

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Prihodnost slovenske logistike in njen prispevek k razvoju regije

Varnost na SŽ se izboljšuje

Slovenske železnice so gostile sestanek generalnih direktorjev skupine G4

Leto 2013 na Slovenskih železnicah

Fotoreportaža

Dežuje, pa kaj?

Zanimivosti

Železničar – poklic, vreden svojega zavetnika





***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!

SŽ-Tovorni promet, d. o. o.
Profitni center SŽ Ekspres
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 30. januarja 2014.



Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Prihodnost slovenske logistike in njen prispevek k razvoju regije

2



Aktualno

Varnost na SŽ se izboljšuje

3



Aktualno

Slovenske železnice so gostile sestanek generalnih direktorjev skupine G4

4



Leto 2013 na SŽ

Pregled dogajanja na Slovenskih železnicah v letu 2013

14



Fotoreportaža

Dežuje, pa kaj?

18



Tujina

Bodensko jezero – Z vlakom do »Švabskega morja«

24



Zanimivosti

Železničar – poklic, vreden svojega zavetnika

26



1
Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Spoštovani bralci!

V preteklem letu so se podjetja v skupini Slovenske železnice izkazala z dobrim delom in zagonom, ki se je v pozitivnih poslovnih izidih kazal že kmalu v začetnih mesecih leta. V nekaj letih je skupina iz precejšnjega primanjkljaja ustvarila odlične rezultate. Po podatkih prvih desetih mesecev leta je skupina dosegla prek 12 milijonov evrov čistega dobička, medtem ko je lani v istem obdobju poslovala z izgubo dobrih 760 tisoč evrov. Na poslovanje v letošnjem letu je pozitivno vplivala še rast prevozov v potniškem in tovornem prometu, poslovodstvo pa je ob očitno dobro začrtani smeri, v kateri vodijo skupino, uspešno prekinilo tudi nekatere pogodbe, ki so negativno vplivale na poslovanje. Pri dobrih poslovnih rezultatih vsekakor ne moremo pozabiti na odhodkovno stran, kjer je bilo ključno dosledno omejevanje vseh vrst stroškov, ter na izjemno pomemben sporazum s socialnimi partnerji, po katerem smo se zaposleni v skupini odpovedali delu plače in letnega dopusta ter drugim pravicam.

Ob koncu leta smo opazili tudi velike premike na polju slovenske logistike. Prvič v zgodovini samostojne Slovenije so se namreč na logistični konferenci zbrali strokovnjaki, akademiki, logistiki in gospodarstveniki ter se zedinili o skupnih pričakovanjih glede razvoja slovenske logistike v prihodnje.

Ob konferenci je potekala tudi okrogla miza, pri kateri so se udeleženci strinjali, da se brez investiranja v prometno infrastrukturo razvoj v Sloveniji ne bo nadaljeval z zeleno hitrostjo. V govorih je bilo večkrat slišati pozive k začetku gradnje drugega tira proti Kopru. Najbolj jasno in jedrnat pa je pogovore in pričakovanja udeležencev strnil generalni direktor SŽ, Dušan Mes, ko je izjavil: »Čim prej in čim bolj sodobno moramo razviti železniško infrastrukturo.«

Letos se lahko v skupini SŽ, poleg dobrega poslovanja, pohvalimo tudi z marsikaterimi drugimi čudovito izpeljanimi dogodki in prireditvami. Slovesno smo označili kar štiri pomembne železniške obletnice, sodelovali smo v akciji za izboljšanje varnosti na nivojskih prehodih, dejavni smo bili v projektu Botrstvo, se predstavili na mednarodnem sejmu logistike in transporta v Münchnu, gostili delegacijo UIC ... Nekaj najpomembnejših dogodkov – zaradi omejenega prostora smo jih lahko izbrali le peščico – smo na kratko v sliki in besedi predstavili v rubriki Pregled leta 2013.

Tudi v zadnji letošnji reviji vas vabimo na dva zanimiva izleta v bližnjo, Št. Andraž, in malce bolj oddaljeno okolico naše domovine, k Bodenskem jezeru. Najdete ju od 22. strani naprej. Med prispevki, ki smo jih letos objavljali pod rubriko Reportaže, pa smo poleg predstavitev izjemnih izletniških točk prispevali tudi delček – po mojem mnenju kar velik – v mozaik slovenske kulturne dediščine. V vsaki izmed letošnjih reportaž po avstrijski Koroški je namreč avtor, Rado Smerdel, z veliko iskanja in raziskovalnega dela zbral in zapisal še znana slovenska imena potniških železniških postaj ob progah, po katerih so nas vodili njegovi izleti.

V začetku leta smo pisali o novo izvoljenem papežu, ki izhaja iz železničarske družine, proti koncu leta pa smo železničarji dobili tudi svojega zavetnika. Konec novembra, ob prazniku, sicer še neuradno razglašenega zavetnika železničarjev, Pija Pavla Perazza, je v Loki pri Zidanem Mostu celjski škof msgr. dr. Stanislav Lipovšek v ta namen daroval mašo. Poleg mornarjev, gasilcev, rudarjev, avtoprevoznikov in drugih imamo tako pravega zavetnika tudi železničarji.

Zelo dejavno leto pa so decembra sklenili tudi šahisti, ki so se pomerili na zadnjem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic. Šahovski cikel SŽ je že sedmo leto zapored največja tovrstna prireditev v Sloveniji in se ga je v vsem letu udeležilo več kakor 175 šahistov.

Spoštovani, v uredništvu revije Nova proga vam želimo veliko energije in poguma v novem letu!

Prihodnost slovenske logistike in njen prispevek k razvoju regije

Slovenske železnice so v torek, 10. decembra, sodelovale na konferenci z naslovom Prihodnost slovenske logistike in njen prispevek k razvoju regije. Na konferenci so sodelovali številni strokovnjaki s področja logistike, akademiki in predstavniki ključnih slovenskih logističnih podjetij, ki so prepoznali in poudarili ključne prednosti slovenske logistike. Strokovnjaki so se strinjali, da imata logistika in transport v Sloveniji izjemen razvojni potencial ter da bodo investicije v infrastrukturo omogočile nadaljnji razvoj slovenskega gospodarstva. S Slovenskih železnic so na transportno logistični konferenci sodelovali: generalni direktor Slovenskih železnic **Dušan Mes**, direktor – član posloводства **Milan Jelenc** ter direktorica SŽ-Tovorni promet, d. o. o., **Melita Rozman Dacar**.

Mnenja udeležencev na konferenci

Razmere na Slovenskih železnica je po uvodnem pozdravu predstavil **direktor – član posloводства Milan Jelenc**, ki je poudaril, da mora biti razvoj logistike naš skupni cilj, ter dodal, da je prihodnost slovenske logistike mednarodna logistika.

Povedal je, da se delež železniškega transporta v kopenskem transportu povečuje in da so investicije v železniško infrastrukturo nujne. Predstavil je načrte SŽ, ki predvidevajo občutno povečanje – kar za deset milijonov ton – količin prevozov blaga in pretovora do leta 2023, ob pogoju, da se investira v infrastrukturo in da se izboljšajo obstoječe zmožljivosti. Ob tem je zanimivo dodal: »To so veliki načrti, vendar brez velikih načrtov tudi ni rezultatov.« Zbranim je zaželel veliko uspeha in dejal, da se lahko zgodi, da slovenska logistika postane lokalna logistika, če se investicij v razvoj ne bomo lotili.

Direktorica SŽ-Tovorni promet, d. o. o., Melita Rozman Dacar je poudarila, kako pomembne so za SŽ in Luko Koper zaledne povezave in sinergija med obema podjetjema. Direktorica je predstavila možnosti spremljanja pošilk in vlakov na SŽ-Tovorni promet in druge aplikacije, ki so jih za kupce razvili v podjetju. Pri načrtih za prihodnost SŽ-Tovorni promet, ki je ključni operator v slovenski logistiki, je dejala, da je postal slovenski trg za podjetje premajhen, zaradi česar načrtujejo širitev zunaj meja Slovenije.



Direktorica SŽ-Tovorni promet, d. o. o., Melita Rozman Dacar na konferenci govori o pomenu zalednih povezav in načrtih podjetja.

Udeleženci konference so se strinjali, da za razvoj logistike ni dovolj le dober geografski položaj, temveč so potrebne tudi odlična prometna in logistična infrastruktura ter kakovostna logistična ponudba. Udeleženci so se strinjali tudi o velikem pomenu investicij v razvoj infrastrukture za prihodnost slovenske logistike.

Predsednik uprave Luke Koper Gašpar Gašpar Mišič je podaril, da meja pri logistiki ni in da si brez železnic ne moremo predstavljati gospodarskega razvoja v Sloveniji. Brez investicij v železnico bomo še bolj onesnaževali okolje, je dodal.

Jurij Kač, generalni direktor DRI, je dejal, da moramo v Slo-

veniji zagotoviti učinkovito prometno infrastrukturo n s tem gospodarski razvoj. Ključno je stabilno investiranje, skoki in upadi v investiranju po njegovo niso ustrezni, saj je praksa pokazala, da so takrat, ko je investicijska dejavnost države padla, upadli tudi ključni makroekonomski kazalci. Zagotavljanje varnosti, dvotirnost prog in povečanje hitrosti potovanja so glavni dejavniki, ki jih je treba zagotoviti, še dodaja Kač.

Okrogla miza

Konferenci je sledila okrogla miza, na kateri so udeleženci predstavili svoje poglede na razvoj in stanje v slovenski logi-



O velikem zanimanju priča polna dvorana GZS



Generalni direktor SŽ, Dušan Mes je na okrogli mizi med drugim dejal: »Čim prej in čim bolj sodobno moramo razviti železniško infrastrukturo.«

stiki. Sodelovali so **Dušan Mes**, generalni direktor Slovenskih železnic, d. o. o., **Matjaž Vrčko** iz službe za zunanje zadeve Ministrstva za infrastrukturo in prostor, **prof. dr. Aleš Groznik**, Ekonomska fakulteta, Univerza v Ljubljani, **mag. Samo Hribar Milič**, predsednik in generalni direktor GZS, **Gašpar Gašpar Mišič**, predsednik uprave Luke Koper, d. d.

Generalni direktor Slovenskih železnic **Dušan Mes** je poudaril, kako izjemno velika je izguba gospodarskega učinka v Sloveniji prav zato, ker drugi tir proti Kopru ni zgrajen. SŽ zaradi neustrezne infrastrukturo

re na leto izgubljajo okrog sto milijonov prihodkov in okrog dvajset milijonov evrov dobička, je dejal. Če bi bila infrastruktura približno takšna, kot jo imajo v Avstriji ali Nemčiji, se to ne bi dogajalo. Predstavil je podatke, po katerih ob trenutnem trendu povečevanja tovora Luke Koper in SŽ leta 2017 obstoječa infrastruktura ne bo več zmogla zadovoljiti zahtev Luke in prevoznikov. »Ne poznam regije v Evropi, ki je gospodarsko razvita, pa nima dobro razvite železnice. Čim prej in čim bolj sodobno moramo razviti železniško infrastrukturo,« je še dodal.

Udeleženci okrogle mize so se strinjali, da se brez investiranja v prometno infrastrukturo razvoj v Sloveniji ne bo nadaljeval z zeleno hitrostjo. V govorih je bilo večkrat slišati pozive k začetku gradnje drugega tira proti Kopru. Udeleženci so se strinjali in poudarili tudi, da Slovenija potrebuje celovit strateški načrt razvoja infrastrukture, ki temelji na realnih projektih in vsebuje tudi časovne roke. Z dobro strategijo, ki bo, po napovedih Matjaža Vrčka, iz službe za zunanje zadeve Ministrstva za infrastrukturo in prostor, pripravljena do leta 2014, bomo lahko dejavni tudi na evropski

ravni in tako črpali sredstva iz evropskih projektov.

Konferenca je bila konstruktiven forum, na katerem so se združila prizadevanja akademikov in gospodarstvenikov, ki so na strokoven način ponudili odločevalcem na ravni države dragoceno podlago za premislek o prihodnjih strateških investicijskih projektih. Udeleženci so se strinjali, da tovrstnih konferenc v Sloveniji primanjkuje, in izrazili upanje, da poudarki in ugotovitve dosežejo tudi politiko v Sloveniji.

Varnost na Slovenskih železnicah se izboljšuje

Slovenske železnice v skladu z zakonodajo natančno spremljajo in raziščejo vse vrste nesreč, ki se primerijo na železniških tirih. Obenem tudi skrbijo, da se odpravijo vzroki za nesreče in si tako nenehno prizadevajo za povečevanje varnosti v železniškem prometu.

Število nesreč na slovenskih progah se je letos v primerjavi z lanskim letom zmanjšalo. V prvih desetih mesecih leta se je na slovenskih progah pripetilo skupaj 29 nesreč, v istem obdobju lani pa 32. Še zlasti

razveseljivo je, da se oktobra na območju Slovenskih železnic ni zgodila nobena nesreča.

Največ nesreč se je pripetilo na križanjih cest in železnice. Letos je bilo takšnih nesreč dvajset, v istem lanskem obdobju pa sedemindvajset.

V prvih desetih mesecih leta so sicer v nesrečah na območju Slovenskih železnic umrli štirje ljudje. V vseh primerih je šlo za nesreče na nivojskih prehodih, ki so bile posledica nepazljivosti pešcev ali voznikov.

Nivojski prehodi ceste čez železnice

Trenutno je na slovenskih progah 836 križanj ceste in železnice. Od tega je še 499 prehodov, ki so označeni s prometnimi znaki (andrejev križ), brez tehničnega zavarovanja. Število nivojskih križanj na železniških progah se iz leta zmanjšuje; še konec leta 2008 jih je bilo 932. Število prehodov brez tehničnega zavarovanja se je v zadnjih petih letih zmanjšalo za sto. Letos sta bila že ukinjena dva nivojska prehoda, dva sta bila zavarovana z zapornicami, na dveh pa je bil sistem zavarovanja nadgrajen. Do konca leta bodo ukinjeni še trije nivojski prehodi.

Slovenske železnice si bodo tudi v prihodnje prizadevale, kljub omejenim proračunskim sredstvom, urediti kar največ pasivno zavarovanih nivojskih prehodov, ki so označeni z andrejevim križem. Na njih se namreč zgodi več kakor sedemdeset odstotkov skupnega števila nesreč na nivojskih prehodih. Še vedno pa se skoraj trideset

odstotkov nesreč pripeti na aktivno zavarovanih prehodih, kar je predvsem odraz nizke kulture prometnih udeležencev v Sloveniji.

Kaj pravijo predpisi?

Slovenski predpisi s področja varnosti v cestnem in železniškem prometu predpisujejo, da ima vlak prednost pred udeleženci v cestnem prometu. Zavorna pot težkega tovornega vlaka je namreč lahko dolga tudi en kilometer in strojevodja kljub takojšnjemu zaviranju neredko ne more pravočasno ustaviti.

Zato Slovenske železnice ponovno pozivajo vse voznike, da ob približevanju železniški progi vozijo s potrebno previdnostjo in s takšno hitrostjo, da lahko pred njo varno ustavijo. Vsi udeleženci v cestnem prometu pa naj se vedno prepričajo, ali lahko varno prečkajo progo, in pri tem upoštevajo dolgo zavorno pot vlaka.

Marko Tancar



Varnost na SŽ se izboljšuje: foto Blaž Uršič

Slovenske železnice so gostile sestanek generalnih direktorjev skupine G4

Novembra so se v Portorožu sestali generalni direktorji skupine štirih (G4). Gre za regionalno interesno združenje mednarodne železniške zveze (UIC) ter Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER), ki vključuje železniška prevozna podjetja in upravljavce infrastrukture iz Slovaške, Avstrije, Slovenije, Bosne in Hercegovine, Madžarske in Hrvaške.

Generalni direktorji in njihovi sodelavci so na sestanku izmenjali informacije o aktualnem dogajanju v njihovih podjetjih in se dotaknili tudi skupnih tem v medsebojnem sodelovanju. Veliko pozornosti so namenili tudi projektom, ki potekajo v mednarodni železniški zvezi UIC, in predlaganim spremembam evropske zakonodaje s področja železnic, ki jih predvideva tako imenovani četrti železniški paket.

Sestanka sta se udeležila tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in član posloводства Milan Jelenc s sodelavci. Udeležencem sestanka sta predstavila poslovanje skupine Slovenske železnice in največja infrastrukturna dela, ki potekajo na slovenskem železniškem omrežju. Posebno pozornost sta namenila področju tovarnega prometa in sodelovanju z Luko Koper, ki je eden od najpomembnejših poslov-

nih partnerjev Slovenskih železnic.

Ob koncu sestanka so udeleženci še enoglasno sprejeli sklep, da se članstvo v skupini odobri še podjetjema HŽ Cargo in HŽ Potniški prevoz. Skupino G4 bo tako v prihodnje sestavljalo štirinajst članic, kar pomeni dobro priložnost za izboljšanje medsebojnega sodelovanja in uveljavljanje skupnih interesov znotraj mednarodne železniške zveze.



Nova SŽ-kartica ugodnosti za mlade!

V novem letu se bo namesto dosedanje SŽ-Ej!Kartice ugodnosti za mlade začela uporabljati SŽ-kartica ugodnosti-MLADI, ki bo cenejša, v obliki brezstične čip kartice in bo omogočala do 30 odstotkov cenejša potovanja z vlakom po Sloveniji in tujini ter številne druge ugodnosti.

Z novo brezstično čip kartico, SŽ-kartico ugodnosti – MLADI, lahko mladi od 12. do 26. leta, ne glede na status, vse leto občutno ceneje potujejo tako po Sloveniji kot

tujini, hkrati pa so deležni številnih popustov pri nakupu storitev in izdelkov drugih ponudnikov. Cenejše so tako vstopnice za bazene, smučarske vozovnice, prenočitve in številne druge storitve, vse le za 10 evrov na leto, kolikor



stane podaljšanje veljavnosti kartice na leto.

Popusti s SŽ kartico ugodnosti za mlade

- 30-odstotni popust po Sloveniji,
- 30-odstotni popust v mednarodnem prometu s Hrvaško in za povratna potovanja v Beljak, Celovec in Gradec po ponudbi Regio AS,
- 25-odstotni popust Railplus za nakup mednarodnih direktnih vozovnic.

Veljavnost kartice in ugodnosti

Na čip SŽ-kartico ugodnosti se zapišejo podatki o imetniku, vrsti letne ugodnosti ter veljavnost. Čip kartica ni prenosljiva in velja le z osebnim dokumentom. Kartica ugodnosti velja eno leto. Popust lahko mladi uveljavljajo ob nakupu vozovnice na postaji ali na vlaku, tudi če vstopijo na postaji na kateri ni mogoče kupiti vozovnice.

Z novim voznim redom nove povezave z Italijo, Madžarsko, Hrvaško, Rusijo in Nizozemsko

Petnajstega decembra je začel veljati novi železniški vozni red v notranjem in mednarodnem potniškem prometu, ki prinaša tudi nove povezave z Italijo, Madžarsko, Hrvaško, Nizozemsko in Rusijo. V notranjem prometu bo sprememb manj; gre predvsem za prilagoditve voznih redov v skladu z željami potnikov.

Na Slovenskih železnicah z novim voznim redom ponujamo neposredne povezave z večjimi evropskimi mesti. Tako lahko potujete v Zagreb (s povezavami do Splita), Beograd (s povezavami do Skopja, Sofije in Carigrada), Dunaj (s povezavami do poljskih in čeških mest), Gradec, Beljak (s povezavami do Benetk in Rima), Salzburg (s povezavami do Prage), Innsbruck, München (s povezavami do številnih drugih nemških mest, do Pariza, Bruslja, Amsterdama, Kopenhagana), Zürich (s povezavami do Zeneve, Lyona ...) in Frankfurt.

Glavne novosti, ki jih prinaša novi voznik red, so naslednje povezave:

V Italijo: Slovenske železnice so dosegle, da bo dvakrat na dan vlak iz Ljubljane vozil do Opčin (Villa Opicina). Od Opčin do središča Trsta je omogočena povezava z lokalnimi avtobusi. Še vedno pa potekajo pogajanja za ponovno vzpostavitev povezave do Benetk.



Na Hrvaško: Po dolgotrajnih pogajanjih so Slovenske železnice dosegle tudi dodatno dnevno povezavo na relaciji Ljubljana-Zagreb-Ljubljana. Tako bo zadnji vlak v Zagreb, prek Dobove, iz Ljubljane odpeljal ob 20.45, prvi jutranji vlak iz Zagreba prek Dobove pa bo v Ljubljano pripeljal ob 7.15.

Novost so tudi povezave iz Ljubljane do Pulja (Pule) vse leto. Zunaj širše turistične sezone bo mogoča povezava med

lokalnimi vlaki Divača-Buzet/Buzet-Pulj in nazaj. V širši poletni sezoni pa bo vozil sezonski kopalni vlak iz Ljubljane do Pulja in nazaj.



Na Madžarsko: Ponovno bo začel vsak dan voziti mednarodni vlak Citadela na relaciji Maribor-Budimpešta-Maribor.



V Rusijo: V poletni sezoni, med 27. junijem in 29. avgustom 2014, bo vozil direktni spalnik iz Kopra čez Ljubljano,

Celje in Maribor do Moskve in nazaj. Proti Moskvi bo vlak vozil ob torkih in petkih, iz Moskve proti Sloveniji pa ob sredo in sobotah.



Na Nizozemsko: Tudi v naslednjem voznem redu bo vozil avtovlak na relaciji Den Bosch-Amsterdam-Ljubljana-Koper. Po novem bo začel voziti že konec maja in bo vozil do konca avgusta.



Pomagali smo Osnovni šoli Kanal

Slovenske železnice so pomemben del vsakdanjega življenja številnih posameznikov in lokalnih skupnosti. Dobro sodelovanje z lokalno skupnostjo in čut skupine SŽ za družbeno odgovornost se je pokazal tudi nedavno v Kanalu. Slovenske železnice so Osnovni šoli Kanal brezplačno oddale skladiščni prostor na železniški postaji.

Vrtec Kanal obiskuje 120 otrok, prostori vrtca pa so

premajhni in energetsko zelo potratni. Zato so se konec lanskega leta odločili za temeljito prenovo vrtca. Med tem časom bodo otroci vrtca obiskovali v prostorih osnovne šole. Pri tem pa se je zastavilo vprašanje, kam pospraviti vso opremo vrtca, ki je v prostorih osnovne šole ne potrebujejo in zanjo tudi ni prostora. SŽ so omogočile, da so v postajnem skladiščnem prostoru shranili celotno opremo kuhinje, pohištvo, igrala in drugo opremo.

Kot je povedala ravnateljica OŠ Kanal Milka Zimic so iskali urejen, varen prostor, ki bi omogočal skladiščenje vse opreme na enem mestu in po potrebi hiter dostop do nje. Prostor na železniški postaji se je pokazal kot idealen, saj je blizu, dostop do njega pa je enostaven, kar pomeni, da ni bilo velikih stroškov s prevozom. »Pohvaliti moram tudi pripravljenost železni-

čarjev in drugih domačinov, ki so nam zelo pomagali ob selitvi opreme,« je še povedala ravnateljica Milka Zimic.

Slovenske železnice so Osnovni šoli Kanal omogočile brezplačno uporabo skladiščnega prostora do novembra 2014. Če bodo dela potekala v skladu z načrti, pa bodo otroci lahko skozi vrata novega vrtca stopili že spomladi oziroma najpozneje ob začetku naslednjega šolskega leta.

Pravljичni vlak

Slovenske železnice so tudi letošnji december poskrbele za otroško veselje. Na pravljičnem vlakcu, ki je vozil mrzle decembrske dni, so najmlajše razvajale pravljične vile ter jim krajšale čas s pripovedovanjem pravlji. Predpraznični čas je s pravljičnim vlakom, ki je povezoval večje kraje v Sloveniji s pravljično deželo, postal še bolj čaroben.

Na ljubljanski železniški postaji je otroke presenetil in obdaril Božiček, ki se je tokrat do pridnih otrok pripeljal z vlakom. Otroke so obiskale vile iz pravljičnega Celja, za sladkosnedce



pa je poskrbel slaščičar Sladki Toni. Pravljični vlak je vse do konca decembra vozil otroke

iz Ljubljane, Zagorja, Maribora, Velenja in drugih krajev do pravljične dežele v Celju.

Pravljične vile iz Pravljične dežele

Pravljične vile, ki so spremljale in zabavale najmlajše na pravljičnih vlakih, so pripovedovale pravljične in otrokom polepšale praznična jutra in popoldneve. V Celju, kjer se je vsak dan do konca leta odvijal pester otroški program, so pravljične vile gostile glasbene goste, pravljične junake in seveda vse otroke. Za najmlajše so pripravile pravljične skrivnosti, pravljično rajanje, vilinski ples in zanimive zgodbi-
ce.

Foto: Miško Kranjec



Podelitev replike listine cesarja Franca Jožefa I. mag. Boštjanu Korenu



Konec novembra je v Železniškem muzeju v Ljubljani župan občine Škofljica, Ivan Jordan, direktorju SŽ-Potniški promet, mag. Boštjanu Korenu, v trajno last poklonil repliko listine cesarja Franca Jožefa I, s katero je le-ta pred 120 leti nagovoril navzoče na slovesnosti ob odprtju kočevske proge.

Foto: Miško Kranjec



Nova invalidska delavnica – priložnost za ustvarjanje

Novoletni okraski, podstavki za dekorativne sveče, mila in različni spominki ter okraski nastajajo pod spretnimi rokami zaposlenih v novi invalidski delavnici v Mariboru. Delavnico smo uredili z minimalnimi denarnimi sredstvi, slovesno odprtje in dan odprtih vrat pa smo pripravili konec novembra, ko so se v SŽ-ŽIP, storitve, d. o. o., pre zaposlili tudi delavci, ki bodo ustvarjali unikatne izdelke, zanimive za poslovna darila in zunanji trg. Pri prodaji bo v ospredju sporočilo, da so izdelki narejeni v družbeno odgovornem podjetju, nosili pa bodo tudi oznako Ročno izdelano v železniškem invalidskem podjetju.

Eno od ključnih poslanstev SŽ-ŽIP

Zagotavljanje delovnih mest, primernih za invalide, je namreč eno od ključnih poslanstev SŽ-ŽIP, storitve, d. o. o., ene izmed odvisnih družb v sistemu Slovenskih železnic. Letos smo proučili več možnosti za nove ali za dopolnitev obstoječih dejavnosti in se glede na razpoložljive vire odločili za

razširitev invalidskih delavnic v Mariboru. Poudarek je na ročni izdelavi, ki danes na trgu pomeni pomembno konkurenčno prednost pri nekaterih izdelkih pri odločanju za nakup. Štirje invalidi iz sistema Slovenskih železnic so že uspešno opravili usposabljanje za ustvarjanje izdelkov iz gline, ki bodo osrednji izdelki nove kreativne lončarske delavnice. Ponudbo bomo razvijali in dopolnjevali, vključevali bomo tudi motive, povezane z železnicami.

Učinkovito pre zaposlovanje delavcev, zaposlenih v družbah skupine Slovenske železnice, ki ali že imajo status invalida ali zaradi zmanjšane zdravstvene sposobnosti ne morejo več opravljati svojega dela, oziroma jih zaradi zmanjšane zdravstvene sposobnosti brez ustreznega usposabljanja ni mogoče pre zaposliti na druga dela v družbah skupine Slovenske železnice, je izjemno zahtevno, tako za delodajalca kot za delavce. Ko se posameznik sooči z dejstvom, da zaradi poslabšanega zdravstvenega stanja ne more več opravljati svojega dela, sledijo zahtevne življenjske spremembe. Ob opešanem zdravju se



pojavi strah pred izgubo dela, ki ga je človek opravljal, in posledično tudi stiska ob misli na to, da bo treba zapustiti delovno okolje in sodelavce. Dvomi in strah pred prihodnostjo le še poslabšajo počutje in negativno vplivajo na zdravje. Zato je prav v takšnih trenutkih ključno, da skupaj poiščemo rešitve, ki upoštevajo znanje, izkušnje, sposobnost in ideje posameznika.

Kreativna delavnica

Nova kreativna delavnica v Mariboru omogoča pre zaposlo-

vanje, ki delavcem ne povzroča stresa, temveč jim zagotovi miren prehod v okolje, v katerem se lahko izražajo na ustvarjalni način, se povezujejo in v prijetnem ozračju nadaljujejo svoje delo. Delavci, ki so se pre zaposlili, dokazujejo, da se je namen delavnice uspešno udeležil. S svojo pripravnostjo in zanosom na svojih novih delovnih mestih ustvarjajo izdelke, ki presegajo vsa pričakovanja.

SŽ-ŽIP

Foto: Miško Kranjec



Delavnice SŽ-VIT predelale tovarne vagon

vrste Tamns za nemškega partnerja ORV

SŽ-VIT, ki med drugim skrbi za vzdrževanje celotnega železniškega voznega parka skupine SŽ, uspešno sodeluje tudi s čedalje večjim številom partnerjev iz tujine. Pred nedavnim je za potrebe prevoza elektrofilter pepela lastnik vagonov ORV GmbH iz Nemčije naši delavnici v Dobovi zaupal predelavo sistema za zapiranje strehe na vagonih vrste Tamns, ki smo jo izvedli ob tehnični podpori podjetja M-Plus iz Maribora.

prečke in vozičke za premikanje ponjave (strehe), izdelati novo pogonsko os in pomožne posoli, usposobiti in predelati sistem za odpiranje in zapiranje s pnevmatskim pogonom in urediti tesnjenje na čelu vagona, pa tudi namestiti novo ponjavo.

Nujna tudi prilagoditev delavnice

Za potrebe omenjene predelave smo morali prilagoditi tudi

Predelava vagonov

Zahtevno delo je zajemalo predelavo sistema zapiranja strehe z vlečno verigo na zapiranje z zobatim jermenom, saj so se pri prvotnem načinu zapiranja pojavljale težave. Vagoni Tamns bodo namreč vozili elektrofilter pepel, ki se v stiku z vlago zabetonira v členke vlečne verige ponjave, zato smo sistem predelali tako, da sedaj ponjavo poganja zobati jermen. Ta način omogoča nemoteno odpiranje in zapiranje strehe.

Pri predelavi je bilo treba spremeniti geometrijo zgornjega roba vagona, izdelati nove



našo delavnico, saj smo predelavo te vrste izvajali prvič. Partnerju smo vnovič dokazali, da se znamo prilagoditi posebnim željam in delo opraviti na visoki kakovostni in strokovni ravni. Izdelati smo morali posebna orodja, saj smo vse elemente za predelavo vagona izdelali v dobovski delavnici. Med posebnimi novimi orodji sta tudi posebna prizma za krivljenje ohišij vozičkov in krivilna naprava za ohišje koša, kamor se zлага ponjava pri odpiranju.

Naš partner ORV je bil z izvedeno predelavo na prototipnem vagonu ob koncu lanskega leta zadovoljen, zato smo

letos nadaljevali predelavo še na drugih vagonih, ki so bili za to predvideni. Devetindvajsetega oktobra smo predstavnikom podjetja predali zadnji predelani vagon in tako končali še en pomemben projekt za tuji trg.

V SŽ-VIT smo zadovoljni, da nam je uspela še ena večja predelava vagona, ki izboljšuje njegovo funkcionalnost ter lastniku omogoča optimalno uporabo. Upamo, da bomo z našo prilagodljivostjo in inovativnimi rešitvami prepričali še kakšnega kupca.

SŽ-Vleka in tehnika
Foto: Miško Kranjec

Novo delovišče za popravilo vagonov

v Kopru

Pred kratkim je zaživel novo delovišče na tovarni postaji Koper, ki spada v sklop delavnic Centra Divača (SŽ-Vleka in tehnika). Nove pridobitve so se razveselili tako delavci, ki zdaj svoje delo opravljajo v bistveno boljših razmerah, kot tudi naši poslovni partnerji. De-

lovišče je namreč v neposredni bližini Luke Koper in ima dober potencial, da postane pravi servisni center na eni najbolj prometnih točk slovenskega transportnega omrežja, ki bo ponujal celovite storitve popravil in usposabljanja vagonov za prevoz.

Pripravljalna dela

Prva pripravljalna zemeljska dela za zgraditev delovišča so se začela leta 2010, ko je bila naša nekdanja delavnica z območja tovarne postaje preseljena na začasno lokacijo na potniško postajo Koper. Gradnja pregledovalnega kanala in postavitev

delavniških tirov pa se je začela leta 2012. Dela so se začela v sklopu rekonstrukcije tovarne postaje Koper, kjer je bila načrtovana gradnja nove delavnice za popravilo vagonov. Novo delovišče stoji na zahodni strani postaje, v neposredni bližini Luke Koper. Lokacija tako omogoča krajši čas dostave in



Novi prostori v delavnici Koper

odvoza vagonov ter s tem, razumljivo, tudi večjo produktivnost.

Na novem delovišču sta dva popravilna tira uporabne dolžine 136 metrov s pregledovalnim kanalom, hkrati pa so urejeni delovni in bivalni prostori s pisarnama, kopalnico in priročno kuhinjo.

Popravilna tira sta osvetljena, poleg njiju je elektro in zračna napeljava, na enem odjemnem mestu tudi priključek vode.

Nova tira imata uvoz iz smeri Luke Koper in vgrajen tirni zaključek.

Dodatna ponudba in prihodnji načrti

Poleg storitev, ki jih je naša delavnica v Kopru že do zdaj ponujala poslovnim partnerjem, bo na novem delovišču mogoče usposobiti tudi vagon s poškodovanim podom. Te je bilo namreč doslej treba



Popravilni tiri nove delavnice v Kopru

voziti v popravilo v delavnico Divača.

V prihodnje nameravamo nad popravilna tira postaviti tudi streho, s čimer se bodo delovne razmere bistveno izboljšale. Delovišče želimo opremiti tudi z ustreznimi dvigali za dvig celotnega vagona. Trenutno namreč lahko vagon dvigamo samo enostransko. V prihodnosti bomo zgradili tudi delovno halo, usposobili oba prevozna tira in povečali zmogljivost skla-

dišča za shranjevanje rezervnih delov in materiala.

Ko bodo končana vsa še predvidena dela in bosta oba delavniška tira z obeh strani povezana s preostalimi tiri, bo novo delovišče SŽ-Vit še bolj učinkovito. Poslovnim partnerjem bomo tako lahko ponudili še učinkovitejše in kakovostnejše storitve.

SŽ-VIT
Foto: Miško Kranjec



Naj Vam novo leto prinese obilo pozitivne energije, ki bo progo proti Vašim ciljem utirala s srečo in uspehom.

V letu 2014 Vam želimo vse dobro!

May the New Year bring you heaps of joyful moments, paving the (rail)way towards your goals with happiness and success.

We wish you all the best in 2014!



SŽVIT | SŽ - Vleka in tehnika

Izražanje jeze na delovnem

»Biti jezen na pravo osebo, v pravi meri, v pravem trenutku, s pravim namenom in na pravi način – to ni lahko.« Aristotel

Mnogi ljudje so prepričani, da je jeza nekaj negativnega. Dojemajo jo kot čustvo, ki je povezano s stisko in nemočjo. Skratka, jeza zanje predstavlja nekaj destruktivnega, uničujočega in posledično neželjenega. Na delovnem mestu je jeza nemalokrat prepovedano čustvo, ki se mu vsi najraje izogibajo. Pa je to res najboljša rešitev?

Večkrat lahko slišimo, ko se kdo pohvali, da se zlepa ne razjezi, ker ima visok prag tolerantnosti. Iz njegovih besed lahko razberemo, da je na to zelo ponosen. Seveda pa besede izražajo tudi njegov odnos do jeze.

Kaj lahko rečemo o jezi?

Jeza, poleg žalosti, strahu in veselja, spada med temeljna čustva. Ker je pogosto povezana z neprijetnimi občutki in stiskami, je mnogi ne marajo in jo pojmujejo kot »negativno« čustvo. Da so nekatera čustva negativna, bi težko rekli. Vsa čustva nam omogočajo učenje, samospoznavanje, vpogled v doživljanje in odzivanje na notranje in zunanje dražljaje. Za to, da neko čustvo sploh doživimo, občutimo, je potrebno, da dražljaj najprej zaznamo. Zaznavi nato pripišemo pomen in pomembnost. Brez tega ne moremo doživeti čustveno telesne reakcije /čustev/. Kako bomo neko čustvo doživeli in kakšna bo njegova intenziteta, pa je odvisno od naših preteklih izkušenj, vzgoje, prepoznavanja in izražanja čustev v primar-

ni družini, znanja in vrednot /referenčnega okvira/. Različni ljudje lahko različno doživljamo in se tudi različno odzovemo na nek dražljaj. V preprostem jeziku rečemo, da smo ljudje med sabo različno občutljivi. Bolj občutljivi ljudje so bolj ranljivi /bolj trpijo/, manj občutljivi jo bolje »odnesejo«, vendar so s tem bolj prikrajšani za globino in bogastvo notranjega doživljanja.



Jeza kot pritisk v loncu

Jeza lahko primerjamo z vreanjem vode v loncu na pritisk, kjer se pritisk povečuje do določene napetosti, dokler ne začne uhajati para pri varnostnem ventilu.

Čustvo jeze ima v našem življenju pomembno funkcijo, saj nam pomaga, da drugim lažje postavimo meje, da zahtevamo spremembe določenega za nas neprimernega /žaljivega, ponižujočega in nesprejemljivega/ vedenja ali dejanja. Jeza nam omogoča, da v odnosih ohranjamo sebe.

Čeprav se nekateri zlepa ne razjezi in imajo navzven visok prag tolerantnosti, takrat ko ne zmorejo več prenašati določ-

nih dražljajev, »ponorijo«. V takšnih trenutkih ne morejo več nadzorovati ali imeti pod kontrolo svojih reakcij. Lahko rečemo, da v jezi pobesni. Takrat njihova jeza postane destruktivna, uničujoča. Ker sebe in svojega vedenja ne morejo več obvladovati, prizadenejo sebe in drugega.

Nekateri jezo zamenjujejo z užaljenostjo, prizadetostjo in se zavijejo v molk, ali kot radi

povzroča težave, čeprav se tega morda niti ne zavedamo. Posledično v različnih situacijah jezo potlačujemo, zanikamo, odriavamo, saj se bojimo destruktivnih, uničujočih občutkov, ki jih ne moremo sprejeti in nas paralizirajo, ohromijo in se preprosto z njimi ne moremo soočiti. Pogosto se bojimo tudi jeze drugih ljudi. Lahko rečemo, da doživljamo strah pred konflikti in se konfliktnim situacijam izogibamo. Na ta način skušamo ohraniti notranji mir in obvladovati situacijo. Dolgoročno pa to vpliva na poslabšanje medsebojnih odnosov in ribarjenje v »kalnem«, ker se nikoli ne razčisti problemov in ne izrazi svojih potreb in želja, kar je nujno za funkcionalne medsebojne odnose, za razreševanje problemov in bolj kakovostne medsebojne odnose.

Za obvladovanje jeze je pomembno, da se naučimo prepoznavati temeljne občutke strahu, ranljivosti, utrujenosti, nemira, z dolgočasnosti, negotovosti, ki zmanjšujejo naš prag tolerantnosti in povečujejo našo občutljivost za dražljaje, ki v nas sprožajo čustvo jeze. Če smo pozorni na temeljne občutke in zmanjšujemo moč dražljajev, skrbimo, da ne razpenjamo jadra viharju, da bi ti temeljni občutki prerasli v neobvladljivo jezo in bes.

Jeza kot energija

Jeza je tista moč in energija, ki se nabira v naši notranjosti, ki nam pomaga, da najprej zaščitimo sebe, da znamo drugemu postaviti meje in da zmoremo zahtevati spremembo vedenja ali dejanja od drugega.

V praksi to pomeni, da nek dražljaj, ki je lahko za nas ponižujoče, ali kako drugače ne-

rečemo »kuhajo rilc«. V takšnih primerih gre za destruktivno pasivno izražanje jeze ali bolje rečeno svoje užaljenosti. Posameznik v sebi močno trpi, užaljenost ga razjeda in hromi. Jeza v bistvu obrne proti samemu sebi, postane agresiven do samega sebe, kar vpliva na njegovo slabo počutje, nezadovoljstvo in postane hitro razdražljiv in napet. Dolgoročno to slabo vpliva na zdravje in povzroča zdravstvene težave.

Učenje izražanja čustva jeze

Če smo bili v primarni družini vzgojeni, da kot otroci čustva jeze nismo smeli izražati, nam to v odraslosti nemalokrat

mestu

sprejemljivo vedenje ali dejanje sodelavca ali drugega nam bližnjega, v nas prebudi čustvo jeze. To čustvo jeze nam pomaga, da postavimo jasne razmejitve, da takšnega vedenja ali dejanja ne sprejemamo in od drugega zahtevamo drugačno, sprejemljivo, funkcionalno vedenje ali dejanje.

Z jezo je treba sicer ravnati zelo modro, kar je v vsakdanjem življenju pogosto zelo težko, kajti jeza se prebujata v ego stanju Otroka /čustveni del naše osebnosti/, funkcionalno pa se odzivamo samo iz ego stanja Odraslega /razumsko – logičnega dela naše osebnosti/.

To je znak modrosti ali čustvene inteligence. Judovski pregovor pravi: »*Ko se modri razjezi, neha biti moder.*« Jezo je treba omejevati, jo imeti pod nadzorom, jo obvladovati, da ona ne obvladuje nas in našega vedenja, še zlasti neprimerne govorenja ali celo nesprejemljivih dejanj. Nizozemski pregovor pravi: »*Kdor kaj v jezi počenja, v viharju vsa jadra razpenja.*« To pa je lahko pogubno in uničujoče.

Čuteče izražanje jeze

Jezo je smiselno primerno in premišljeno izražati. Če jeze

ne izražamo, jo potlačujemo. Potlačena jeza pa nam škoduje in povzroča bolezni. Po drugi strani pa takšno potlačevanje vpliva na to, da se v medsebojnih odnosih nič ne spremeni in se dražljaji, ki nas vznemirjajo in jezijo, ponavljajo. »*Posledice jeze so vedno hujše kot njeni vzroki*«, pravi latinski pregovor, zato je pomembno, da odpravljamo vzroke, da izražamo z besedami to, kar nas vznemirja in jezi. In »*Blag govor jezo ohladi*«, kakor pravi biblični pregovor.

S konstruktivnim izražanjem svoje jeze bomo na delovnem mestu ustvarjali boljše in funk-

cionalne medsebojne odnose, kjer se bomo dobro in varno počutili, kjer bomo lahko izražali svoje potrebe in želje in kjer bodo lahko tudi sodelavci izražali svoje občutke in potrebe. Le tako se lahko razvija konstruktivna komunikacija, ki je temelj za dobro vzdušje v kolektivu in za uspešno poslovanje podjetja. V odprti komunikaciji je vedno prostor za konstruktivno izražanje strahov in jeze, kar vodi v rast in napredek.

dr. Zdravko Lavrič

Smučarski tečaj za otroke železničarjev 2014

Na Slovenskih železnicah nadaljujemo večletno tradicijo organiziranja počitnic s smučarskim tečajem za otroke železničarjev v Kranjski Gori. Smučarski tečaj bo organiziran med zimskimi šolskimi počitnicami, in sicer v terminu, ko imajo počitnice otroci iz zahodne Slovenije:

od 16. do 22. februarja 2014

Cena tečaja je **245 evrov**, vanjo pa so všteti: bivanje otrok in učiteljev smučanja v Železničarskem domu (polni penzion), smučarske karte za otroke in učitelje smučanja, vstopnina za bazen v hotelu Larix, morebitni najem drsalk in drsališča ter turistična taksa. Znesek se v celoti poravnava ob prihodu v Železničarski dom v Kranjski Gori.

Pri prijavi imajo prednost otroci zaposlenih v skupini Slovenske železnice, če bodo na razpolago prosta mesta, pa bomo z veseljem sprejeli tudi otroke »neželezničarjev«.

Prijave sprejemamo do petka, 24. januarja 2014, in sicer jih pošljite:

- po pošti: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za pravne zadeve in kadre, Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana;
- po faksu: (01) 29 14 807;
- po e-pošti: igor.smid@slo-zeleznice.si

Razpis in prijavnica sta objavljena na intranetu, lahko pa jo dobite tudi v vašem tajništvu in po po e-pošti. Dodatne informacije: Igor Šmid, tel. št. 01/29 14 391.

Smučarski pozdrav!
Igor Šmid



Kršitve notranjega reda na vlakih

Marca letos se je sprevodniku Darku Hlebcu zgodila zelo neprijetna izkušnja. Na železniški postaji v Ljubljani je čakal na odhod vlaka, ki naj bi odpeljal proti Dobovi ob 6.50. Ko sta s sodelavcem iz delovne enote Maribor stala pri vlaku in dajala potnikom informacije, jima je nenadoma pristopil moški srednjih let, ki se je pričel neprimerno obnašati do njiju, ju žaliti in jima groziti. Hotela sta ga pomiriti, vendar se na opozorila ni odzval. Ko je Darko zahteval vozovnico, mu je potnik ponovno zagrozil, ga odrinil od vrat ter vstopil na vlak. Ker je Darka skrbelo za varnost drugih potnikov na vlaku, je takoj stopil za njim in še enkrat zahteval vozovnico. Potnik se je odzval nasilno, ga napadel, pričel brcati in udarjati. Ko je sodelavec to videl, je priskočil na pomoč in skupaj sta nasilneža poskušala umiriti. Tudi po prihodu policistov se potnik ni umiril, še vedno je bil nasilen do sprevodnikov in policistov. Vlak je zaradi tega odpeljal z desetminutno zamudo. V konfliktu je bil Darko Hlebec poškodovan in je moral poiskati medicinsko pomoč na urgenci bolnišnice.

Darko Hlebec

Darko Hlebec je doma iz Blance in letos mineva že trideset let, odkar dela na železnici. Končal je srednjo lesno šolo, po tej pa se je izobraževal v Mariboru na železniški šoli. Po uspešno končanem šolanju je prejel naziv prometno-transportni odpravnik in od leta 1985 – torej že dobrih 28 let – dela kot sprevodnik na Slovenskih železnicah. Leta 2009 se je vpisal na ekonomsko šolo v Celju, jo uspešno končal in pridobil naziv ekonomski tehnik.

Gospod Hlebec, videti je, da imate ogromno izkušenj kot sprevodnik

O svojem delu bi lahko napisal že kakšno knjigo (smeh).

Na katerih relacijah največ delate?

Zadnje čase delam največkrat na relaciji med Dobovo in Ljubljano. Pred osamosvojitvijo Slovenije smo s sodelavci delali na malce večjem območju, od Zagreba, po Sloveniji, pa tudi do Reke in Pulja.

Kot je opisano, se vam je letos zgodil konflikt na vlaku. So takšni konflikti pogosti?

Zadnje čase je po mojem mnenju konfliktov kar precej. Opravljati delo sprevodnika je v teh časih kar težko, to opazajo verjetno tudi drugi v podobnih službah. V državi vlada kriza, nekateri ne dobijo plače in si ne kupijo vozovnic. To pa pomeni težavo tako zanje kot za sprevodnike, ki moramo

kljub vsemu svoje delo opraviti. Nadzor v podjetju namreč poteka ne glede na družbene razmere.

Mislím, da je v zdajšnjem času veliko potnikov, ki se vozijo oziroma ki se želijo prepeljati »na črno«, predvsem za dve, tri postaje. Vlaki so precej polni, zato sprevodnik dostikrat ne pride pravi čas do njih. Kljub temu, da je po mojem mnenju dosti težav, pa jih sprevodniki dokaj dobro rešujemo. Veliko je odvisno od osebnosti in pristopa ter tudi od tega, s kakšno težavo se sprevodnik sreča.

Kaj še vpliva na reševanje težav?

Zelo pomembno je, da se znaš pogovoriti s potniki in se pravilno obnašati.

Katere kršitve notranjega reda opazate na vlakih?

Zadnje čase opazam, da je manj zlorab zasilnih zavor, pa tudi »kršitve fazanov« na poti v šolo ne opazim več, kar je do-

bro. So pa seveda druge težave, veliko je na primer potnikov brez vozovnic.

Kateri zaposleni so najbolj izpostavljeni?

Največ težav na vlakih imamo sprevodniki, nekaj tudi prometniki in drugi, toda nazadnje smo sprevodniki tisti, ki moramo s potniki reševati težave, bodisi zaradi napačno izdanih vozovnic, zamud v prometu, klime na vlaku, bodisi zaradi tega, ker potniki nočejo plačati vozovnice ali dodatka za vlak višjega ranga.

Je na katerih drugih progah več težav na vlakih kot na drugih progah?

Predvsem je odvisno od potnikov. Vem, da je bilo pred nekaj časa več težav na progi med Celjem in Velenjem. Problematici pa so lahko tudi vlaki, s katerimi se peljejo navijači na športne prireditve. Posebni vlaki so sicer organizirani za večino navijačev, nekateri pa kljub vsemu potujejo sami z rednimi vlaki. Poznam primer, ko je pred leti skupina navijačev vstopila na vlak in v restavraciji, kljub zakonski prepovedi prodaje alkoholnih pijač pred deseto zjutraj, zahtevala od natakharice pijačo. Z njimi je bilo kar nekaj težav, napadli so tudi



Darko Hlebec

sprevodnika, zaradi vsega pa se je v Hrastniku moral vlak celo ustaviti.

Katere so po vašem mnenju najbolj problematične skupine?

Vlaki v Sloveniji so varni, opazil pa sem, da je na relaciji na kateri delam več potnikov brez vozovnic na prvih vlakih ob sobotah in nedeljah zjutraj. Mladi se na primer vračajo z zabav, na prvi vlak zjutraj iz Ljubljane pride široka paleta potnikov. Največkrat nimajo vozovnic, nekateri pa so tudi vinjeni.

S potniki, ki se vozijo v šolo in službo ter nazaj, navadno ni nobenih težav. Kot sem že omenil, je več težav ob koncih tedna.



Tudi napad na vas in sodelavca se je zgodil konec tedna?

Tako je, to se je zgodilo v soboto zjutraj, v Ljubljani, ko sva s sodelavcem stala na peronu in dajala informacije. Potnik naju je že od daleč zmerjal in nato pristopil do naju. Videti je bilo, da ni bil trezen.

Je težje po takšnem napadu spet priti na delo?

S tem nisem imel težav.

Kako je po vašem mnenju s pooblastili sprevodnika v konfliktnih primerih?

Če pride do težav, je jasno napisano kakšna so pooblastila sprevodnika. Postopek je v grobem takšen, da mora sprevodnik zahtevati od problematičnega potnika vozovnico, če je potnik nima in se z njim ne da dogovoriti o plačilu ali izstopu iz vlaka, mora poklicati policijo ter napisati poročilo. V današnjih časih nekaterih potnikov »še postrani ne smeš več preveč pogledati«. Včasih tudi kakšen izziva, češ dotakni se me, če si upaš, te bom tožil. Marsikdo si tudi misli, da se lahko kar tako vozi brez vozovnice, češ,

kaj pa mu kdo more. Vendar ni tako.

Vsak tak primer je treba rešiti. Če kdo uničuje po vlaku, ne moreš razmišljati, da to ni tvoja lastnina in da ne boš reagiral. Če bi vsi tako razmišljali, bi imeli na vlakih obupno stanje.

Kakšno je sodelovanje s policijo v takšnih primerih?

S policijo dobro sodelujemo. Če kličeš policijo, ker potnik ogroža osebe in druge potnike, se odzovejo zelo hitro. Ko potniki nočejo plačati vozovnice in pokličeš policijo, pa je največja težava to, da se ti potniki peljejo le nekaj postaj. Sprevodnik jih na vlaku ne sme zadržati, in tudi če jih policija čaka na določeni postaji, je mogoče, da je potnik že izstopil. Lažje je na vlakih, ki imajo manj postankov in vožnja med njimi traja dlje časa. Zgodilo se je tudi že, da je potnik, s katerim smo imeli težave na vlaku, na »gomulki«, pobegnil pred policijo. Vedel je namreč, da ga ta čaka na peronu, in medtem ko je vlak stal pred postajnim signalom, je odprl vrata, skočil ven in pobegnil. V takšnem primeru skoraj nimaš kaj narediti.

Kako bi to izboljšali? Mogoče z zasebno službo za varovanje?

Pred nekaj leti so SŽ sodelovale z varnostno službo na vlakih. Kadar so bili varnostniki na vlakih, ni bilo nobenih težav. Pomembno pa je tudi dobro sodelovanje z varnostnimi službami že na postaji.

Dober primer tega je v Laškem, po prireditvi Pivo in cvetje, kjer je na postaji dosti bolj poskrbljeno za varnost potnikov, ki se ponoči vračajo domov. Zadnja leta varnostna služba varuje in usmerja potnike že na peronu. Potnike na primer postopoma spuščajo na vlak, zaradi česar je manj gneče in bolj urejeno.

Gospod Hlebec, hvala za pogovor. Bi želeli še kaj dodati?

Pri delu na vlaku je zelo pomemben sprevodnikov od-

nos do potnikov. Svoje delo opravljam korektno, vendar dosledno in naredim vse, da se konflikt niti ne sproži. Biti sprevodnik je tudi precej več od tega, da si v uniformi in hodiš po vlaku. Ogromno dela, ki ga opravi sprevodnik, običajno potniki niti ne vidijo. Poleg rednega dela pa mora sprevodnik skoraj vsak dan reševati težave potnikov in poskušati najti mirno pot, da le ne pride do kakšnih konfliktov.

Poklic sprevodnika me veseli in rad delam z ljudmi, ker sem družaben. Pa tudi če pride do kakšnih težav, jih rešim, če se le da, z dobro voljo. Z nekaterimi potniki moraš znati delati in se pravilno obnašati. V današnjem času je precej omejitev, in je treba biti zelo previden. Iz izkušenj lahko ob prvem pregledu vlaka presodim, s kom je mogoče, da bom imel težave. V takšnem poslu moraš biti previden in razumno reagirati na provokacije, če se zgodijo.

Pooblastila sprevodnikov pri vzdrževanju notranjega reda

Naloge in ukrepe za preprečevanje nasilnih dejanj na SŽ določa Navodilo o varovanju potnikov osebja in premoženja na železniškem območju in na vlakih, na podlagi Zakona o varnosti v železniškem prometu ter Pravilnika o notranjem redu na železnici.

Sprevodnik na vlaku sme preverjati identiteto potnika, opozarjati, pozvati nasilnega potnika, da naj preneha s kršitvami notranjega reda, zahtevati od njega, da mu izroči predmete, s katerimi krši notranji red, zahtevati pomoč policije ter kršitev notranjega reda prijaviti pristojnim organom.

Sprevodnik v vseh primerih, ko okoliščine kažejo na to, da z izvajanjem pooblastil po določenih Pravilnika o notranjem redu na železnici ne bo mogel preprečiti kršitev notranjega reda na železnici oziroma vzpostaviti notranjega reda, zahteva pomoč od policije.

Svoja pooblastila sprevodniki udeležujejo tako, da ne prizadenejo dostojanstva kršitelja. Še posebej previdni in obzirni pa morajo biti pri delu z mladoletnimi kršitelji.

Kurenti na Slovenskih železnica odganjali zimo

Kurenti, ena izmed najbolj prepoznavnih slovenskih etnoloških mask, so ob pustnem začetku meseca obiskali prostore Slovenskih železnic na Kolodvorski ulici v Ljubljani. Več kot dvajset kurentov iz Destrnika in Spodnje Korene, s pisanimi trakovi in opasnimi težkimi zvonci, se je srečalo z vodilnimi železničarji in popestrilo ponedeljkovo dopoldne ter z glasnim zvonjenjem odganjalo zle duhove in zimo. Kurenti so s poskakovanjem in zvonjenjem železničarjem zaželeli dobro in uspešno leto. Včasih je veljalo, da so lahko kurenti le samski fantje, danes pa, kakor lahko vidimo s fotografij, kurentovo masko nosijo tudi dekleta.

**Nacionalna akcija za večjo varnost na nivojskih prehodih – Ustavite se. Vlak se ne more.**

Slovenske železnice so tudi letos sodelovale pri preventivni akciji z geslom »Ustavite se. Vlak se ne more«, za večjo varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo. Javna agencija za varnost prometa in SŽ so letos že četrty zapored pripravile preventivno akcijo, s katero smo udeležence v prometu osveščali o pravilnem prehajanju nivojskih prehodov čez železniško progo. Glavni cilji preventivne akcije, ki poteka vsako leto, so:

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

**Z vlakom v Planico**

Doživeti tradicionalne športne prireditve, kakršne so skoki in poleti v Planici, je že vrsto let za številne športne navdušence izjemna izkušnja, za marsikoga pa nepozabno prvo srečanje s tekami svetovnega pokala. Za letošnje ogled poletov v Planici so Slovenske železnice skupaj z organizatorji prireditve poskrbele za zelo ugoden in prijeten prevoz. V skladu s projektom trajnostnega razvoja v Planici, ki ga udeležujejo organizatorji prireditve, so SŽ poskrbele, da so se športni navdušenci lahko v Planico odpravili s posebnimi vlaki iz Ljubljane in Nove Gorice.

**Novi papež – iz železničarske družine**

Novi papež, Frančišek I., Argentinec italijanskega rodu, Jorge Mario Bergoglio, ki so ga izbrali na konklavah 13. marca, izvira iz železničarske družine. Njegov oče, Mario Jose Bergoglio, je bil železniški delavec. Novi papež se je še kot kardinal vozil večinoma z vlakom, avtobusi in podzemno železnico. Kako bo potoval v prihodnje, bomo še videli. Morda bo za svoje poti po Italiji in Evropi še naprej uporabljal železnico. Dosedanji papeži so se z vlakom vozili le ob določenih priložnostih, največkrat na romanje v Loreto in Assisi.

**Skupaj odlični pri prevozu tovora velikih dimenzij**

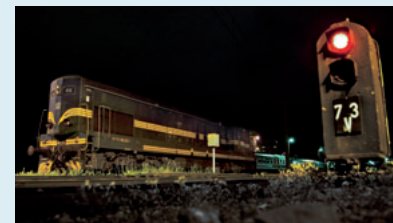
Na SŽ smo spet preseгли rekord pri prevozu izjemno težkega tovora. Sredi aprila smo med posta jama Maribor Tezno in Šoštanj prepeljali kompozicijo z Alstomovim transformatorjem, namenjenim v TEŠ Šoštanj. Vlak, s katerim smo transformator prepeljali, je tehtal 610 ton, bil dolg 102 metra in imel 38 osi. Transformator, ki sam tehta 355 ton, je bil naložen na posebnem, 32-osnem vagonu podjetja Felbermayr. Dokazali smo, da je skupina SŽ s skupnimi močmi sposobna izjemnih podvigov.

**SŽ na sejmu Transport logistic v Münchnu**

Junija je v Münchnu potekal sejem logistike Transport logistic, ki je največja predstavitev logističnih produktov, tehnologije in upravljanja oskrbovalnih verig na svetu. Sejma, ki je letos spet presegl rekord obiskanosti, se je udeležilo več kakor 53 tisoč obiskovalcev z vsega sveta. Podjetji SŽ-VIT in SŽ-Tovorni promet sta se na sejmu Transport logistic 2013 predstavljali na skupnem razstavnem mestu. Na sejmu, ki poteka vsako drugo leto, se predstavijo vsi partnerji in konkurenti Slovenskih železnic, ter večina podjetij, s katerimi Slovenske železnice že poslujejo.

**150 let proge Maribor–Celovec**

Prvega junija je minilo 150 let, odkar je po Koroški progi, med Mariborom in Celovcem, zapeljal prvi vlak. Dravska dolina in vsa Koroška sta se s prihodom železnice gospodarsko razcveteli in odprli. Pred tem je bila Dravska dolina prometno težko dostopna, zato je prihod železnice za razvoj krajev ob progi izjemnega pomena. Slovenske železnice so skupaj z lokalnimi oblastmi in železniškimi navdušenci pripravile številne dogodke, ki so se posebej za ta visoki jubilej odvijali ob krajih ob progi.



Slovenskih železnica 2013

15

Pregled leta 2013

SŽ sodelujejo pri projektu Botrstvo

Sapramiška, znana literarna junakinja Svetlane Makarovič, ki simbolizira projekt Botrstva, potuje od botra do botra z vlaki Slovenskih železnic. V začetku junija je deset dni gostovala na Slovenskih železnica. Prvi dan je Sapramiška na SŽ spoznavala delo blagajnikov Slovenskih železnic, ki so imeli v začetku junija ogromno dela s prodajo junijskih šolskih abonentskih vozovnic. Čudovit sončen dan je naslednje dni Sapramiško zvalil, da je odpotovala z vlakom na slovensko obalo. Obiskala in spoznala je delo sprevodnikov, prometnikov in številnih drugih na SŽ in se med drugim ustavila tudi v Železniškem muzeju SŽ.



Skupaj na tirih - obisk delegacije UIC

Konec aprila je bila na obisku na SŽ delegacija UIC. V njej so bili direktor oddelka UIC za železniški sistem, Hans-Günther Kersten, višji svetovalec za sisteme ERTMS in druge tehnične zadeve, Piero Petruccioli, in Dennis Schut, vodja oddelka UIC za raziskave. V dvodnevem obisku smo predstavnikom UIC predstavili ključne dejavnosti SŽ in načrte na področju novih tehnoloških rešitev, ter jih odpeljali na ogled nadgradnje proge Grosuplje-Kočevje.



120 let Kočevske proge

Konec septembra je minilo 120 let od odprtja železniške proge med Ljubljano in Kočevjem. Slovenske železnice so, v sodelovanju z občinami ob njej, 21. septembra počastile ta jubilej z vožnjo posebnega vlaka. Vlak se je ustavil na več postajah, njegovo pot pa so spremljale slovesnosti na Škofljici, v Ribnici, Velikih Laščah, v Dobrepolju in osrednja slovesnost v Grosuplju. Slavnostni govornik na osrednji prireditvi je bil generalni direktor SŽ Dušan Mes, ki je med drugim povedal, da ima železnica še danes, podobno kot v 19. stoletju, ko so gradili to progo, izjemno velik pomen pri razvoju krajev in gospodarstva.



Urejanje ŽP Jesenice

Pred prireditvijo EuroBasket 2013 so SŽ v sodelovanju z občino Jesenice in prstovoljci, združenimi v skupini »Ejga, za lepše Jesenice«, obnovile in polepsale železniško postajo Jesenice. S skupnimi močmi so železničarji in prostovoljci uredili tako notranjost kot zunanost postaje. V postajni stavbi so uredili čakalnico in avlo, zunaj postavili cvetlična korita, ter uredili tudi postajni podhod. Očistili so zunanost postajne zgradbe, pri čemer je bilo najzahtevnejše delo odstranjevanje grafitov. Vse zunanje površine postaje so tudi temeljito očistili in uredili tudi tehnično varovanje z videonadzornimi kamerami. Akcija je odmevala še vse leto.



140-letnica proge Pivka-Reka in 80. obletnica začetka elektrifikacije naših prog

Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica je skupaj s Slovenskimi železnicami 29. junija na postaji Ilirska Bistrica pripravilo slovesnost ob 140-letnici proge Pivka-Reka in 80. obletnici začetka elektrifikacije naših prog. Praznovanje se je začelo že v Ljubljani, kjer so se zbrali gostje in se z vlakom ICS odpeljali proti Pivki in Ilirski Bistrici. V Ilirski Bistrici je vlak, s katerim so se pripeljali vodilni železničarji in drugi gostje, pozdravila Godba Slovenskih železnic Zidani Most. Sledila je osrednja slovesnost z bogatim kulturnim programom, na katero so bili povabljeni tudi gostje iz Hrvaške in Italije. Slovenske železnice so v ta namen pripravile zbirateljske vozne karte, na katerih je bil odtisnjen železniški žig z datumom slovesnosti.



Kamp vizija zavoda varnosti in SŽ

Slovenske železnice smo skupaj z Zavodom Vizija varnosti, Občino Kamnik, Gasilsko zvezo Slovenije ter Združenjem slovenskih poklicnih gasilcev organizirali seminar in reševalno vajo z naslovom Izredni dogodki na železniških tirih in v železniškem predoru. Tridnevno dogajanje se je odvijalo v Kamniku, na končni železniški postaji v Grabnu. Tam je bilo postavljeno prizorišče vaje v obliki kampa. Vsi sodelujoči so bili med trajanjem kampa v spalnih šotorih, opremljenih z vso, za tovrstno vajo potrebno infrastrukturo. Na usposabljanju je bilo navzočih več kakor 120 udeležencev iz reševalnih in policijskih vrst iz Slovenije, Hrvaške, Srbije in Italije.



Vlak zdravja

Konec oktobra, dobre tri tedne pred svetovnim dnevom sladkorne bolezni, je s četrtega tira ljubljanske železniške postaje proti Pragerskemu odpeljal Vlak zdravja. Na njem je Zavod Diabetes v sodelovanju s Slovenskimi železnicami potnikom omogočal brezplačne meritve krvnega sladkorja, vsak potnik pa je prejel tudi publikacijo Spremenimo diabetes. Sladkor v krvi so si potniki lahko izmerili tudi, ko se je vlak pozno popoldne vračal v Ljubljano.



Počitniške enote podjetja SŽ-ŽIP

Počitniške enote v Sloveniji in na Hrvaškem

Podjetje SŽ-ŽIP, storitve, d. o. o. ima 174 posameznih počitniških enot, ki so namenjene zaposlenim in upokojujencem skupine SŽ, v prostih terminih pa tudi zunanjim interesentom. Števila počitniških enot ne gre zamenjati s številom objektov, saj je v številnih objektih več počitniških enot.

V Sloveniji lahko železničarji letujejo v Kranjski gori, Martuljku, Podkornu in Ratečah, na območju Bohinja, Bohinjske Bistrice in na Voglu, ter na Pohorju, v Bovcu, Luciji in v Moravskih toplicah. Na Hrvaškem podjetje SŽ-ŽIP upravlja s počitniškimi enotami v Istri, na Crveni vrhu, v Savudriji, Novigradu in Umagu ter v enotah na otokih Cres in Lošinj.

SŽ-ŽIP ima v Sloveniji 29 počitniških enot, 145 pa jih je Hrvaškem.

Podjetje SŽ-ŽIP je leta 2001, po hrvaški zakonodaji, ustanovilo hčerinsko družbo Calidus sol, d. o. o., prek katere skrbi za najeme in upravljanje počitniških enot na Hrvaškem.

Zaposleni v skupini SŽ lahko letovanja plačajo v enkratnem znesku ali, pri najemu enote nad pet dni, tudi v dveh ali treh obrokih.

Zasedenost enot

Leta 2012 je v počitniških enotah v Sloveniji letovalo 1358, na Hrvaškem pa 4234 dopustnikov. Zasedenost počitniških enot pa se razlikuje glede na lokacijo in termin letovanja. Precej večje je povpraševanje po počitniških enotah med šolskimi počitnicami in med poletno turistično sezono.

Struktura gostov

Največji odstotek letovalcev sestavljajo aktivni zaposleni in upokojeni skupne SŽ.

Med letoma 2009 in 2011 so aktivni zaposleni v sistemu SŽ v povprečju sestavljali 73,6-odstotni delež naših gostov, upokojenici pa 11,8-odstotni povprečni delež. Letovalcev, ki niso zaposleni v skupini SŽ, je bilo v povprečju 14,6 odstotka.

Leta 2012 je delež zaposlenih v skupini SŽ in upokojenih delavcev SŽ znašal 84 odstotkov vseh letovalcev, 16 odstotkov pa je bilo zunanjih gostov.

Analize kažejo, da delež upokojujencev, ki letujejo v počitniških enotah SŽ, zadnja leta pada, povečuje pa se število zunanjih uporabnikov.

V podjetju SŽ-ŽIP ugotavljajo, da v počitniških enotah SŽ letuje razmeroma majhen delež zaposlenih, le dobrih 13 odstotkov vseh zaposlenih, ta odstotek pa je še manjši pri upokojujencih.

Red v počitniških enotah

Vse počitniške enote so redno vzdrževane in popolnoma opremljene z vsem, kar gostje potrebujejo za prijetno letovanje. V vseh počitniških enotah je mogoče tudi kuhati.

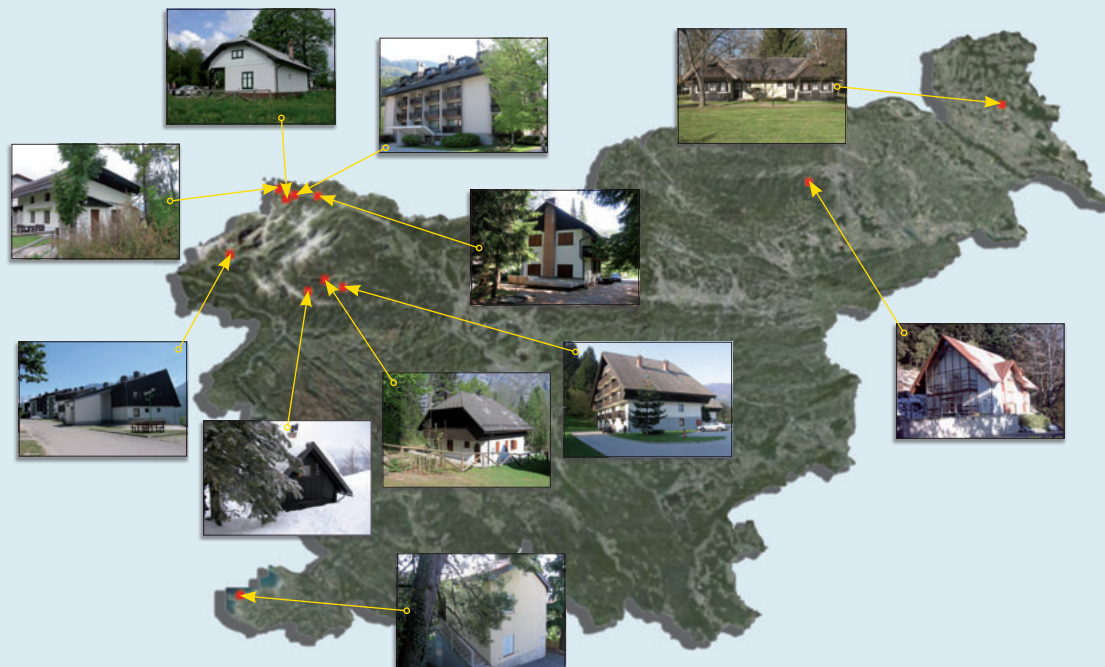
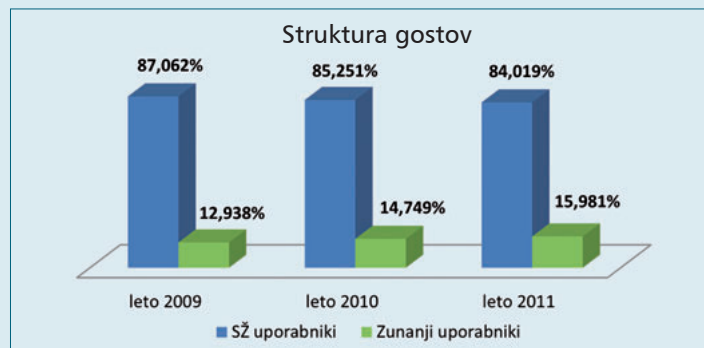
Gostje morajo s sabo prinesiti le posteljnino ter po letovanju enoto za sabo počistiti in jo pospraviti.

Termini, dolžina letovanj in cena

Vse enote v Sloveniji - razen na Voglu, ki je odprta od 8. oktobra do 22. aprila - so vsem gostom na voljo vse leto. Na razpolago so tako tiste na morju, v Luciji, kot tudi v gorah. Na Hrvaškem pa so enote od oktobra do sredine aprila zaprte.

Termini za letovanja v počitniških enotah v Sloveniji so praviloma sedemdnevni, od sobote do sobote, na Hrvaškem pa desetdnevni. Rezervirati in dogovoriti pa se je mogoče tudi za krajše termine, na primer ob koncih tedna.

Cena letovanja v počitniških enotah je odvisna od lokacije in termina letovanja. Podroben cenik železničarji prejmejo ob razpisu, podatki o številu enot v posameznem naselju in številu ležišč pa so objavljeni tudi na spletni strani.



Prijave in rezervacije

Prijavite se lahko na razpis, ki ga pripravimo dvakrat na leto, marca in oktobra. Ko je razpis končan, pa se lahko, vsak delovnik med 8. in 11. uro, o zasedenosti počitniških enot in prijavah poslužujete na telefonski številki 01 29 123 95.

Rezervacija po telefonu in način plačila

- Rezervirate prosto enoto, v kateri bi želeli letovati.
- Pošljete izpolnjeno prijavnico, na kateri označite način plačila:
 - z odtegljajem pri obračunu plače (v enkratnem znesku, v dveh ali v treh obrokih),
 - v enkratnem znesku s plačilnim nalogom pred odhodom na letovanje.
- Prejmete napotnico in navodila z dodatnimi informacijami.

Na kratko iz tujine

Francija – Velika Britanija

Mobilci v predoru pod Rokavskim prelivom

Od marca naprej bodo lahko potniki, ki potujejo z vlakom med Francijo in Veliko Britanijo, po predoru pod Rokavskim prelivom nemoteno uporabljali mobilne telefone. Podjetje Evrotunnel je namreč podpisalo desetletno pogodbo s tremi britanskimi ponudniki mobilnih storitev. Po določitvi pogodbe bodo potniki v obeh ceveh predora lahko uporabljali 2G in 3G storitve, v prihodnje pa tudi 4G podatkovne storitve. Podjetje Eurotunnel je vso, za vzpostavitev mobilnih storitev, potrebno infrastrukturo postavilo v letih 2011 in 2012, med uvajanjem omrežja GSM-R na železniškem tiru v predoru.

Railway Gazette

Makedonija

V Skopju zbirajo ponudbe za nakup tramvajev

V glavnem mestu Makedonije, Skopju, so objavili javno zbiranje ponudb za oblikovanje, financiranje, izdelavo in vzdrževanje tramvajske linije v mestu. V Skopju načrtujejo 12 kilometrov dolgo progo med predeloma Novo Lisiče in Gyorče Petrov, na kateri naj bi vozilo najmanj 22 tramvajev. Vrednost pogodbe je ocenjena na 243 milijonov evrov s trajanjem 35 let od podpisa pogodbe. Po koncu trajanja pogodbe bodo pravice in upravljanje proge preneseno na glavno mesto. Ponudbe sprejemajo do začetka maja.

Mekedonske železnice, Railway Gazette

Eurostar

Več kot deset milijonov potovanj v enem letu

Eurostar, podjetje, ki ponuja železniške prevoze med Londonom, Parizom in Brusljem, je prvič od ustanovitve, leta 1994, v enem letu prepeljalo več kot deset milijonov potnikov. Kljub na prvi pogled izjemnim številkam pa je število prepeljanih potnikov precej pod tistim, ki so ga v podjetju prvotno načrtovali. Leta 1996 so predvidevali, da bo leta 2004 število prepeljanih potnikov na leto doseglo 21,4 milijona.

IRJ



Romunija

Hyperion pripravljen za testiranje

Romunski proizvajalec železniških vozil Softronic je razkril prototip nove elektromotorne garniture Hyperion, ki jo bodo začeli testirati naslednji mesec. Gre za 70 metrov dolgo garnituro, ki ima štiri vagone in bo lahko vozila s hitrostjo od 160 do 200 kilometrov na uro. Vrednost vlaka, ki ga bodo izdelovali v dveh različicah, s 150 in 188 sedeži, je okrog pet milijonov evrov.

IRJ

Kitajska

Odprtih več novih odsekov prog za visoke hitrosti

Kitajska je konec koledarskega leta zaznamovala z odprtjem več prog, namenjenih za visoke hitrosti po vsej državi. Na jugovzhodu Kitajske so odprli 514 kilometrov dolgo progo med mestoma Xiamen in Shenzhen in s tem sklenili povezavo med linijo Peking–Guangzhou–Shenzhen ter linijo po vzhodni obali med Šanghajem in mestom Xiamen. Potovanje med mestoma Shenzhen in Xiamen so tako skrajšali s trinajstih ur na tri ure in pol.

Večina novih prog je namenjena za hitrosti 200 in 250 kilometrov na uro, proga med mestoma Zhengzhou–Xi'an pa je namenjena za hitrosti do 350 kilometrov na uro.

IRJ

Nemčija

Novi vlaki ICE na nemških tirih

Najnovejši vlaki ICE, ki jih je za Nemške železnice izdelal Siemens, so po testiranjih pridobili dovoljenje za vožnjo na nemških železnicah. Podjetje Siemens je dva vlaka, namenjena za testiranje, dostavilo že novembra lani, nedavno so DB prejele še dva, štiri vlake pa naj bi Nemške železnice prejele spomladi. Od leta 2008 naprej je DB naročil 16 vlakov, namenjenih za visoke hitrosti, ki bodo vozili v Nemčiji, Belgiji in Franciji. Posel je vreden približno 500 milijonov evrov.

Nemške železnice

Litva, Latvija

Litva in Latvija sodelujeta pri mednarodnih prevozi

Predsednik Litvijskih in direktor Litvanskih železnic sta prejšnji mesec podpisala več pogodb, ki naj bi izboljšale in razširile čezmejno sodelovanje med državama. Železniški podjetji sta se dogovorili o potniški povezavi med glavnim mestom Latvije Rigo in mestom Siauliai v Litvi ter o možnosti skupnega nastopa pri izvajanju mednarodnega železniškega tovornega prometa med Azijo in Evropo. Že nekaj časa je namreč znano, da sta državi zelo zainteresirani za priložnosti, ki jih ponuja prevoz tovora iz črnomoških pristanišč in dejavno privabljata kontejnerski tovor iz Kazahstana in Kitajske proti Evropi.

Latvijske železnice

Tudi če ni sonca ...

Dežuje, pa kaj?

Ko začne deževati, veliko ljubiteljev fotografije ne pomisli, da je to eden najboljših trenutkov za dobro fotografijo. Dež?

Saj se hecaš! Ne samo, da je skrajno zoprno, vse je mokro, sivo in temačno, pa še fotoaparatu škodi. Pa je res tako? Še zdaleč ne!

Ko dežuje, se vse spremeni. Nebo potemni in če se po njem preganjajo grozeči nevihtni oblaki, postane sicer zlovesče, a tudi veličastno in dramatično. Svetloba je enakomerna in težav s temnimi sencami ni več. Barve v mokroti resda

potemniijo, a postanejo tudi gostejše, nasičene. Prej mrtve tlakovane površine oživijo in odsevajo svetlobo, barve in obrise okolice, na njih pa se tudi odražajo zrcalni obrisi mimoidočih ljudi. Kaplje, ki se v močnem deževju odbijajo od tal, jim dajejo še posebej lepo strukturo, hkrati pa pričajo o moči ujme, v kateri je fotografija nastala. Vse to so elementi, ki v fotografijo vnašajo posebno razpoloženje in jo s tem dvignejo nad pogosto dolgočasno vsakdanost posnetkov, nastalih v sončnem vremenu.

Izzivom željnemu, vremenu primerno oblečenemu fotografu dež ne bi smel biti izgovor, da bi ostal doma. Tudi vlaga, ki naj bi škodila fotoaparatu, ni čisto pravi vzrok za to. Večina sodobnih fotoaparátov, še posebno višjega kakovostnega razreda, je dokaj dobro zaščitena proti vlagi. To sicer ne pomeni, da preživijo padec v vodo, vendar nekaj vlage pa jih tudi ne pokonča. To mi govorijo lastne izkušnje, saj so bili moji aparati ničlikokrat kar pošteno premočeni, pa še vedno delujejo brezhibno. Vsekakor je pri slikanju v deževnem vremenu treba imeti s sabo brisačo ali pa dva, tri robčke, s katerimi obrišemo aparat takoj po slikanju. Vmes, med enim in drugim slikanjem, ko smo izpostavljeni dežju, pa ga spravimo v torbo ali pa ga držimo pod vetrovko ali kar koli že imamo oblečeno. Vsekakor pa odsvetujem dežnik. Ne samo, da je skrajno nerodno sočasno držati ga in slikati, v vetru ali ko mimo nas žvigne vlak s hitrostjo, pa ga je hudičevo težko krotiti.

Pa še beseda o osvetljevanju. Občutljivost fotoaparata dvignemo, kolikor nam dopušča njegova kvaliteta. V mislih imam seveda digitalne kamere, drugače pa pač vzamemo visoko občutljiv film. Če se za osvetljevanje naslanjamo na avtomatiko, potem jo nastavimo, da nam podo svetljuje za vrednost ene zaslonke. S tem kompenziramo od mokrote temnejše površine, pod pogojem seveda, da v kadru ni močnega vira svetlobe, kot so luči. Najbolje pa je, da aparat nastavimo na ročno nastava-

vljanje, pred slikanjem pa s svetlomerjem ali s poskusnimi posnetki ugotovimo pravilno nastavitve. Glede na to, da je svetloba v oblačnem vremenu v vse smeri enaka, s pravilnim osvetljevanjem ne bo težav.

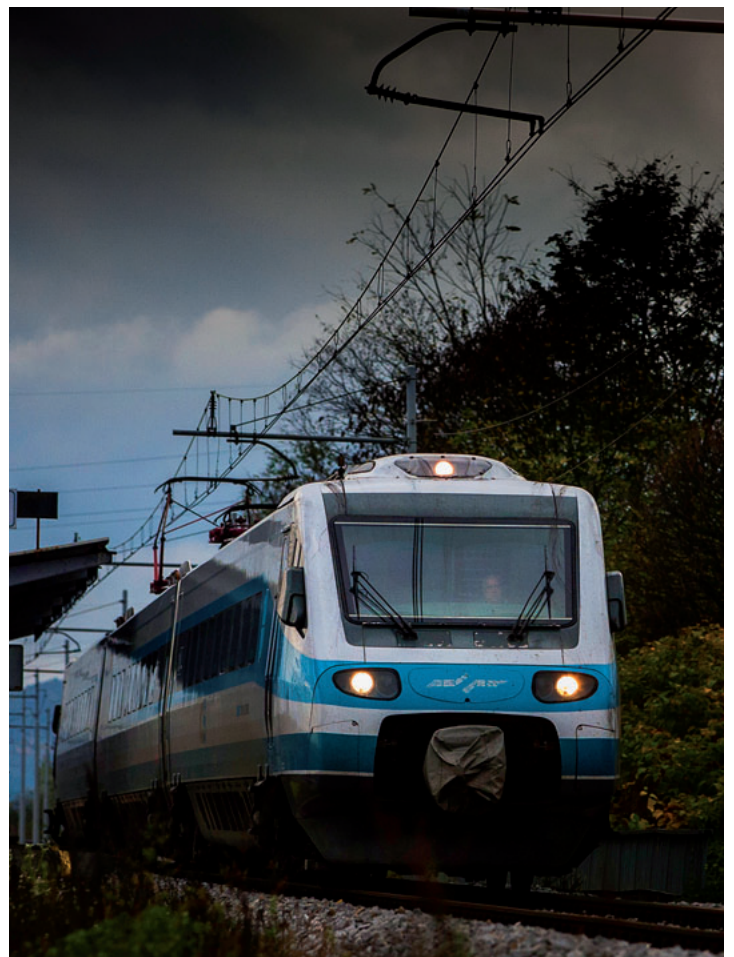
Pričujoče slike so del serije slik, ki sem jih posnel neko deževno, ponevithno novembrsko soboto vse od Ljubljane do Zaloga, konkretno pa na postajališču Ljubljana Polje. To mi je v trenutkih dežja dajalo zatočišče, lokacija sama pa obilo akcije.





19

Fotoreporaža



Slovenija ob progi

Lokalne proge – 4. del

Bližamo se koncu spoznavanja slovenskih prog in krajev okoli njih. Tokrat vam predstavljamo lokalne proge na Štajerskem in v Prekmurju.

Proga Celje–Velenje

Velenjska proga je bila zgrajena konec leta 1891 in namenjena za lokalni potniški promet ter hitrejši razvoj premogovnikov. Proga je dolga 37,5 kilometra in že ko so jo zgradili, so načrtovali podaljšanje proge do Dravograda, s čimer bi dobili pomembno železniško povezavo med srednjo Avstrijo, Slovenijo in Zagrebom. Južne železnice, tedanji monopolist v železniškem transportu, so nasprotovale tej zamisli, zato je do izvedbe načrta minilo nadaljnjih osem let. V voznem redu iz leta 1953 je označeno, da so tedaj med Celjem in Velenjem vozili štirje potniški vlaki na dan, od njih sta dva nadaljevala pot do Dravograda. V času naraščanja avtomobilskega prometa je proga Velenje–Dravograd postala prevelik strošek, zato so jo leta 1968 zaprli. Potniški promet poteka še vedno na začetnem delu proge, med Celjem in Velenjem. Ob delavnikih na progi dvanajst parov vlakov pripelje šolarje in dijakke, delavce in občasno turiste iz Celja v Velenje ali obratno v dobrih 45 minutah. V soboto vozijo trije pari vlakov, v nedeljo pa potniški vlaki na tej relaciji ne vozijo. Kolesa lahko prevažate v skoraj vseh vlakih.

Proga poteka od Celja precej po ravnini, do Žalca se vzpne le za 15 metrov. Malo pred postajo Žalec na levi zagledamo dvorec Novo Celje, ki je bil zgrajen na ostankih gradu Plumberk. Dvorec je predstavljal majhno kopijo dunajskega Schönbrunn, danes pa se počasi obnavlja.

Ko se bližamo Polzeli, se proga približuje reki Savinji. Čeprav vsi poznajo Polzelo po istoimenski tovarni nogavic, tu stoji tudi najbolj ohranjeni grad malteških vitezov v Sloveniji, grad Komenda. Grad je v središču Polzele, le kakšnih dvesto metrov od železniške proge pred uvozom v postajo.

Pri izlivu Pake v Savinjo se proga spet oddalji od reke. V Šmartnem ob Paki se redno križajo vlaki iz Celja in Velenja. Dolina Pake od tu naprej postaja čedalje ožja, zato zmanjkuje prostora za reko, cesto in progo. Proga poteka skozi edini predor na tem odseku, Skorno, ki je dolg 145 metrov. Za postajališčem Florjan se Šaleška dolina odpre in kmalu prispe-



Železniška postaja Šmartno ob Paki

mo v Šoštanj, rojstni kraj Karla Destovnika – Kajuha, pesnika in narodnega heroja.

V kratki vožnji do končne postaje v Velenju lahko opazujemo mogočna poslopja nove termoelektrarne in neskončne gomile premoga, ki čakajo, da jih naložijo na tovorni vlak za Trbovlje. V Velenju si lahko ogledate mnogo zanimivosti. Če omenim le nekatere, je tu Muzej premogovništva, v katerem boste spoznali izjemno dinamiko razvoja te dejavnosti,

lahko pa se boste peljali tudi z rudniškim vlakom. Za raziskovalce pa je pomembno tudi to, da ima Velenje brezplačni javni avtobusni prevoz na petih linijah, nekatere izmed njih pa peljejo tudi mimo železniške postaje.

Proga Ljutomer–Gornja Radgona

Radgonska proga je del nekdanje proge Špilje (Spielfeld Strass)–Bad Radkersburg–Gor-



Vlak v Velenju



Izhod iz edinega predora na velenjski progi

nja Radgona–Ljutomer. Prvi del proge, od Špilj do Radgone, je bil končan leta 1885, do Ljutomeru je vlak prispel pet let pozneje. Proga se je tam končala in tako je ostalo vse do leta 1924, ko so jo podaljšali do Ormoža oziroma Murske Sobote. Promet med Špiljami in Ljutomerom je bil prekinjen v drugi svetovni vojni, ko je bil porušen most čez Muro med Radgonama. Po voznem redu iz leta 1953 so med Ljutomerom in Gornjo Radgono vozili štirje vlaki na dan. Potniški pro-

Tovorni vlaki vozijo redno do polnilnice v Radencih in tovarn v Gornji Radgoni, enkrat na leto, v času Kmetijskega sejma, pa pelje tudi posebni potniški vlak do Gornje Radgone. Prihodnost proge je negotova, čeprav, tako v Avstriji kot v Sloveniji, obstajajo želje in iniciative za ponovno zgraditev mosta čez Muro in s tem uvedbo čezmejnega železniškega prometa. Za sprehod od postaje Bad Radkersburg do postaje Gornja Radgona boste porabili 15 do 20 minut. Avstrijska postaja je zunaj središča

Radgona, kjer je zaradi varnosti potrebna posebna previdnost pri vožnji vlaka.

Ob progi je poleg drugih zanimivosti – pokrajina je namreč zelo primerna za družinsko kolesarjenje – vredno obiskati predvsem Ljutomer, Radence in Gornjo Radgono. V Ljutomeru najdete lepo urejen Park prvega slovenskega tabora. V Radomersčaku pri Ljutomeru se je rodil slovenski jezikoslovec dr. Franc Miklošič. V Radencih je eno najstarejših slovenskih zdravilišč, Gornja Radgona pa je vinarsko središče. Zelo zanimiv je sprehod po vinskih kletih, kjer imate možnost spoznati tudi tehnologijo proizvodnje radgonske penine. Vsekakor pa se v teh krajih pozanimajte tudi za spust po Muri, ki je nadvse zanimivo doživetje.

Lendavska proga in proga Ormož-Središče

Po Prekmurju, od Lendave do meje s Hrvaško, je speljana edina slovenska lokalna proga, ki nima neposrednega stika z ostalim slovenskim omrežjem. To je bil del ogrske proge Zalaegerszeg-Redics-Lendava-Čakovec, ki je bila zgrajena leta 1890. Po drugi svetovni vojni so odstranili tire od Lendave do madžarske meje, še vedno pa tovorni promet poteka po 4,5 kilometra dolgem odseku od Lendave do reke Mure oziroma hrvaške meje. Po posebnem dogovoru med državami se namreč slovenski tovorni vagoni prevažajo od Lendave čez Čakovec do Ormoža. Leta 1953 so med Čakovcem in Lendavo

še vozili štirje pari mešanih vlakov na dan.

Nad Lendavo stoji mogočen Lendavski grad, v Lendavskih gorica pa so neskončni vinogradi in vinske ceste.

Proga Ormož–Središče je del prve povezave med Avstrijo in Ogrsko na ozemlju Slovenije. Povezovala je progo Južne železnice v Pragerskem, mimo Ptuja, Ormoža in Čakovca z Budimpešto. Obratovati je začela leta 1869 in je tako druga najstarejša proga v Sloveniji in hkrati najstarejša železniška proga na Hrvaškem. Ker je pred nekaj leti Hrvaška ukinila malo-obmejni potniški promet, je danes to le lokalna proga, dolga 11,5 kilometra, na kateri med Ormožem in Središčem vozi šest parov potniških vlakov na dan, dva tudi ob koncih tedna. Proga je speljana po levem bregu Drave, samo reko pa lahko vidimo le pri Ormožu. Ko zapustimo postajo in se proga odcepi od odseka proti Ljutomeru in Murski Soboti, poteka popolnoma ravno. Edini, pa še ta blag, ovinek je pri Obrežu. Kraji ob progi so izjemno zanimivi in vabijo, da jih obiščete.

Epilog

V Sloveniji je veliko lokalnih železniških prog, ki so postale in ostale lokalne. Kraji ob njih pa so različni, ravninski ali hriboviti, kraški ali panonski, vedno pa čudoviti. Potniški promet na lokalnih progah je na veliko odsekih omejen na delovne dni, ker se z vlakom prevažajo večinoma šolarji in tisti, ki med tednom hodijo v službo v bližnje kraje.

Evropska strategija razvoja železniškega prometa napoveduje modernizacijo lokalnih prog in povečevanje števila potnikov. Največ se pričakuje od turizma. Verjamem, da bi lahko v prihodnje z dobrim sodelovanjem z lokalnimi skupnostmi pripravili izvedljive načrte razvoja potniškega prometa na lokalnih progah. Tu bo treba gledati tudi na turiste, saj jih bomo pridobili, če bo ponudba pestra in promet tudi ob koncih tedna.



Železniška postaja Radenci

met na tej progi je bil ukinjen konec šestdesetih let prejšnjega stoletja.

Proga je izrazito ravninska, vendar zelo nevarna zaradi nivojskih prehodov ceste čez progo. Vozniki avtomobilov namreč velikokrat niso dovolj pozorni na vlake in prečkajo progo, ne da bi se prepričali o morebitnem prihodu vlaka. Ko na bogatih poljih Prlekije zrastejo poljščine, je pregled na progo precej omejen, zato je treba biti še posebej previden.

mesta, slovenska postaja pa stoji v samemu središču mesta.

Slovenski del proge je dolg 23 kilometrov. Med Ljutomerom in Gornjo Radgono so stale naslednje postaje oziroma postajališča: Križevci-Boreci, Bučevci, Hrastje-Mota in Radenci. Na progi je en nivojski prehod zavarovan z zapornicami – na cesti Noršinci–Lukavci, drugi pa označeni z Andrejevim križem. Vlaki se morajo obvezno ustaviti pred cestama za postajo Radenci in pred postajo Gornja



Del proge proti Koroški



Konec proge pred Muro v Gornji Radgoni

Z vlakom v Št. Andraž

Turisti in romarji iz Slovenije se lahko s krožno vozovnico Regio AS odpravijo na enodnevni izlet ali pa na štiridnevne počitnice v dolino Labotnice na avstrijskem Koroškem. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa.

Slomškov škofijski sedež

Mesto Št. Andraž v Labotski dolini (nemško St. Andrä im Lavanttal) leži na nadmorski višini 446 metrov in ima 10.200 prebivalcev. Dolina je dobila ime po 64 kilometrov dolgi reki

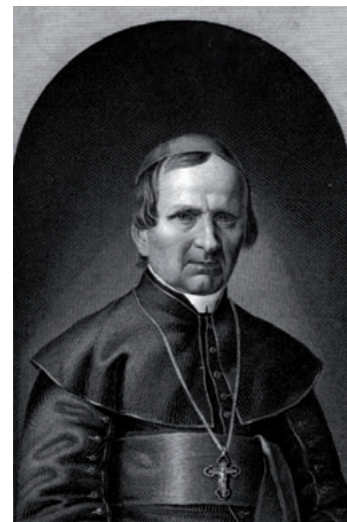
Labotnici (Lavant), ki izvira pod najvišjim vrhom Labotniških Alp (Lavanttaler Alpen), Červenica (Zirbitzkogel, 2.396 m) in se izliva v Dravo pri Labotu (Lavamünd), v bližini Dravograda. Dolino pri Št. Andražu na zahodu omejuje pogorje Svinške planine (Saualpe), ki spada pod Labotniške Alpe, na vzhodu pa pogorje Golice (Koralpe). Po propadu rimskega imperija je Labotska dolina postala del ozemlja slovenske kneževine Karantanije. Št. Andraž je dobil ime po cerkvi sv. Andreja, katere predhodnico je v 8. stoletju verjetno postavil že škof Modest v

času pokristjanjevanja Slovencev. Leta 860 je kralj Ludvik Nemški to območje podaril solnograški nadškofiji. Št. Andraž je postal dvor (hof), leta 1339 pa mesto. Nadškof Eberhard II. je leta 1228 v Št. Andražu ustanovil Lavantinsko škofijo, cerkev sv. Andreja pa je postala stolnica.

Leta 1846 je bil imenovan za knezoškofa Lavantinske škofije Anton Martin Slomšek (1800-1862). Takrat je bilo to območje še pretežno slovensko. Leta 1859 je Slomšku z vztrajnim prizadevanjem uspelo prenesti sedež škofije iz Št. Andraža

v Maribor. Nova škofija je od Graške škofije prevzela župnije severno od Drave. S tem zgodovinskim dejanjem je Slomšek rešil pred ponemčenjem dvesto tisoč Slovencev ter začrtal severno slovensko narodnostno mejo na Štajerskem, ki jo je leta 1918 s svojimi borci ubranil slovenski general Rudolf Maister. Med ofenzivo vojske Kraljevine SHS, maja in junija 1919, je Maistrov Labotski odred zasedel tudi Labotsko dolino do črte Puštrica (Puštritz) na Svinški planini – Sv. Marija v Rojah (Maria Rojach) – Mala planina (Kleinalpe) na Golici. V zadnjih

Železniška postaja Št. Andraž v Labotski dolini



Škof Anton Martin Slomšek

letih druge svetovne vojne so na tem območju delovali slovenski partizani najdlje v notranjost takratnega nemškega rajha: na



Cerkev sv. Andreja v Št. Andražu



Pri cerkvi sv. Andreja v Št. Andražu

Svinški planini enote Vzhodno-koroškega odreda do prelaza Hlipica (Klippitztl), na Golici pa enote Lackovega odreda do prelaza Weinebene. Devetnajstega septembra 1999 je papež Janez Pavel II. Slomška razglasil za blaženega. Po podatkih iz 2001 v Št. Andražu govori slovensko še 0,2 odstotka (približno 20) prebivalcev.

Labotska železnica

166 kilometrov dolga Labotska železnica je bila dokončana 10. januarja 1900. Povezala je mesta Zeltweg ob Rudolfovi železnici na avstrijskem Štajerskem, Dravograd ob Dravski železnici in Celje ob Južni železnici. Posamezni odseki so

bili zgrajeni v naslednjih etapah: Dravograd-Volčji breg/Wolfsberg (1879), Celje-Velenje (1891), Velenje-Dravograd (1899), Zeltweg-Volčji breg (1900). Leta 1964 so dokončali Podjunsko železnico med Pliberkom in Št. Pavlom v Labotski dolini, zato je bil 1965 ukinjen odsek med Dravogradom in Labotom, 1968 pa še proga Dravograd-Velenje, od katere je ostal samo industrijski tir do Otiškega Vrha. Leta 2010 je bil ukinjen potniški promet med postajama Št. Lenart v Labotski dolini in Zeltweg v dolini Mure.

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček pri potovanju z vlakom navajamo slovenska imena

potniških postaj na 56 kilometrov dolgi progi od Pliberka do Št. Lenarta. Proga je enotirna in ni elektrificirana: 1. Pliberk mesto (Bleiburg Stadt), 2. Dob v Podjuni (Aich im Jauntal), 3. Led-Ruda (Eis-Ruden), 4. Gradnica (Granitztal), 5. Št. Pavel v Labotski dolini toplice (St. Paul im Lavanttal Bad), 6. Št. Pavel (St. Paul), 7. Št. Andraž (St. Andrä), 8. Št. Štefan (St. Stefan), 9. Volčji breg – Redina (Wolfsberg in Ktn Reding), 10. Volčji breg ali Volšperk (Wolfsberg), 11. Branče – Sv. Gertruda (Frantschach-St. Gertraud), 12. Grad Twimberg (Twimberg), 13. Pri-ljublj (Preblau-Sauerbrunn), 14. Dvorec Wiesenau (Wiesenau) 15. Št. Lenart v Labotski dolini (Bad St. Leonhard).

Slomškova romarska pot

Turisti se iz Slovenije do Pliberka pripeljejo z vlakom s krožno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšajo do Št. Andraža za sedem postaj. Razdalja znaša 27 kilometrov, vožnja pa traja pol ure. Od železniške postaje do središča Št. Andraža je približno dva kilometra. Romarji lahko izstopijo že v Celovcu, v Slovenijo pa se vrnejo z vlakom iz Pliberka. Slomškova romarska pot povezuje kraje, kjer je živel in deloval Slomšek. Pot se prične v stolnici sv. Petra in Pavla v Celovcu in konča na Bizeljskem v Sloveniji. Koroški del poti ima naslednje etape: 1. Celovec–Otmanje/Ottmanach (23 km, 5 ur in 30 min), 2. Otmanje–Mostič/Brückl-Visoka Bistrica/Hohenfeistritz (27 km, 6 ur in 45 min), 3. Visoka Bistrica–Djekše/Diex–Krčanje/Greutschach (21 km, 5 ur in 15 min), 4. Krčanje–Lom/Lamm–Št. Andraž (26,5 km, 6 ur in 45 min), 5. Št. Andraž–Št. Pavel (11 km, 2 uri in 45 min), 6. Št. Pavel–Pliberk-Dravograd (42,5 km, 10 ur in 45 min). Kolesarji z vlakom prepelejo kolo do Št. Lenarta, nato pa se vrnejo v Št. Andraž po Labotski kolesarski poti R10 (<http://www.fahr-radwege.com/Lavantweg.htm>). Razdalja znaša 31,3 km, pot pa je ocenjena kot lahka.

Želim vam prijetno potovanje!



Cerkev sv. Andreja v Št. Andražu



Cerkev Marije Loretanske v Št. Andražu

Bodensko jezero – Z vlakom do »Švabskega morja«

Bodensko jezero je eno največjih v srednji Evropi, delijo pa si ga kar tri države, Avstrija, Nemčija in Švica. Pravi jo mu kar *Švabsko morje*, saj večji del leži v Nemčiji. Zaradi velike vodne površine se okolica jezera ponaša z dokaj milo klimo, čeprav ga z več strani obdajajo gore. V poletnih mesecih je priljubljeno med turisti.

Do jezera nas loči dobrih šeststo kilometrov poti, na pot pa se je mogoče podati tudi z vlakom. Najbolj ugodna povezava je prek Münchna do enega večjih nemških jezerskih pristanišč Friedrichshafen. Čez Avstrijo pa vodi železniška pove-

zava do Bregenza. To avstrijsko mesto se ponaša z majhnim, a privlačnim starim mestnim središčem. Najbolj pa je znano po velikem odru na vodi, na katerem že od leta 1948 uprizarjajo spektakularne predstave.

Oder je skoraj še enkrat večji kot v običajnih operah, odprto gledališče pa lahko sprejme sedem tisoč gledalcev. Predstave potekajo poleti med Bregenškim festivalom. Novo predstavo na vodi postavijo vsaki dve leti, scena pa je narejena iz odpornih materialov, saj je na prostem ves čas izpostavljena vremenskim vplivom.

Nedaleč stran se v živahnem pristanišču ves čas izmenjujejo

ladje in trajekti, ki povezujejo največje kraje ob 63 kilometrov dolgem in do 14 kilometrov širokem jezeru. Najbližje mesto, Lindau, je že na nemški strani. Do njega se je mogoče pripeljati tudi z vlakom, čeprav staro mestno središče leži na otoku. Tam je tudi več kot stoletje stara železniška postaja, do katere pripeljejo vlaki čez kratek most. Lindau je eno najbolj slikovitih mest ob jezeru, njegov stari del pa si je mogoče v dobri uri ogledati kar peš. Še vse do leta 1976 so iz Lindaua čez jezero vozili trajekti, namenjeni vlakom. Linadau so povezovali s švicarskim mestom Romanshorn. S trajekti so sicer pre-

važali le tovarne vlake, potniki pa so lahko od tam nadaljevali pot s švicarskimi železnicami do Zuricha in naprej v notranjost Švice.

Romanshorn ni posebej privlačno mesto. Ljubitelji železnic pa se bodo gotovo ustavili v zanimivem muzeju Locorama. Urejen je nedaleč stran od glavne železniške postaje. Do njega se je mogoče zapeljati po kratkem odseku proge kar s starim vagonom, ki ga potiska električna lokomotiva. V muzeju hranijo nekaj parnih lokomotiv in muzejskih vagonov. Z njimi občasno organizirajo vožnje po okoliških krajih. Drugače pa muzej obsega še



Do številnih jezerskih mest se je mogoče pripeljati z vlakom



Ob obali se vrstijo pristaniška mesta – Lindau

nekaj starih zgradb nekdanje-
ga depoja, ki so bile zgrajene
že pred več kot stoletjem. V
njih hranijo številne eksponate,
povezane z razvojem švicarskih
železnic.

Središče zračnih ladij

Romanshorn je z železniško
progo povezan tudi z največjim
mestom ob jezeru, s Konstan-
zem, ki leži v Nemčiji, tik ob
švicarski meji. Zanimiva železni-
ška postaja v Konstanzu je bila
zgrajena v začetku preteklega
stoletja, njena zunanost pa
se zgleduje po eni izmed pa-
lač v Firencah. Podobno kot v
mestu Lindau je tudi tu prista-
nišče oddaljeno le nekaj deset
metrov, saj železniške povezave
učinkovito dopolnjujejo šte-
vilni trajekti in potniške ladje.
V bližnji okolici vabijo privlač-
ne trgovine in gostinski lokali,
ki so urejeni v starih hišah. Te
so ostale lepo ohranjene, saj k
sreči niso bile močnejše poško-
dovane med drugo svetovno
vojno. Mesto Konstanz je zna-
no kot rojstni kraj Ferdinanda
von Zeppelina (1838–1917),
ki je zaslovel kot izumitelj, vi-
zionar in uspešen industrialec.
Leta 1900 je nad Bodenskim
jezerom poletela njegova prva
zračna ladja v obliki cigare, ki
so jo v nasprotju z baloni po-
ganjali propelerji. Po njem ta-
kšne ladje še danes imenujemo



Letenje s cepelinom ponuja svojevrsten užitek



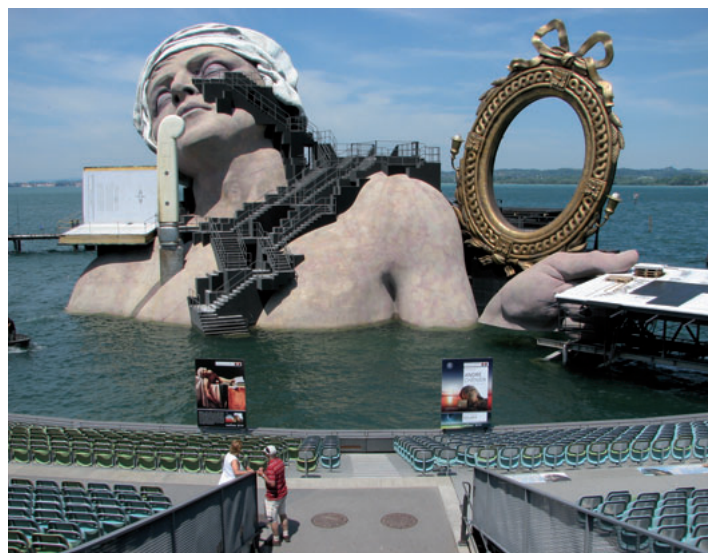
ceppelin. V naslednjih desetletjih
so razvili številne izboljšane raz-
ličice in leta 1929 je ladja Graf
Zeppelin obkrožila ves svet!
Vzpostavili so tudi redno zrač-
no linijo med Evropo in Ame-
riko, ki je uspešno konkurirala
ladijskim povezavam. Žal le do
nesreče leta 1938, ko je pri pri-
stanku zgorel največji izmed
ceppelinov, LZ 129 Hindenburg.
V Friedrichshafnu sem lahko
spoznaval zgodovino zračnih
ladij v Zeppelinovem muzeju,
ki je urejen v nekdanji železniški
postaji. Oglede me je tako nav-
dušil, da sem si privoščil še po-
let s cepelinom. Na robu mesta
namreč deluje podjetje Zeppe-
lin NT, ki od leta 1993 izdeluje
sodobne cepeline, danes pol-
njene s precej varnejšim heli-
jem. Zračne ladje so sicer manj-
še od nekdanjih, a polet z njimi
ponuja udobno panoramsko

vožnjo, med katero je mogoče
Bodensko jezero spoznavati s
ptičje perspektive. Videti je mo-
goče tudi kar nekaj železniških
prog, ki se jezeru približajo na
različnih koncih.

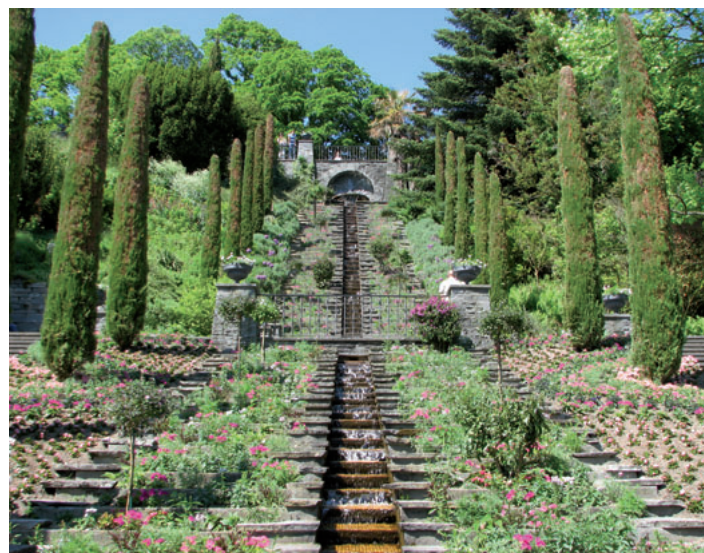
Otok cvetic

V Bodenskem jezeru je tudi
enajst otokov. Med njimi je
najbolj znan in obiskan otok
Mainau, ki leži v bližini me-
sta Konstanz. Pravijo mu tudi
Cvetlični otok, saj je znan po
razkošnih parkih in vrtovih. V
lepem sončnem dnevu je obisk
otoka res nekaj posebnega. Ko
te pozdravijo vinogradi, sivka,
palme in nasadi sadnega drevja
nad jezersko obalo, se počutiš
kot nekje v Sredozemlju. Vrto-
ve je začel leta 1827 ob gradu
urejati madžarski princ Nikolaj
Esterhazy. Graščina je večkrat

zamenjala lastnike. Sredi 19.
stoletja je Badenški vojvoda
Frederik I. otok povezal z mo-
stom in oblikoval italijanski vrt,
v katerem danes obiskovalce
razveseljuje več kakor štiristo
vrst vrtnic. Danes je v lasti ple-
miške družine Bernadotte, a je
odprt za obiskovalce. Del otoka
sestavlja arboretum z redkimi
vrstami dreves, vrstijo se šte-
vilni domiselno oblikovani cve-
tlični nasadi, nepogrešljiv pa je
tudi obisk rastlinjaka z visokimi
palmami in hiše metuljev, ki je
ena največjih v Nemčiji. Ljubi-
telji železnic bodo prišli na svoj
račun tudi tu! V enem izmed
parkov ob obali je postavljena
velika maketa železniških prog,
po katerih vozijo najbolj zna-
čilni sodobni vlaki nemških in
švicarskih železnic. Nad vlakci
se navdušujejo tako otroci kot
njihovi starši.



Bregenz je znan po predstavah na vodi



Otok Mainau vabi z urejenimi vrtovi

Železničar – poklic, vreden svojega zavetnika

Svojega zavetnika imajo avtoprevozniki, rudarji, gasilci, mornarji, zakaj pa ga ne bi imeli tudi železničarji? Podobno vprašanje si je ob prihodu v župniji Loka pri Zidanem Mostu in Zidani Most postavil župnik Janez Furman. Odkar je bila železnica zgrajena, pa vse do danes, daje kruh velikemu številu ljudi v teh krajih. Delo železničarjev je velikokrat nevarno in prinaša veliko odgovornost, za kar bi železničarjem prav prišel zavetnik, h kateremu bi se lahko priporočili v trenutkih negotovosti in se mu zahvalili ob uspešno prestanih preizkušnjah.

Župnik Janez Furman je začel iskati načine, da svojega varuha dobijo tudi »ajzenponarji«, in dal pobudo za prvo sveto mašo za železničarje. Sveto mašo je 23. novembra, ob prazniku, sicer še neuradno razglašenega zavetnika železničarjev, Pija Pavla Perazza, v Loki pri Zidanem Mostu daroval celjski škof msgr. dr. Stanislav Lipovšek.

Sveti maši je sledila kulturna prireditev, ki jo je povezoval Tomaž Potočnik. Na njej so nastopili Godba Slovenskih železnic pod vodstvom dirigenta

Francija Lipovška, otroški pevski zbor podružnične šole Loka z mladinsko pevsko skupino Čileks iz Laškega, Jasna Kapun in folklorna skupina Blaž Jurko z Razborja.

Množico navzočih – med zbranimi so bili tudi poslanci državnega zbora Republike Slovenije Matjaž Han in Tomaž Lisec, župan občine Sevnica Srečko Ocvirk, direktor SŽ-VIT Dušan Žičkar – sta nagovorila minister za infrastrukturo in prostor Samo Omerzel in generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.



Škof pri mašni daritvi



Predsednik KS Loka pri Zidanem Mostu se zahvaljuje dr. Patricku Vlačiču



Folklorna skupina Blaž Jurko

Ob priložnosti tudi odprtje dveh razstav

Ob tej priložnosti pa so v Loki pri Zidanem Mostu že dan pred sveto mašo odprli dve razstavi z železniško tematiko.

stno odprl dr. Patrick Vlačič. Upokojeni strojevodja Janko Pinoza je z zbranimi delil svoje izkušnje z »železno cesto«, za glasbeno popestritev pa so poskrbeli učenci glasbene šole Laško-Radeče.



Nagovor ministra za infrastrukturo in prostor

Prvo, z naslovom Železničar – poklic vreden svojega zavetnika, ki je postavljena na železniški postaji v Loki, je pripravila Annemarie Culetto. Razstavo, na kateri si lahko ogledate zanimivo zbirko železničarskih predmetov Milana Culetta in maketo Ivana Puca, je slavno-

Druga razstava pa je postavljena v kapeli svetega Frančiška Ksaverija, kjer si lahko ogledate izjemne fotografije Bojana Dremmlja z motivi iz Loke in železnice.

Besedilo in fotografije Annemarie Culetto



Mešani zbor Tine Rožanc

Mešani pevski zbor ŽKUD Tine Rožanc

Po praznovanju stoletnice obstoja našega zbora si pevci in pevke nismo privoščili preveč oddiha. Pod taktirko zborovodkinje Jelke B. Kovačič smo pridno in vztrajno vadili, in tako je nastalo kar nekaj dobro izvedenih pesmi, ki jih z veseljem predstavljamo tudi drugim.

Kratek pregled našega letošnjega dela

Glasbeno leto smo začeli z božično-novoletnim koncertom v cerkvi na Viču v Ljubljani, in ob prepevanju domačih in tujih božičnih ter posvetnih pesmi poželi velik aplavz.

Zbori in glasbene skupine pred kulturnim praznikom prepevamo na krajih, ki jih je zaznamoval Prešernov korak. V okviru glasbenih dejavnosti ob slovenskem kulturnem dnevu, ki so združene pod imenom **Po Prešernovih poteh**, naš zbor že nekaj let prepeva pred Akademijo za glasbo, kjer je Francje Prešeren služboval kot pravnik. Osmega februarja, na dan kulturnega praznika, pa smo se namenili v Vrbo, kjer smo že prepevali tako na prireditvi kot pri maši v cerkvi sv. Marka.

Kot vsako leto, smo se tudi letos februarja v Šentvidu udeležili festivala **Ljubljanski zbori** in se s tremi pesmimi predstavili pred strokovno komisijo, ki je naše petje zelo dobro ocenila.

Naslednjih nekaj mesecev smo namenili pripravam na naš letni koncert. Izvedli smo ga konec oktobra na Vodnikovi domačiji v Šiški, pod naslovom **Večer slovenske pesmi**. Želeli smo obuditi spomin na stare slovenske pesmi, ki so jih peli že rodovi daleč pred nami in so se v različnih priredbah ohranile do danes. Tovrstne pesmi zbori danes preveč zanemarjamo in jih tako odtujujemo našim znanjem. Na našem koncertu pa so poslušalci lahko slišali tudi vsem znane pesmi, kot so: Je pa davi svanca pala, Sem se rajtov ženiti, Pozimi pa rožice ne cveto. Majolka, Sijaj solnčice, Na jezeru, Večerni ave in še številne druge. Skupaj smo predstavili sedemnajst pesmi, nad katerimi je bilo občinstvo vidno navdušeno.

Novembra smo ponovno sodelovali na festivalu **Partizanska pesem** v Festivalni dvorani, kjer smo zbori izvajali pesmi iz tega viharnega obdobja naše zgodovine. Zapeli smo pesmi Prečuden cvet, Kovači smo in Domočina naša je svobodna, na harmoniki pa nas je ob tej priložnosti odlično spremljal Oskar Stopar, član folklorne skupine Tine Rožanc.

Decembra smo, kot že nekaj let zapored, gostovali na **Gradiškovem srečanju pevcev**

v Dolskem in ponovili letni koncert slovenskih pesmi v Šmarjeških toplicah. Ob novem letu pa smo imeli božično-novoletni koncert v trnovski cerkvi.

Dobro izvedeni koncerti potrebujejo dobre vaje

Vaje zbora potekajo enkrat na teden v prostorih društva na Parmovi 35, Ljubljana, v bližini Železniškega muzeja. Pred nastopi imamo seveda tudi dodatne vaje. V

našem pevske zboru poje kar nekaj zdaj že upokojenih delavcev Slovenskih železnic. Ker bi radi privabili tudi nove člane – posebej še iz železničarskih vrst, pristrčno vabimo pevke in pevce, da se nam pridružite.

Veseli vas bomo in obljublamo, da bomo še naprej z veseljem prepevali in si tako s pesmijo lepšali naš vsakdan. Saj veste – kdor poje, slabo ne misli!

Amedeja Rodman,
MePZ ŽKUD Tine Rožanc



**Železničarsko kulturno umetniško društvo
»Tine Rožanc«**

folklorna skupina
VETERANI
vabi na koncert

**naših
20 let**

ki bo v soboto, 1. 2. 2014, ob 19.³⁰

v Centru kulture Španski borci
v Ljubljani

Vsi prijatelji in ljubitelji plesa,
glasbe in kostumske podobe – kot nekoč

DOBRODOŠLI

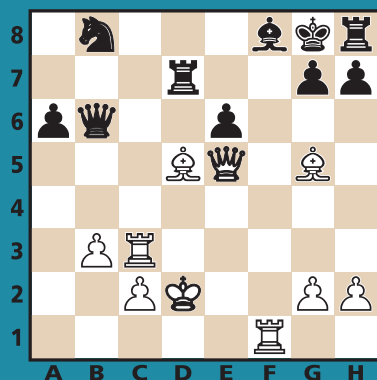
Vstopnice lako kupite na Parmovi 35 (prostor FS Tine Rožanc),
vsak ponedeljek in sredo od 18.³⁰ do 20.⁰⁰,
ter eno uro pred predstavo na blagajni Centra kulture Španski borci.
Informacije o nakupu na tel.: 041/342 539

ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 67

Beli je na potezi in matira v devetih potezah

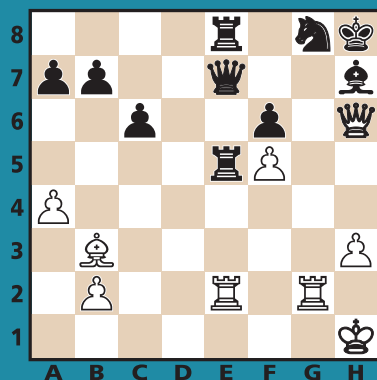
Tukmakov : Nukhim Rashkovsky
(Sovjetska zveza, 1966)

Rešitev:

Rxf8+ Kxf8 Rc8+ Qd8 Rxd8+
Rxd8 Bxd8 Nc6 Qd6+ Ke8#

Primer 68

Beli matira v štirih potezah

Steiner : Vladimir Mikenas
(Brno, 1931)

Rešitev:

Rxe5 if fxe5 f6

Zaključni turnir šahovskega cikla Slovenskih železnic

Šahovski cikel Slovenskih železnic je že sedmo leto zapored največja tovrstna prireditel v Sloveniji. Letos se ga je skupno udeležilo 175

igralcev, kar je tudi največ doslej. Zaključnega turnirja, ki je bil odigran v soboto, sedmega decembra, se je udeležilo 86 igralcev.



Po desetih odigranih turnirjih smo dobili tretjega skupnega zmagovalca. Prvič je to postal mojstrski kandidat Evald Ule, ki je zmagal na treh letošnjih turnirjih. Če je bil boj za skupnega zmagovalca pred zadnjim turnirjem že bolj ali manj odločen, je bil toliko bolj zanimiv dvoboj za najboljšega železničarja. Na zaključnem turnirju sta se »udarila« Nenan Djekanović in Nusret Sivčević. Oba sta osvojila 5,5 točke ter zasedla 25. oziroma 26. mesto. S tem je Djekanović ohranil minimalno prednost pred glavnim konkurentom. O veliki izenačenosti med njima priča tudi končna uvrstitev. Djekanović je osvojil 16. mesto, Sivčević pa 17. mesto. Najboljšemu železničarju je pripadla nagrada enotedenskega bivanja v apartmaju s pripadajočimi vstopnicami za bazen v toplicah, ki jo podarja Sindikat železniškega prometa Slovenije.

Vrstni red 10. turnirja:

1. Petar Djurič, 7,5 točke,
2. Igor Jelen,
3. Zlatko Jeraj,
4. Bernard Perič,
5. Boris Skok,
- vsi 7 točk,
6. Blaž Debevec,
7. Gregor Goršek,
8. Matej Keršič,
9. Igor Babnik,
- vsi 6,5 točke,
10. Nejc Amon, 6 točk.

Skupni končni vrstni red šahovskega cikla Slovenskih železnic:

1. Evald Ule, 686 točk,
2. Dušan Čepon, 679 točk,
3. Marjan Črepan, 655 točk,
4. Boris Skok, 602 točk,
5. Zlatko Jeraj, 593 točk,
6. Blaž Debevec, 592 točk,
7. Matej Keršič, 580 točk,
8. Petar Djurič, 577 točk,
9. Jože Skok, 574 točk,
10. Matjaž Kodela, 560 točk.



**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.



Srečno v novem letu!

2014