nismo dočakali, smo pa tedaj, ko se je po več dneh visokih temperatur livarna dodobra razgrela, začeli z delom ob četrti uri zjutraj in delali do poldneva, da smo nekako preživeli.

Še huje je bilo pozimi. Snovalci odpraševanja so namreč pozabili na temeljno pravilo ventilacije, pa tudi klimatizacije, namreč, če hočeš iz nekega prostora zrak odsesavati, ga moraš vanj tudi dovajati. Slednjega ni bilo. Tako so nam marsikatera na tračnicah nad podbojem obešena drsna vrata pozimi stala postrani, skozi vsako špranjo v zidu je vleklo itn. Prvotno prav v osrednjem prostoru livarne ni bilo prave kurjave in zlasti po koncih tedna, še bolj pa po daljših praznikih, ko so se litina na konvejerju in peči ohladile, smo imeli z zagonom proizvodnje neizmerne težave. Imeli smo sicer dva termogena, ki pa v hudem mrazu nista zadoščala, poleg tega sta iz znanih razlogov bolje ogrevala streho kot pa samo livarno. Hidravlično olje se je zgostilo, forme so primrzle na palete, uteži na forme, voda v ceveh je zmrznila, včasih je katero tudi razneslo itn. Zrak oziroma klima v livarni pa je bila odlična, le precej mrzlo je bilo.



Ekologija

Največji problem večine livarn so dimni plini ter prah različnega izvora, in mi nismo bili nobena izjema. Prah iz proizvodnje nam je z leti uspelo dobro očistiti z vrečastimi filtri. Težje je bilo ta problem rešiti pri kupolkah. Sprva so se kape na njih samo hladile, voda iz vodovoda pa je različno velike prašne delce spirala v peskolovne jame, od tod pa je tekla v kanalizacijo.

Razen jeder, izdelanih s CO₂ postopkom, drugih problematičnih materialov zavestno nismo uporabljali, niti jih nismo skušali uvesti v proizvodnjo. Količine odpadnih peskov in prahu iz filtrov pa so bile znatne in so tako rekoč vsak dan, sprva en kontejner na dan, potovale na deponijo Barje.

Varstvo pri delu

Zadnja leta nas je bilo delavec že tako malo, da je večina v enem delovnem dnevu delala na najmanj dveh delovnih mestih. Zjutraj smo na primer delali v štancariji, potem pa pripravljali vložek in zalagali peč, zaradi česar smo morali delati v popolnoma različnih klimatskih razmerah, kar je bilo neprijetno zlasti pozimi. Zato je imel vsak delavec najmanj dve delovni obleki, vsaj eno podloženo za zimske razmere ter več parov delovnih čevljev in škornjev. Trdno smo bili prepričani, da sta primerna delovna obleka in

obutev precej boljši kot bolniška odsotnost. In res, dogajalo se je celo, da v livarni po ves mesec ni bil nihče odsoten zaradi bolezni!

Nakup zaščitnih sredstev je bil večji izziv. Vedno se je našel kdo, ki je rad varčeval, pa naj je stalo kolikor je hotelo. Odgovorne za nabavo je bilo dostikrat treba prepričevati, da delovni čevlji s plastičnim podplatom ne sodijo v livarno, da morajo biti šivani, usnje kakovostno, podplat pa gumijast z izrazitim profilom, potem da delovne bluze, hlače in pajaci in celo vezalke na čevljih ne smejo biti izdelani iz plastičnih materialov. Ker so bile poškodbe oči v čistilnici in na brusnih strojih pogoste, je bilo zelo pomembno, kakšne kakovosti so zaščitna očala. Imeli smo tudi precej težav z zaščitnimi rokavicami, pri delu smo jih porabili resnično veliko.

Opeklinam se v livarnah zaradi narave dela ne da izogniti. Na srečo se opeklina, ki so posledica brizgov sive litine, v nasprotju z aluminijem, pozdravijo relativno hitro. Večinoma ni bilo hudega, težjih poškodb je bilo le nekaj. Najtežja nesreča se je zgodila desetega oktobra 2003 in je posledično tudi povzročila zaprtje livarne. Po mojem mnenju pa do nesreče ne bi prišlo, če bi livno dvigalo tedaj že imelo radijske komande, za kar pa smo si takrat zaman prizadevali.

(Nadaljevanje prihodnjič)



Dunaj bo imel prvič v zgodovini glavno železniško postajo (foto: ÖBB)

Bahnorama – pogled na novo

Bahnorama je razgledni stolp, ki je bil zgrajen za obiskovalce, ki želijo spremljati in si ogledati gradnjo glavne železniške postaje na Dunaju. Visok je približno 67 metrov in je najvišji leseni stolp v Evropi. Do razgledne ploščadi, ki je na višini 40 metrov, vozita dve panoramski dvigali. Naenkrat lahko dvigalo na ploščad pripelje največ 30

ljudi, kar je tudi najvišje dovoljeno število ljudi, ki so lahko hkrati na opazovalni ploščadi. V spodnjem delu stavbe so informacijski center, kavarna in razstavni prostor.

Stolp so odprli 19. avgusta 2010. Za razgled z njega je treba odšteti 2,5 evra. Ko bodo dela končana, leta 2015, pa nameravajo stolp prestaviti na drugo mesto.



Razgledni stolp Bahnorama (foto: ÖBB)



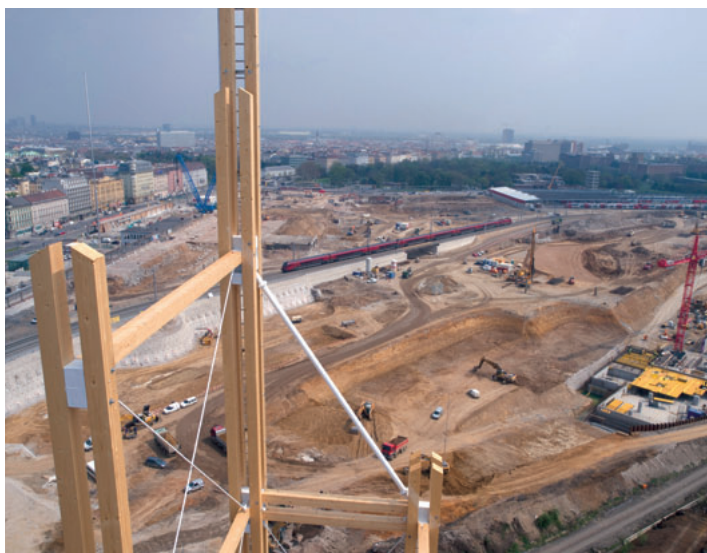
Pogled z razgledne ploščadi (foto: ÖBB)

Nova dunajska glavna postaja – Wien Hauptbahnhof

Glavno dunajsko postajo gradijo na območju nekdanje Južne železniške postaje (Südbahnhof). Dunaj je imel v zgodovini več železniških postaj, južna postaja pa je bila zgrajena ob gradnji proge Dunaj–Trst. Odkar stoji, so jo že večkrat predelali, pred dvema letoma so jo v celoti porušili

in na tem mestu zdaj nastaja glavna dunajska postaja. Dostop do nje bo mogoče z vseh drugih postaj. Namenjena bo za medkrajevni železniški promet iz vseh smeri ter za lokalni promet. Njen prvi del, ki je namenjen za promet lokalnih vlakov, je bil odprt devetega decembra lani, ko se je spremenil vozni red.

Z novo postajo, ki naj bi bila končana do leta 2015, bo Du-



Ob začetkih gradnje postaje (foto: ÖBB)



Prvi peron nove glavne postaje (foto: ÖBB)

dunajsko postajo



Panorama nočnega Dunaja s pogledom na gradbišče (foto: ÖBB)

naj tako prvič v zgodovini dobil glavno postajo.

Gradbišče se razteza na površini okrog 109 hektarjev. Avstrijske zvezne železnice bodo na tem območju poskrbele tudi za drugo ponudbo, kot so trgovine, gostinstvo, nastanitev in zdravstvene storitve. Načrtujejo, da bo leta 2025, vključno s potniki na linijah S-Bahn, na novi postaji prestopalo do 120 tisoč potnikov in nanjo vozilo tisoč



Vozovnica na Bahnoramo

vlakov na dan. Na območju postaje bo približno sto trgovin in restavracij. Investicija naj bi stala dobrih devetsto milijonov evrov.

Obisk Bahnorame

Gradbišče sem obiskal decembra lani, teden dni pred slovesnim končanjem prve faze. Postaja je bila še vedno velikanško gradbišče in tako bo še prihodnjih nekaj let. Vsekakor

se bo bistveno razlikovala od dosedanjih. Sodobni pristopi v gradbeništvu in nove tehnologije transporta ter storitev terjajo povsem drugačno gradnjo in videz postaje. To bo nam najbližja velika sodobna postaja, na katero se bomo pripeljali z direktnim vlakom iz Ljubljane. Vsaj upamo, da bo tako. Tisti, ki želite o Bahnorami in postaji izvedeti več, si oglejte www.hauptbahnhof-wien.at



Lokomotiva tretja

Kegljačem mariborske Lokomotive se ni uspelo vrniti v državno ligo, v kateri so prej nastopali kar šestnajst let zapored. Morali se bodo sprijazniti s tretjim mestom v območni ligi OTS Maribor 2012/13, kjer z osvojenimi 33 točkami zaostajajo za De Vesto in Radljami ob Dravi. Drugi mariborski železničarski klub, Krilato kolo, je pred zadnjim krogom prvenstva, ki bo 27. aprila. Kegljači z levega brega Drave, Krilato kolo, so bili v medsebojnem merjenju moči uspešnejši. Jeseni so v Slovenski Bistrici premagali »Lokose« s 7 : 1, povratni derbi v dvorani Tabor pa se je končal z rezultatom 4 : 4.

Za Lokomotivo so keglje podirali: Jože Špenga, Jože Golob, Avgust Volšek, Peter Rakovič, Igor Skaza, Borut Planinšič, Slavko Štelcar, Erik Haložan, Oto Lorenčič, Izet Lemezović, Milan Mali in Franc Ilešič, ki je bil tudi vodja ekipe.

Borut Planinšič



Železniški humor

Dama v kupeju potniškega vlaka se razjezi na gospoda s psom. »Odpeljite to ščene iz kupeja! Na nogi že čutim bolhe.« Lastnik psa: »Capi, greva ven, gospa ima bolhe.«

Blondinka kliče na železniško postajo: »Dober dan! Kako dolgo traja vožnja od Maribora do Kopra?« Prijazna uslužbenka pravi: »Samo trenutek ...« Blondinka odgovori: »Hvala!« in odloži.

Dva opita gospoda hodita med tirnicama po pragovih. Eden pravi: »To pa so stoodstotno najdaljše stopnice, kar sem jih kdaj videl.« Drugi odvrne: »Pa saj niso stopnice takšen problem, kakor je ta hudičevo nizka ograja.«

Na vlaku se peljejo kmet in dva inženirja. Inženirja se hočeta malce pošaliti: »Veste, oča, ko enkrat umremo, se vsi ponovno rodimo, toda različno, eni kot človek, drugi kot ptič, ali riba ... kakor koli že.« Pa gleda kmet skozi okno in pravi: »Bo menda že držalo, kar pravita. Tista dva vola na njivi sta se prav gotovo še enkrat rodila!« »Po čem pa to sklepate?« vprašata inženirja. »Le pogledajte ju, kako lepe, ravne brazde delata. Ta dva sta bila gotovo prej inženirja!«

NAGRAJENCI NAGRADNE KRIŽANKE

Nagrajenci nagradne križanke, ki smo jo objavili v prvi letošnji reviji, so:

- Danijel Lorber iz Maribora,
- Anamarija Rutar iz Litije,
- Privšek Edvard iz Rimskih Toplic.

Nagrajencem čestitamo!

Nagrade boste prejeli po pošti.

POPRAVEK

V prejšnji reviji smo pri članku **Železničarski nogometni klubi v republikah nekdanje Jugoslavije** napačno napisali ime avtorja.

Prispevek je napisal **Matej Ocvirk**, mi pa smo ga napačno preimenovali v Marka.

Opravičujemo se za neljubo napako!

Uredništvo Nove proge

Utrinki s smučarskega tedna v Kranjski Gori

Vtisi otrok železničarjev, ki so se udeležili smučarskega tečaja, ki je, ko je bila pokrajina še čisto zasnežena, potekal v Kranjski Gori.

Malo pred koncem februarja smo se v Kranjski Gori zbrali otroci, ki smo se prijaviili na smučarski tečaj. Nastanjeni smo bili v Železničarskem domu. Ob prihodu nas je vodja Igor lepo sprejel in nas razdelil po sobah, starši pa so se od nas poslovili in odšli. Ker je bil prvi dan, smo se do kosila nastanili v sobe in se spoznavali. Da smo lahko ves teden smučali brez težav, smo to popoldne namenili razvrščanju po skupinah, večer pa igranju družabnih iger.

Kmalu je bil čas za počitek, a to noč je bilo kar nemirno, saj nas smučanje ni preveč utrudilo. Naslednji dnevi so potekali podobno kot prvi. Dopoldne smo smučali po skupinah. Ker nas je bilo malo, so zadostovali štiri učitelji, ki so nas pazili, nekateri pa tudi precej razvajali. Razdeljeni smo bili v tri skupine: prvo skupino je vodil Marjan, drugo Boris in tretjo Jure. Popoldnevi so bili različni. Sprehajali smo se po neokrnjeni naravi in okoli Kranjske Gore, plavalili ter drsali. Če mislite, da so bili sprehodi po naravi dolgočasni, vam povem, da se motite. Že takoj ob začetku smo se odpravili na zanimiv vzpon po ledeni ozki stezi. Ko smo se prebili po ledeni stezi, smo pot nadaljevali po iglastem gozdu, med smrekami. Za dodatno motiviranje ti-



stih, ki so hodili najpočasneje, je poskrbel Jure. Radodarno je delil bombone ter nas nasmajal.

Večere smo namenili gledanju televizije ter igranju družabnih iger. Zadnji večer je bil malo drugačen. Namenjen je bil naši predstavitvi. Vsaka soba je imela nalogo, da se predstavi s tremi točkami.

Naše nepozabne počitnice so se končale v so-

boto jutraj, ko so nas starši prišli iskat. Teden je hitro mineval, z njim pa mnogo vragolij. Na srečo je teden minil brez kakršnih koli poškodb. Slovo je bilo eno najtežjih, saj smo se drug na drugega zelo navezali.

V imenu vseh otrok, udeležencev smučarskega tečaja se prav lepo zahvaljujem vsem učiteljem: Igorju, Juretu, Marjanu in Borisu, ki so nam omogočili varne in nepozabne počitnice. Učitelji, zakon ste!

Zdaj veste, kaj se dogaja v Kranjski Gori, ko smučajo železničarji in njihovi otroci!

Upam, da se naslednje leto ponovno srečamo!

Katarina Gec



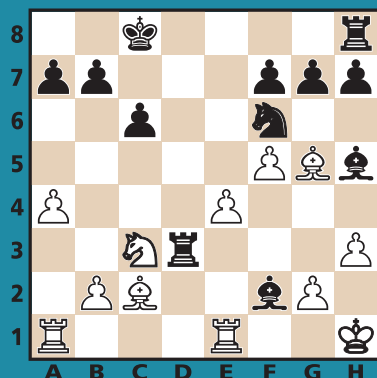
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 59

Prvi vtis pozicije na diagramu je, da črni ne predstavlja kakšne resne grožnje belemu, toda na potezi je prav črni, ki z uporabo vseh glavnih figur matira belega kralja.

Grozdev : Hmeljnicki
(Žitomir, 1954)



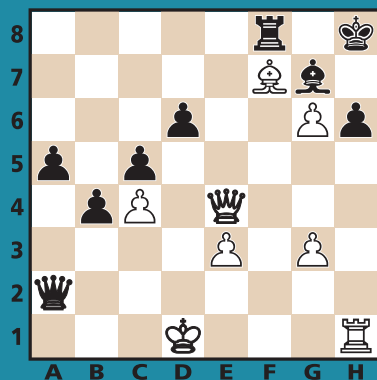
Rešitev:

1...Txh3+ 2.gxh3 Lf3+ 3.Kh2 Sg4+
4.hxg4 h5 5.Lh4 [5.Lh6 hxg4 6.Tf1
Txh6#] 5...hxg4 6.Tf1 Txh4#

Primer 60

Beli kralj je na prepihu, pa tudi pozicija z raznobarnima lovčema diši po delitvi točke. Na potezi je beli, ki že z uvodno potezo nadaljevanja nakaže, da mu pripada cela točka.

Rotstein : Katalimov
(Kijev, 1952)



Rešitev:

1.Txh6+ Lxh6 2.g7+ Kxg7 [2...Lxg7
3.Dh4+ Lh6 4.Dxh6#] 3.Dg6+ Kh8
4.Dxh6#

Povratni šahovski dvoboj SŽ-VIT : Hoffmann

Z avstrijskim podjetjem Hoffmann Elektrokohle, ki izdeluje rezervne dele za lokomotive, Slovenske železnice že zelo dolgo uspešno sodelujemo. Lani poleti pa smo to sodelovanje razširili še na športno področje, in sicer sta se v avstrijskem mestu Bad Goisern v dvoboju pomerili šahovski

ekipi obeh podjetij. Povratni dvoboj pa sta odigrali marca letos v Ljubljani. Ekipo SŽ-VIT smo zastopali Jože Brežan, Tine Zdešar, Nenad Djekanič, Ivan Koderman, Branko Ivelja in Vlastimir Djurdjević. V dvoboju dveh ekip s petimi igralci po sistemu »vsak z vsakim« smo bili po petih krogih

boljši železničarji. Druženje smo nadaljevali naslednji dan na turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnice. Gostje so bili presenečeni nad množičnostjo obiska in kvaliteto igralcev. Popoldne je sledilo slovo in obljuba, da se ponovno srečamo.



Sudoku

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

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



**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.



JUŽNA ŽELEZNICA - DIE SÜDBAHN

WIEN - GRAZ - MARIBOR - LJUBLJANA - TRIESTE



**OB 130 LETNICI DELAVNIC
JUŽNE ŽELEZNICE**
POKRAJINSKI ARHIV
Glavni trg 7
3. 4. - 18. 5.

**JUŽNA ŽEL. V BESEDI IN SLIKI
UMETNOST KOVANJA
MIHA KRIŠTOF**
UK, Gospejna 10
14. 4. - 2. 5.



**JUŽNA ŽELEZNICA
DIE SÜDBAHN**
POKRAJINSKI MUZEJ
Trg slobode 2
3. 4. - 8. 5. 1992

**ŽELEZNICA DANES
INFO QUEST**
RAZSTAVIŠČE BRUC
Razlagova 9
17. 4. - 18. 5. 1992

MARIBOR SLOVENIJA



LITOGRAFIJA IZ ZASEBNE ZBIRKE PRIMOŽA PREMŽLA
ADRIA AIRWAY LETALIŠČE MARIBOR, SLOVENSKE ŽELEZNICE, LUKA KOPER, NOGRAD
LB KREDITNA BANKA MARIBOR, **TYT BORIS KIDRIČ**, METALNA TAS, VEJAK, SINKAK
F BANKA, PRO BANKA, A BANKA, SMIET **ATECO** ZAVAROVALNICA MARIBOR, VINAG, SPRING
VEČER, PTT, DROVSKA TISKARNA, BIBO S **MUSEY** EXPRESS TAJNICA, BIRING, SUTEX, MIS, MIT
MARŠ, TRUBARJEV ANTIKVARIJAT LJUBLJANA **JOSIP TOČAR** TADJEJ BRATE, LM GALERIJA, NOVA PROGA, TF
ŠPEDITRANS, INTERTRADE, SPOŠNA PLOVBA **PRO-MARK-ECO-TRANS** G2S OZ MARIBOR, SLOVENIJOJOURNS M3, LINGVA
ŽG SEKCIJA ZA VLEKO MARIBOR, ŽG SEKCIJA ZA VZDRŽEVANJE MARIBOR, **SKB PODJETJE ZA PROMET Z NEPREMIČNINAMI**, LETALIŠČE BRNIK, TMA HOLDING, ŽITO MARIBOR, ZKO MARIBOR, EUM