

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

2. kamp Zavoda Vizija varnosti in Slovenskih železnic

Aktualno

120 let Kočevske proge

Fotoreportaža

Modernizacija V. koridorja

Reportaža

Z vlakom na beljaški razglednik

Zanimivosti

Strojevodkinja si je kupila lastno lokomotivo

Tujina

Z vlakom na najvišji vrh Nemčije





***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 5. decembra 2013.



Dela pri Glavi, 22. oktobra 2013
Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Predsednica vlade z vlakom v službo

2



Aktualno

2. kamp Zavoda Vizija varnosti in Slovenskih železnic

6



Aktualno

120 let Kočevske proge

10



Fotoreportaža

Modernizacija V. koridorja

14



Reportaža

Z vlakom na beljaški razglednik

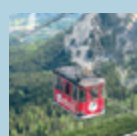
20



Zanimivosti

Strojvodkinja si je kupila lastno lokomotivo

22



Tujina

Z vlakom na najvišji vrh Nemčije

24



1
Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Železniški promet poteka brez ovir, tekoče in točno, ko brezhibno sodeluje mnogo različnih dejavnikov ogromnega železniškega sistema. Učinkovito morajo delovati in sodelovati vsi zaposleni, ki skrbijo za urejanje prometa, popolnoma pripravljeni morajo biti strojevodje, infrastruktura, po kateri vlaki vozijo, mora biti brezhibna, signalnovarnostne naprave umerjene in pravilno delujoče itn. Da torej en sam vlak prepelje polovico Slovenije, se udejanjajo mnogo delovnih procesov, ki so laikom večinoma neznani. Žal se tudi na železnici, ki sicer velja za najbolj varno obliko prometa, kdaj zgodijo večje nesreče, kot je bilo to nedavno v Španiji. Ko pride do težav in izrednih dogodkov na progi, na prizorišče poleg železničarskih intervencijskih skupin vstopijo še drugi, t. i. prvi posredovalci. Slovenske železnice in Zavod vizija varnosti so v Kamniku organizirali večdnevno usposabljanje gasilcev, ekip nujne medicinske pomoči, policistov in drugih enot, ki se med svojim delom lahko srečajo z nesrečami in izrednimi dogodki na železniških progah. Izobraževanje na tem področju je nujno, tako zaradi varnosti poškodovanih v nesrečah kot tudi tistih, ki jih rešujejo, zato ga na SŽ redno izvajamo s policijo, gasilskimi enotami in drugimi reševalnimi enotami.

V začetku revije si lahko preberete, kako je potekala letošnja reševalna vaja v Kamniku, ki je do sedaj največja reševalna vaja na železnici. SŽ smo pri vaji sodelovale na več ravneh, pri organizaciji vaje, s strokovnimi predavatelji, z intervencijsko skupino, ter tudi z železniškimi vozili, ki jih uporabljamo pri sanaciji večjih nesreč. V nekajdnevnem izobraževanju so se udeleženci srečali s specifičnimi razmerami dela na železnici in z napetostjo ob ekstremnih razmerah, ki jih prinese velika nesreča. Upokojeni poveljnik Gasilske brigade Koper, Ivo Koprivec, ki je sodeloval pri reševanju v zadnji in največji železniški nesreči v Divači, je ob vtisih iz uspešno izpeljane vaje vsem sodelujočim dejal: »Vseeno upam, da na seminarju pridobljenega znanja ne boste nikoli potrebovali.«

V jesenski Novi progi si lahko preberete, kaj vse se je dogajalo to jesen na Kočevski progi. Letos namreč mineva 120 let od odprtja proge, kar smo na SŽ počastili z vožnjo posebnega vlaka in slovesnostjo v Grosupljem. Počastitev tako visoke obletnice je potekala v prijetnem vzdušju s številnimi kulturnimi točkami in veselimi sprejemi ob postankih posebnega vlaka. Za te čudovite prireditve ob postankih pa se je treba vsekakor zahvaliti domačinom ob progi.

Potniški promet na progi do Kočevja sicer še ni stekel, saj dela na tem odseku proge še potekajo, naši dopisniki pa so pripravili zanimive prispevke o zgodovini proge ter natančen pregled do sedaj opravljenih obnovitvenih del in najnovejše podatke o stanju na progi. Vse to vas čaka v rubriki Aktualno.

Med zanimivostmi iz železniškega sveta si lahko tokrat prebere edinstveno zgodbo o nemški strojvodkinji, ki si je kupila lastno lokomotivo in se podala na samostojno podjetniško pot. Prvič pa lahko na fotografijah vidite, kakšni pogledi se razprostirajo na ljubljansko železniško postajo z nedavno zgrajene Situle ob železniški progi.

Mnogi govorijo o družbeni odgovornosti podjetij, mnoga podjetja si jo tudi pripisujejo, kljub temu, da je jasno, da gre včasih le za marketinške prijeme. Redkejša pa so podjetja, v katerih namesto besed govorijo dejanja. V rubriki Kadri je prikazan zgled družbene odgovornosti v praksi, brezplačni tečaj opuščanja kajenja, ki ga podjetje pripravlja za vse zainteresirane zaposlene. O promociji zdravja, kar je eden izmed ključnih delov družbene odgovornosti podjetja, pa piše dr. Zdravko Lavrič.

Spoštovane bralke in bralci, želim vam prijetno branje jesenske revije Nova proga!

Predsednica vlade v službo z vlakom

Ob evropskem tednu mobilnosti, ki je potekal med 16. in 22. septembrom, se je predsednica vlade mag. Alenka Bratušek v službo odpeljala z vlakom. Na poti do Ljubljane sta se ji pridružila generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in direktor SŽ-Potniški promet Boštjan Koren s sodelavci. Po prihodu z vlakom v Ljubljano je predsednica vlade pot nadaljevala s kolesom in tako z zgledom pokazala, kako lahko hitro in udobno potujemo tudi brez avtomobila.



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je predsednico vlade mag. Alenko Bratušek spremljal na poti v službo z vlakom.



Predsednica vlade si je ogledala tudi strojevodsko kabino.

Generalni direktor SŽ Dušan Mes izvoljen v upravni odbor Skupnosti CER

V Zagrebu je 27. septembra potekala 50. generalna skupščina Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER).



Ob tej priložnosti je bil za novega predsednika upravnega odbora CER izvoljen Christian Kern, generalni direktor ÖBB. V upravnem odboru bodo svoj mandat prvega januarja 2014

za obdobje dveh let nastopili tudi štirje novi podpredsedniki in devet članov, vsi generalni direktorji evropskih železnic. Težko ugledni skupini članov upravnega odbora CER se je pridružil tudi generalni direktor SŽ Dušan Mes.

CER, Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture je ena izmed najpomembnejših železniških zvez, ki združuje 81 železniških in infrastrukturnih podjetij iz EU, držav zahodnega Balkana, Turčije, Norveške in Švice.

SŽ-Potniški promet in Collegium Mondial Travel za tesnejše sodelovanje

Na prireditvi Študentska arena, na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani, sta direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren in direktor Collegium Mondial Travel Dominik S. Černjak podpisala sporazum o sodelovanju pri skupnih dejavnostih. Cilj sporazuma je pospeševanje turizma in uporabe javnega potniškega prometa med mladimi. Direktor SŽ-Potniškega prometa mag. Boštjan Koren je povedal, da sicer števi-

lo mladih potnikov na železnici narašča. V notranjem prometu je bilo tako od januarja do avgusta letos prepeljanih za skoraj dve tretjini več mladih kot v istem obdobju lani.

Skupno sodelovanje obeh podjetij bo za mlade pomenilo še bolj razširjeno turistično ponudbo, hkrati pa gre tudi za prispevek k trajnostnemu razvoju in k pospeševanju do narave prijaznih načinov potovanja.



Direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren in direktor Collegium Mondial Travel Dominik S. Černjak sta podpisala dogovor o tesnejšem sodelovanju podjetij.

Trajnostna mobilnost v Ljubljanski urbani regiji

Okrogla miza o trajnostni mobilnosti v Ljubljanski urbani regiji

Sredi septembra je v Ljubljani, v okviru evropskega tedna mobilnosti, potekala okrogla miza z naslovom Trajnostna mobilnost v Ljubljanski urbani regiji. Namen okrogle mize je bil zbrati vse ključne deležnike iz gospodarstva, lokalnih skupnosti in ministrstva na enem mestu ter analizirati napredek pri uvajanju integriranega javnega potniškega prometa. Na okrogli mizi so se med drugim pogovarjali tudi o prihodnosti integriranega potniškega prometa in načinih, kako nadaljevati razvoj v smeri trajnostne mobilnosti.

Udeleženci okrogle mize

Ključno izhodišče razprave je bilo, da je dostopen, udoben in cenovno ugoden javni potniški promet steber uresničevanja trajnostne mobilnosti v Ljubljanski urbani regiji. Na okrogli mizi pa so poleg direktorja SŽ-Potniški promet, d. o. o., mag. Boštjana Korena, župana občine Grosuplje in predsedni-



ka Koordinacijskega odbora za javni promet Ljubljanske urbane regije dr. Petra Verliča razpravljali v. d. generalnega direktorja Direktorata za promet Ministrstva za infrastrukturo in prostor mag. Bojan Žlender, direktorica Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije mag. Lilijana Madjar, podžupan Mestne občine Ljubljana prof. Janez Koželj, direktor Ljubljanskega potniškega prometa Peter Horvat, predsednik Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor Ljubljanske urbane regije mag. Miran Gajšek in župan občine Trzin Tone Peršak.

Promet v Ljubljanski urbani regiji

Ljubljanska urbana regija je prometno najbolj obremenjena regija v Sloveniji, zato so težave z zastoji in onesnaževanjem zaradi prometa še posebej pereče. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije je skupaj z lokalnimi oblastmi to problematiko prepoznala kot eno ključnih in izjemno pomembnih za prihodnji razvoj regije. Izdelali so več razvojnih študij in strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji, ki so osnovni dokumenti za

urejanje in vzpostavitev javnega potniškega prometa po načelih trajnostne mobilnosti. Ta in številne druge aktivnosti ter načrti za prihodnje so korak v pravi smeri k izboljšanju trajnostne mobilnosti, ki se odlično skladajo z geslom letošnjega tedna mobilnosti »Vaš korak za čistejši zrak«.

Evropski teden mobilnosti

Organizatorji evropskega tedna mobilnosti so letos že dvanajsto leto zapored vabili, da se v prizadevanju za okolju prijaznejše načine mobilnosti pridružimo desetim milijonom ljudi po vsej Evropi. Letos so si prizadevali za čistejši zrak ter tako za zmanjšanje pojavnosti številnih, z onesnaženostjo zraka povezanih bolezni.



Vaš korak za čistejši zrak

Vaš korak za čistejši zrak je bila osrednja tema letošnjega Evropskega tedna mobilnosti, med katerim so nas želeli opomniti na to, da imajo meščanke in meščani sami moč storiti marsikaj. Že majhne spremembe v potovalnih navadah lahko izjemno vplivajo na kakovost življenja in zraka v mestih, kjer so avtomobili glavni onesnaževalci. Tudi letos so v pobudi sodelovale številne slovenske občine, ki so zaprle del svojih ulic za avtomobile, pripravile vrsto zanimivih prireditev in izvedle različne ukrepe za trajnostno mobilnost, da bi tako spodbudile hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza.



Vlak zdravja

Triindvajsetega 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.

Ozaveščanje o sladkorni bolezni je pomemben del lani začete nacionalne kampanje proti njej, saj gre za bolezen, ki jo lahko s pravilnim ravnanjem preprečimo. Pravočasno odkriti povišani krvni sladkor in ustrezno ukrepanje sta najboljša pot za preprečevanje usodnih diabetesnih zapletov.

Z Vlakom zdravja smo se tudi Slovenske železnice pridružile kampanji proti tej nevarni bolezni in prispevale delček k ozaveščanju naših potnikov o pomembnosti preventive in pravočasnega odkrivanja znakov bolezni.

Potniki navdušeni nad vlakom zdravja

»Dobrodošli na Vlakom zdravja! Danes si lahko izmerite



Merjenje sladkorja v krvi v salonu na Vlakom zdravja



Spremenimo diabetes



Darja Lovšin iz Zavoda Diabetes in Dubravka Urban s SZ–Potniški promet

krvni sladkor v salonu na začetku vlaka,« so bile besede, s katerimi je Darja Lovšin iz Zavoda Diabetes pozdravila potnike.

»Sodelovanje Slovenskih železnic v lani začeti nacionalni kampanji ozaveščanja o diabetesu je dragoceno zlasti zato, ker lahko sladkorno bolezen, ki je največja epidemija tretjega

tega enkrat več žensk kot moških.

Potniki so z odobravanjem pozdravili možnost, da lahko na vlakom mimogrede naredijo nekaj za svoje zdravje, pokazalo pa se je tudi, da marsikdo sploh ne pozna normalne višine krvnega sladkorja. Te in druge pomembne informacije so dobili tudi v publikaciji Spreme-



Na ljubljanski postaji pred odhodom vlaka

tiščletja, veliko bolje preprečujemo zlasti z doseganjem težje dosegljivih skupin prebivalstva,« je še povedala.

Meritve glukoze je na Vlakom zdravja opravilo več kakor štirideset potnikov, od

nimo diabetes, ki so jo prejeli na vlakom.

Vlak zdravja je tako uspešno povezal družbena prizadevanja za več zdravja z dobrim namenom, da bi bile razdalje med kraji in ljudmi čim krajše.

Skrivnostna zabava v CD Moste

Lokacija zabave je bila vse do zadnjega skrbno varovana skrivnost. Vedelo se je le, da bo misteriozna lepota goste pričakala na železniški postaji v Ljubljani, od koder jih bo popeljala skrivnosti naproti. Ob prihodu na prvi peron, ki je žarel v oranžnih odtenkih, je bilo moč čutiti pričakovanje gostov, ki so se na septembrski večer v velikem številu zbrali ob ljubljanski postaji. Ob vkrcanju na vlak Access D Secret je vznemirjenje naraščalo in pot v neznano se je začela.

Skrivna lokacija zabave je bila dvorana Centralnih delavnic. Organizatorji so o vzdušju in podobi dvorane zapisali: »Z dihamajskim dekorjem v

značilnih oranžnih odtenkih, nasmejanimi hostesami s priljubljenimi koktajli zeliščnega likerja in nastopi mičnih plesalk je prizorišče zabave ponujalo vse možnosti za resnično nepozabno in odlično zabavo.«

Nekaj po polnoči je misteriozna dama, Miss J, končno stopila iz sence in navdušila s posebno plesno točko. Ambasadorica urbanega uživanja, kot jo imenujejo organizatorji, je nad vse uspešno prebudila žurerje, saj se je na plesišču trlo zabave željnih. Za glasbeni uvod v oranžno zabavo sta poskrbeli Nati Katchi & Šušu. Množica je z navdušenjem pozdravila didžeja Niki Belucci, ki je poskrbela, da se je na lahkotne



Didžeja Niki Belucci



Mične hostese



Plesišče je bilo polno zabave željnih še dolgo v noč

house ritme plesalo še dolgo v noč.

V organizacijo dogodka je bilo vključenih kar nekaj sodelavcev s Slovenskih železnic. Več kakor očitno je bilo, da so svoje delo opravili odlično. Skrivnostno načrtovanje je potekalo, kot je bilo načrtovano, zato so bili naročnik in predvsem obiskovalci izjemno zadovoljni. Slovenske železnice smo s tem dokazale, da zelo uspešno izpeljemo tudi naloge, ki niso tipično železničarske.

Kdo se je zbral na zabavi?

Na zabavi smo zasledili veliko znanih obrazov s slovenske družabne scene in predstavnike medijev. Najbolj opazni so bili vedno energična pevka Alya, manekenka Iryna Osypenko, dramski igralec Uroš Smolej, didžeja Vanillaz, glasbeniasedbi Cover Lover in Muff, pevka in misica Sanja Grohar, Urška Čepin in številni drugi.

(foto: Mankica Kranjec)



Lokacija skrivnostne zabave v CD Moste

2. Kamp Zavoda Vizija varnost

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.

Trodnevno 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, od 19. do 21. septembra, 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.

Po kratkem slavnostnem odprtju dogodka so vse navzoče pozdravili župan Občine Kamnik Marjan Šarec, članica posloводства SŽ Jelka Šinkovec Funduk in poveljnik Gasilske zveze Slovenije Franc Petek.

Teorija je podlaga za učinkovito posredovanje

V kamniškem kulturnem domu so prvi dan usposabljanja potekala teoretična predavanja, na katerih so udeleženci spoznavali različne teme z železniškega področja ter delovanja policije, gasilcev in reševalcev. Med predavatelji smo bili tudi predstavniki Slovenskih železnic.

Predavatelji SŽ, Goran Račič, Boštjan Kavšek in Zoran Račič, so udeležencem predstavili sistem varstva pri delu na



Boštjan Kavšek iz SŽ-Infrastruktura predava o elektrifikaciji na slovenskih tirih (foto: Zoran Matijević)

SŽ, načine varnega dela na železnici, nevarnosti električne napetosti, opremo in načine ozemljitve, stanje slovenskih

železniških predorov, pomen signalnih znakov na SŽ ter načrt zaščite in reševanja v karavanskem predoru. Sledila so predavanja strokovnjakov iz Uprave kriminalistične policije in Nacionalnega forenzičnega laboratorija. Udeleženci so se srečali in spoznali delovanje Specialne enote Policije (o SE Policije smo v Novi progi pisali v zadnji lanski številki, 11–12/2012, op. ur.), policijskih pogajalcev in mnogo drugega.

Praktični del v obliki delovnih točk

Drugi dan usposabljanja je bil namenjen praktičnemu delu na šestih delovnih točkah, na katerih so bile simulirane različne izredne situacije. Delovne točke so bile postavljene od železniške postaje Graben do železniškega predora pod Žalami.

Delovne točke

1 - V železniškem predoru se iztiri potniški vagon.

Udeleženci so izvedli primarno stabilizacijo kompozicije, spoznali osnove dela v temi,



Gasilci PGD Škofja Loka med pripravo za prenos poškodovancev iz avtobusa



Nalet ploščnika na osebno vozilo, v ozadju tirno dvigalo.

in Slovenskih železnic

pripravili možnosti za vstop v potniški vagon, pripravili potrebno opremo za tehnični poseg, izvedli primarno triažo in uporabili različno transportno opremo za prenos poškodovanih.

2 - Nad predorsko nišo na težko dostopnem terenu je vozilo na strehi.

Udeleženci so izvedli osnovne vrhne tehnike, varno spuščanje do kraja nesreče, stabilizacijo vozila na zelo težko dostopnem terenu, spust opreme po brežini, tehnični poseg, primarno triažo, delo s poškodovanimi, iznos poškodovanih in prenos poškodovanih na varno mesto.

3 – Navpični zdrs avtobusa v vkop pred predorom

Udeleženci so izvedli primarno in sekundarno stabilizacijo, pripravili opremo za tehnični poseg, napravili odprtino v



Gasilci med tehničnim posegom pri trčenju ploščnika in osebnega vozila



Stabiliziran avtobus po zdrsu v vkop pred predorom



Pripravljanje cisterne na peti delovni točki



Dekontaminacija



Prenos poškodovancev iz avtobusa

avtobusu, uskladili dostop v avtobus, izvedli primarno triažo, pripravili poškodovance za prenos, jih prenesli iz avtobusa, pripravili delovišče za zdravstveno oskrbo.

4 – Ploščnik s težkim tovorom naleti na osebno vozilo

Udeleženci so spoznali način prvega ogleda dogodka, izvedli primarno stabilizacijo tovora na ploščniku, stabilizacijo ploščnika in vozila, uporabili mehanizme za dviganje, izvedli primarno triažo in tehnični poseg.

5 – Prevrnjena železniška cisterna za prevoz nevarnih snovi

Udeleženci so prepoznali nevarno snov v cisterni, spoznali karakteristike železniške cisterne in različne načine tesnjenja, izvedli stabilizacijo, omejili območje iztekanja in zavarovali območje, sledil je tehnični poseg na vozilu, v katerem je bila oseba ukleščena in kontaminirana s kemikalijo, izvedli so hitro dekontaminacijo.



Specialna enota Policije



V polni bojni opremljeni pred reševalno akcijo



Udeleženci usposabljanja med počitkom ob tirih

6 – Predstavitev železniške cisterne in avtocisterne za prevoz nevarnih snovi

Udeleženci so spoznali železniške cisterne in avtocisterne za prevoz vnetljivih tekočin, spoznali so različne načine prečrpavanja, varnostne elemente na cisternah, prehodne elemente in izvedli popolno dekontaminacijo opreme in ljudi.

Na poligonu se je zbralo okrog 150 gasilcev, reševalcev, policistov in vojakov, ki so se preizkusili in urili pri reševanju ponesrečencev. Nesreče na železnici so izjemno zahtevne za reševanje. Iztirjeni vlak ali razsuti tovor imata veliko težo, cisterne prevažajo zelo nevarne in gorljive snovi. Pri tako zahtevnih nesrečah je ključnega pomena sodelovanje med vsemi službami. Mase vozil, vagonov in vsega drugega v železniškem prometu so neizmerno velike, zato brez pomoči železniškega osebja in železniške mehanizacije reševanje ni mogoče. Na točkah je bila v veliko

pomoč intervencijska skupina Slovenskih železnic s tirnim dvigalom in drugo posebno opremo, ki smo jo lahko na vaji preizkusili.

Sklepna reševalna vaja – Množična nesreča v železniškem predoru in na železniški postaji, z vključenimi nevarnimi snovmi

Zadnji, tretji dan, je potekala sklepna reševalna vaja velike železniške nesreče, v kateri je sodelovalo okrog petsto ljudi. Na obsežni reševalni vaji smo lahko preizkusili usposobljenost in sodelovanje v primeru takšne nesreče. Le z vajo, ki se najbolj približa realnim razmeram, lahko prvi posredovalci pridobijo izkušnje in znanje, potrebno za učinkovito posredovanje v resničnih nesrečah.

Scenarij vaje je predvideval množično nesrečo s hkratno ugrabitvijo potniškega vlaka ter nesrečo avtobusa in vagona z nevarnimi snovmi. Na vaji smo

v okviru SŽ lahko preizkusili sistem obveščanja in učinkovitost izvajanja določil Načrta zaščite in reševanja ob železniški nesreči.

Prvo informacijo o nesreči je sporočil spredovnik na ugrabljenem vlaku. Od tu naprej pa so se dogodki zvrstili kot v dobro zrežiranem akcijskem filmu. Posredovala je tudi Specialna enota Policije, ki je zajela ugrabitelje. Ponesrečene potnike so gasilci dobesedno izrezali iz potniškega vagona ter jih odnesli na varno. Reševanje ponesrečencev iz predora je za reševalce pomenil velik izziv, ki pa so ga dobro prenesli.

Po končanem dogodku so bili vsi udeleženci vidno utrujeni, a obenem zelo zadovoljni z novo pridobljenim znanjem in novimi izkušnjami.

Sedaj že upokojeni poveljnik Gasilske brigade Koper, Ivo Koprivec, ki je sodeloval pri reševanju v zadnji in največji železniški nesreči v Divači, je ob vtisih z uspešno izpeljane vaje dejal: »Vseeno upam, da na seminarju pridobljenega znanja ne boste nikoli potrebovali.«

Zoran Matijević
(avtor fotografij:
Miško Kranjec)

ZAHVALA

To je bila do zdaj največja reševalna vaja na železnici in organizacijsko izjemno zahtevna. Zahvaljujem se vsem, ki ste kakor koli pripomogli k izvedbi. Še posebej pa bi se za veliko pomoč rad zahvalil sodelavcu Zoranu Račiču iz SŽ-Infrastrukture.

Zoran Matijević

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 Dobropolju in osrednja slovesnost v Grosupljem.

Na kratko o kočevski progi

Kočevska proga je dolga 70 kilometrov, odsek med Grosupljem in Kočevjem pa 48,6 kilometra. Gradnja proge, ki so jo dokončali izjemno hitro – v dobrem letu – je lastnikom gozdov ob njej dala možnost odvoza lesa in s tem dostop do svetovnih trgov. Železnica je vzbudila zanimanje za gradnjo novih industrijskih naprav sredi neizkoriščenih gozdov, za obnovo parnih žag in nasploh pomenila dober temelj za povečanje obrtne dejavnosti. Železnica je pomembno prispevala tudi k odvozu premoga iz kočevskega rudnika. Ko so progo leta 1893 odprli, je pre-



Številni zbrani na železniški postaji Ribnica

nehala voziti tudi poštna kočija iz Kočevja v Ljubljano.

Po drugi svetovni vojni je pomen kočevske proge začel upadati. S posodobitvijo ceste med Škofljico in Kočevjem pa je začelo padati število potnikov, kmalu za tem pa tudi obseg tovornega prometa.

Vožnja posebnega vlaka

Vlak je peljal iz Ljubljane in se ob poti ustavil še na postajah Škofljica, Grosuplje, Dobropolje, Velike Lašče in Ribnica. Ker proga za potniški promet do Kočevja še ni urejena, je bila tokrat zadnja postaja vlaka Rib-

nica. V Ribnici so domačini slovesno sprejeli posebni vlak in z bogatim programom razveselili vse udeležence ter jih gostoljubno pogostili. Slovesnosti z bogatim kulturnim programom so potekale na vseh postajah, kjer se je vlak ustavil, osrednja slovesnost pa je bila v Grosupljem.



Generalni direktor SŽ Dušan Mes in predstavnik UIC Hans-Günther Kersten med vožnjo proti Grosuplju



Župan Škofljice Ivan Jordan med nagovorom zbranih na železniški postaji Škofljica



Sprejem gostov s posebnega vlaka v Ribnici



Utrinek s prireditve, polne čudovitih umetniških točk

Osrednja slovesnost v Grosupljem

Nekaj čez eno uro popoldne je Godba Slovenskih železnic Zidani Most na postaji Grosuplje sprejela posebni vlak, ki je pripeljal iz Ribnice. Godba je potnike pospremila do prireditvenega prostora, kjer je

zbrane, po uvodnih glasbenih taktih, pozdravil župan Grosuplja, dr. Peter Verlič. Obiskovalce so k plesu povabili člani in članice folklorne skupine, Jurij Komel pa je za tem predstavil zgodovino Kočevske proge.

Slavnostni govornik na prireditvi je bil generalni direktor

SŽ Dušan Mes, ki je povedal, da ima železnica še danes, podobno kot v 19. stoletju, ko so gradili to progo, izjemno velik pomen pri razvoju krajev in gospodarstva. Danes se v Evropi določa, kje bodo tekli prometni koridorji, torej, kje se bo razvoj nadaljeval, kje bodo nastajala nova delovna mesta,

zato lahko vidimo, da železnica ohranja to veliko vlogo pri razvoju države in krajev ob njej. Generalni direktor SŽ je še pohvalil sodelovanje z občinami in župani ob progi, ter dodal, da je sodelovanje pri tej prireditvi čudovit zgled tega, kako lahko župani različnih političnih prepričanj držijo skupaj in složno zagovarjajo skupne interese.

Obnovitvena dela na progi

Obnova proge, na kateri je bil promet med Grosupljim in Kočevjem v celoti ukinjen v sedemdesetih letih, se je začela leta 2008. Dela zajemajo obnovo zgornjega in spodnjega ustroja proge, obnovo postajnih tirov, postaj in postajališč ter zavarovanje nivojskih prehodov. Zadnja faza obnove vključuje še zavarovanje celotne proge s signalnovarnostnimi in telekomunikacijskimi napravami ter elektro in strojnimi inštalacijami.

Več podrobnosti o obnovitvenih delih si lahko preberete v nadaljevanju revije v prispevku Obnova Kočevske proge.



V Grosuplju je goste sprejela Godba Slovenskih železnic Zidani Most

(Foto: Miško Kranjec)



Novi potniški peron v Žlebiču



Novo zgrajeni podporni zid

Obnova Kočevske proge

Progo Ljubljana–Kočevje, prek Grosuplja, so odprli 27. septembra 1893. Takratni načrti so predvidevali, da se bo proga iz Kočevja nadaljevala proti Delnicam na Hrvaškem, vendar pa ti načrti niso bili uresničeni.

Proga od Grosuplja do Kočevja je dolga dobrih 48 kilometrov, na njej pa za zdaj vozijo le tovorni vlaki. Potniški promet je bil ukinjen leta 1972, v času razmaha avtomobilskega prometa. Slovenske železnice so pravočasno predvidele razmere, in se odločile za celotno obnovo proge ter ponovno uvedbo potniškega prometa.

Obnovitvena dela in faze projekta

Obnovitvena dela so se začela sredi leta 2008 v Grosupljem, v smeri proti Kočevju. Dela so se začela z zamenjavo dveh krenov v Grosupljem in nadaljevala na postaji Dobropolje.

Celotni projekt je razdeljen v tri faze. Prva faza je obnova proge od Grosuplja do Ortneka, druga faza nadaljevanje od Ortneka prek Ribnice do Kočevja, tretja faza pa zavarovanje proge in vzpostavitev sistema daljinskega vodenja. Trenutno se končujejo dela pri prvi etapi druge faze, geografsko gledano pa dela potekajo tri kilometre

za Ribnico. Do Kočevja je tako ostalo še okrog enajst kilometrov proge in obnovitvena dela na postaji Kočevje. Med deli se obenem urejajo tudi nivojski prehodi, pri čemer SŽ intenzivno sodelujemo z občinami, prek katerih poteka proga.

Na celotni progi bo zame njen spodnji in zgornji ustroj. Proga je projektirana za hitrost 60 kilometrov na uro od Grosuplja do Žlebiča in 100 kilometrov na uro od Žlebiča do Kočevja. Želimo si povišati hitrost tudi na ravnih odsekih od Grosuplja do Žlebiča na do 80 kilometrov na uro.

Do Ribnice je obnovljena večina tirov. Na postaji Ribnica poteka gradnja dveh peronov s podhodom in parkirišča. Zgrajeno je tudi že prototipno postajališče Velike Lašče. Gradbeni del do kilometrske oznake 37+000 je opravljen, zavarovanje nivojskih prehodov med Grosupljem in Ortnekom pa še poteka. Tovorni promet po progi, ki sedaj omogoča višjo osno obremenitev, poteka do Ribnice.

Na progi 88 nivojskih prehodov

Na Kočevski progi je bilo 88 nezavarovanih križanj, zato smo SŽ skupaj s komisijo takratnega Ministrstva za promet pregledali vse prehode in določili, katere bomo uredili in katere ukinili. Z



Novi potniški peron v Velikih Laščah

občinami potekajo dogovori tudi za gradnjo nadomestnih cest. Do sedaj je bilo ukinjenih že 22 nivojskih prehodov, letos pa bodo ukinjeni še vsaj trije in največ šest. Med Grosupljem in Ortnekom ravno potekajo dela pri zavarovanju petih prehodov.

Zavarovanje proge in glavne pridobitve po obnovi

Proga med Grosupljem in Kočevjem je načrtovana kot nezasedena, kar pomeni, da se promet po njej vodi daljinsko, iz enega centra. Po končanih delih bodo vsi nivojski prehodi zavarovani z zapornicami ali pa bo ostala hitrost omejena. Najprej je bilo predvideno relejno zavarovanje proge, čedalje bolj pa se nagibamo k digitalnemu zavarovanju.

Na progi je zvišana osna obremenitev s 16 ton na 22,5 tone, s čimer je proga urejena

po standardu D4. Po progi so pred tem lahko vozile le lažje lokomotive, z manj moči, zato je bila teža vlakov zelo omejena. Del proge je hribovit z naklonom 24 promilov, kar pomeni dodatno težavo za šibkejšie lokomotive. Tu so se pojavljale tudi adhezijske težave.

Cistern za gorivo, ki jih redno vozimo po tej progi, zaradi teže niso smeli napolniti do vrha, s čimer so se občutno povečali stroški transporta, zaradi gibanja tekočine v cisternah pa dinamika vožnje ni bila najbolj ugodna. Z zvišanjem osnega pritiska smo omenjene težave odpravili.

Potniški promet do Kočevja

Vse občine ob progi so zelo zainteresirane za vzpostavitev potniškega prometa, saj je glavna cesta med Kočevjem in Ljubljano zelo obremenjena. Vzpostavitev potniškega prometa je predvidena po končanju tretje faze projekta, ko bo proga zavarovana po celotni dolžini.

Porabljena finančna sredstva

Vključno z letošnjim letom je bilo za obnovo porabljenih približno 57 milijonov evrov. Predvidena skupna vrednost projekta je približno 100 milijonov evrov.



Gradnja potniškega podhoda v Ribnici



Med deli v Ribnici

Promocijska vožnja v Postojnsko jamo

Potniški promet Slovenskih železnic vsako leto pripravi srečanja poslovnih partnerjev, novinarjev in sodelavcev. Na vsakem srečanju obiščejo kraje v Sloveniji, ki so pomembni pri nadaljnjem razvoju potniškega prometa in turistične ponudbe, ki je še ena izmed dejavnosti v ponudbi Potniškega prometa SŽ.

Letos so na promocijsko vožnjo v Postojnsko jamo povabili predstavnike medijev in novinarje, poslovne partnerje, predstavnike turističnih organizacij, ki so jim predstavili glavne novosti, ki se v podjetju obetajo. Zbranim so predstavili strateške načrte podjetja, trženjske dejavnosti, bogato ponudbo izletniških, smučarskih in kopalnih vlakov v notranjem in mednarodnem prometu ter vožnje posebnih vlakov, ki vozijo ob posebnih priložnostih.

Eden izmed glavnih ciljev promocijske vožnje je bil, seveda poleg druženja in navezovanja novih poslovnih stikov, pribli-

žati vožnje z vlakom ljudem in s tem skrbeti za večjo uporabo javnega potniškega prometa v Sloveniji. Znova se je pokazalo, kar so potrdili tudi udeleženci promocijske vožnje, da je potovanje z vlakom zelo prijetno in nadvse primerno tudi za izlete po Sloveniji in tujini.

Sporazum o poslovnem sodelovanju

Direktor SŽ- Potniškega prometa mag. Boštjan Koren in predsednik upravnega odbora Postojnske jame Marjan Batagelj sta v Postojnski jami podpisala sporazum o sodelovanju pri skupnih dejavnostih za doseganje odličnosti družb in z njim začrtala nove poslovne cilje. Podjetji bosta sodelovali pri skupnih projektih, ki povezujejo promocijo potniškega prometa in širitev turistične ponudbe. Cilj sporazuma pa je tudi povečanje števila potnikov na vlakih in pomoč pri povečevanju obiska Postojnske jame, ki je



Mag. Boštjan Koren in Marjan Batagelj zadovoljna podpisujeta dogovor o sodelovanju

nedvomno svetovna turistična znamenitost.

Sodelovanje obeh uprav ima dolgoletno tradicijo, saj sta pri promociji sodelovali že kmalu po končanju gradnje Južne železnice, ki je pomembno vplivala na razvoj turizma v Postojni. Zanimiv podatek iz tedanjega časa je, da so bili kapniki iz Postojnske jame takrat postavljeni

na vseh pomembnejših železniških postajah.

Ob podpisu sporazuma se je predsednik upravnega odbora Marjan Batagelj predstavnikom Slovenskih železnic zahvalil tudi za strokovno pomoč pri delovanju njihove železnice, ki je edina podzemna železnica v Sloveniji.



Skupinska slika pred vhodom v Postojnsko jamo

Promocija zdravja v praksi

Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1) (Uradni list RS, št. 43/11) v svojem 6. členu določa, da mora delodajalec načrtovati in izvajati promocijo zdravja na delovnem mestu. V nadaljevanju je delodajalec dolžan zagotavljati tudi način spremljanja njenega izvajanja. Promocija zdravja delavcev je torej po eni strani zakonska zahteva, po drugi strani pa predstavlja tudi dodano vrednost za podjetje.

17. oktobra letos je bilo v Ljubljani organizirano srečanje Slovenske mreže za promocijo zdravja pri delu na temo: *Interdisciplinarnost in sodelovanje v promociji zdravja pri delu*, ki ga že vrsto let organizira Klinični inštitut za medicino dela, prometa in športa. V prvem delu srečanja je bil poudarek na pomenu sodelovanja različnih akterjev pri promociji zdravja. V nadaljevanju je bila izpostavljena vloga sindikata v podjetju pri zagotavljanju kvalitetnega delovnega okolja. Na srečanju so sodelovali tudi predstavniki delodajalcev, ki so predstavili svoj pogled na promocijo zdravja in nekatere projekte, ki so se pod njihovim okriljem odvijali na področju promocije zdravja. Eden izmed sloganov njihovega projekta se je npr. glasil: »*Strast do znanja je spodbuda za napredek*.« V drugem delu srečanja so bili predstavljeni primeri dobre prakse v nekaterih podjetjih. V slednjih so izpostavili začetne težave s katerimi so se izvajalci projektov v podjetju srečali, nemotiviranost vodstva za sodelovanje, aktivnosti skupine za zdravje in pomen delodajalcev v projektih promocije zdravja na delovnem mestu. Udeleženci srečanja smo prejeli koristne informacije in bili deležni spodbud za polno udeležitev promocije zdravja v svojih delovnih organizacijah.

Namen promocije zdravja

Najpreprosteje lahko rečemo, da je promocija zdravja povečevanje zdravja delavcev in zdravih organizacij. S psihološkega vidika bi lahko rekli, da je promocija zdravja prepoznavanje, obvladovanje in zmanjševanje stresa na delovnem mestu; zagotavljanje psihosocialne pomoči zaposlenim; zagotavljanje spodbudnega psihosocialnega delovnega okolja. Z ergonomskega vidika bi rekli, da je promocija zdravja izboljšanje ergonomskih delovnih razmer z uporabo ergonomskih orodij in strojev. Z zdravstvenega vidika bi promocija zdravja pomenila spodbujanje gibanja; zdravega prehranjevanja delavcev; ponujanje programov opuščanja kajenja ipd.

Zakon o varnosti in zdravju pri delu pa za promocijo zdravja podaja naslednjo opredelitev: »*Promocija zdravja na delovnem mestu so sistematične ciljne aktivnosti in ukrepi, ki jih delodajalec izvaja zaradi ohranjanja in krepitev telesnega in duševnega zdravja delavcev*.« Z drugimi besedami lahko rečemo, da promocija zdravja zajema različne aktivnosti v podjetju, ki jih izvaja delodajalec, z namenom povečanja varnosti delovnega okolja, izboljšanja delovnih razmer, osveščanja in izobraževanja delavcev za boljše telesno in duševno zdravje. K tem aktivnostim lahko štejejo tudi preventivno zdravstveno varstvo in psihosocialno pomoč.

Promocija zdravja na delovnem mestu je torej kontinuiran proces različnih dejavnosti, s katerimi spodbujamo vire za boljše zdravje in dobro počutje zaposlenih, hkrati pa poskušamo odpravljati in/ali preprečevati slabo zdravje oz. slabe delovne razmere. Proces promocije zdravja mora biti sistematično voden in evalviran. Evalvacija

omogoča odpravljanje slabosti in zagotavljanje kakovosti zdravja na delovnem mestu. Pri tem je nujno sodelovanje vseh v procesu promocije zdravja, tako delodajalca, zaposlenih kot celotne družbe. Pomembno pa je tudi obveščanje delavcev o rezultatih, uspehih in spre-

najhujšemu izkoriščanju in hudim tveganjem za svoje lastno življenje in zdravje.

V interesu države in podjetij mora biti, da ima zdrave državljanke in delavce, kajti bolan delavec je strošek tako za državo, kakor tudi za podjetje. Velik strošek za družbo, podjetja



membah, ki jih želimo realizirati v prihodnje v podjetju oziroma na delovnem mestu.

Ali je danes sploh mogoče skrbeti za zdravje delavcev?

Skrb za zdravje delavcev mora biti v interesu države, podjetij, raziskovalnih institucij, kakor tudi človeka samega. Splošno znano je, da so mnogi delavci danes preobremenjeni in izgoreli. Delavec kot človek, je pogosto spregledan, z izgubljenostjo svobode odločanja. Mnogi so se znašli v situaciji, ko se morajo v stiski za preživetje in ohranitev delovnega mesta pogosto sprijazniti in prilagoditi

ter zdravstveni in pokojninski sistem namreč predstavlja tudi invalidnost delavcev, pri katerih niso pravočasno poskrbeli za preprečitev invalidnosti. Uspešnost organizacije namreč temelji na zdravih delavcih, ki delajo v zdravem in spodbudnem delovnem okolju. Skrb in odgovornost za to pa je naloga nas vseh.

Po Zakonu o varnosti in zdravju pri delu mora minister za zdravje izdati smernice za določitev in pripravo promocije zdravja na delovnem mestu. Delodajalec pa mora zagotavljati njihovo izvajanje. Programi promocije zdravja pri delu dosežejo svoj namen in

so lahko učinkoviti samo tam, kjer se vodstvo zaveda pomena skrbi za zdravje svojih zaposlenih. Formalna podpora promociji zdravja pri delu ni dovolj. Potrebna je osebna vključitev in njihovo aktivno sodelovanje v programu. Če ni podpore zlasti višjega in srednjega managementa ter delavcev, ne bo uspeha pri izvajanju promocije zdravja na delovnem mestu.

Cilji promocije zdravja

Ciljev promocije zdravja je zagotovo več. Če naštejemo le nekatere, lahko rečemo, da so cilji promocije zdravja pri delu bolj zdravi delavci, večja motiviranost in produktivnost pri delu, doživljanje večjega zadovoljstva na delovnem mestu, manj bolniškega staleža in manj fluktuacije. Posledično vse navedeno omogoča prihranek podjetju. Promocija zdravja ne sme predstavljati dodatne obveznosti in strošek podjetja, temveč mora postati del njenega vsakdanjika in del politike vodstva podjetja.

Nekje sem zasledil podatek, da so raziskave pokazale, da vsak evro namenjen promociji zdravja na delovnem mestu, prinaša donos v višini od 2,5 do 4,8 evra, zaradi manjših stroškov izostajanja z dela.

Kako začeti promocijo zdravja v podjetju?

Najprej je treba oblikovati delovno skupino, ki bo odgovorna za izvedbo promocije zdravja v delovnem okolju. Ta delovna skupina mora vključevati predstavnika vodstva, predstavnika delavcev, kadrovskega oddelka, strokovnega sodelavca službe za varnost in zdravje pri delu in svetovalca za zdravje ter predstavnika odbora za zdravje pri svetu delavcev. Dobro je, da je v skupino vključen tudi pooblaščen zdravnik. V skupino so vključeni tudi promotorji zdravja z licenco, ki so gonilna sila delovne skupine. Delovna skupina pripravi Akt promocije zdravja v podjetju ter program promocije zdravja za naslednje leto. Vsako delovno okolje mora imeti svoj program. Delovna skupina lahko izvede tudi raziskavo o zdravju delavcev. Naloga delovne skupine je navdušiti delavce za promocijo zdravja. Vse aktivnosti delovne skupine so usmerjene v spodbujanje delavcev k različnim dejavnostim za njihovo zdravo življenje. Za začetek je nujna izvedba analize stanja, ki ji sledi podrobno načrtovanje posameznih korakov za načrtovanje in izvajanje promocije zdravja na delovnem mestu. S

programom promocije zdravja lahko rešujemo različne probleme. Pri tem je potrebno medsebojno sodelovanje in komuniciranje. Vsakdo ima svojo nalogo. Pri tem je pomembno skupno sodelovanje vseh posameznikov v posameznih fazah celotnega procesa. Skrb za dobro počutje in zadovoljstvo zaposlenih mora biti naloga vseh!

Nekateri programi za izboljšanje zdravja na delovnem mestu lahko v delovni organizaciji že potekajo, zato je treba programe med seboj povezovati. Tako npr. programe s področja promocije zdravja in varnosti pri delu.

Aktivnosti na področju promocije zdravja na SŽ

Na Slovenskih železnica potekajo aktivnosti promocije zdravja na delovnem mestu na več področjih. Vsako leto se izdela podrobna analiza zdravja delavcev: *Poročilo o zdravju delavcev v skupini družb Slovenskih železnic*, ki je nujna osnova za izdelavo letnega načrta aktivnosti za izboljšanje zdravja zaposlenih. Organizirana so različna strokovna izobraževanja za različne skupine delavcev. Pred tem se izvedejo tudi raziskave o potrebah in stanju za

posamezna delovna mesta ali skupine delavcev, ki so osnova za pripravo kvalitetnih vsebin za izobraževanje. Tri leta je delavcem na voljo psihosocialna pomoč, ki jo ti čedalje pogosteje uporabljajo.

Na intranetni strani SŽ v rubriki *Kadri – Varnost in zdravje pri delu – Promocija zdravja* – objavljamo rubrike za Promocijo zdravja na delovnem mestu in druge informacije s področja izboljšanja zdravja delavcev. Objavljene so tudi vaje za gibljivost za več telesne aktivnosti pri krepitvi telesnega zdravja. V programu je predvidena tudi delavnica opuščanja kajenja. Skrb za zdravje delavcev pa se odraža tudi v izvajanju preventivnih zdravstvenih pregledov. Statistični rezultati teh pregledov so najboljše smernice za nadaljnje aktivnosti in načrtovanje programov za ohranjanje in krepitev zdravja zaposlenih delavcev.

Seveda pa vse te aktivnosti niso dovolj, če človek sam ne začuti in ponotranji potrebe po aktivnem sodelovanju, lastni skrbi za svoje zdravje in »jemanju s pladnja«, kar mu je na njem ponujeno. Spoštovane sodelavke, dragi delavci - dobrodošli bodo tudi predlogi za izboljšanje zdravja na delovnem mestu z vaše strani.

Brezplačni tečaj »Da, opuščam kajenje«

V državah Evropske unije zaradi uporabe tobačnih izdelkov vsako leto umre več kot pol milijona ljudi. Uporaba tobačnih izdelkov pa je na prvem mestu med vzroki umrljivosti in obolevnosti tudi v Sloveniji. Cigareta vsebuje več kot štiri tisoč strupenih snovi in delcev. Dokazano je, da je 60 od njih rakotvornih. Raziskave so potrdile tudi vzročno povezavo med kajenjem in razvojem številnih vrst raka, bolezni srca in ožilja ter bolezni dihal.

Na Slovenskih železnica zato, za tiste, ki želijo prenehati kaditi, organiziramo brezplačni tečaj za opustitev kajenja. Tečaj oziroma učne delavnice za opuščanje kajenja izvaja Slovenska zveza za javno zdravje, okolje in tobačno kontrolo v okviru nacionalnega programa CINDI »Da, opuščam kajenje«.

Več o tečaju in delavnicah

Tečaj je sestavljen iz tri srečanja s po dvema delavnicama. Vsaka delavnica traja dve šolski uri.

Voditelj delavnice svetuje tako, da udeleženci sami najdejo in izberejo najprimernejši način odvajanja od kajenja. Udeleženci tečaja dobijo zloženke in brezplačni priročnik z naslovom **Tudi vi lahko prenehate kaditi**, na učnih urah pa jim predstavijo tudi nikotinske nadomestke, tehnike zavračanja, sproščanja ter številne druge metode.

Delavnice bodo potekale v prostorih Slovenskih železnic in sicer najprej v Ljubljani in Mariboru. O natančnem datumu,

prostoru in uri bomo vse prijavljene obvestili po prijavi.

Za vse zaposlene na Slovenskih železnica je tečaj brezplačen.

Prijave in dodatne informacije

Prijave lahko pošljete na magda.sinkovec-mali@slo-zeleznice.si ali na naslov Slovenske železnice, d. o. o., Služba za pravne zadeve in kadre, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Dodatne informacije dobite pri Magdi Šinkovec Mali, na telefonski številki 01/29 14 496.



Sobotna noč – stari stroj je odstranjen in polaga se nov tampon.

Grlava, 22.10.13

Zgodovina severovzhodnega dela V. vseevropskega koridorja od Pragerskega do Hodoša, čigar modernizacija naj bi se končala v naslednjih dveh letih, je dolga in zanimiva. Prvi del, od Pragerskega do Ormoža in naprej prek Čakovca do Kotoribe, je bil zgrajen že davnega leta 1860. Leto

pozneje je bila Budimpešta prek njega že povezana s Trstom. V Ljutomer je prvi vlak pripeljal leta 1890 po lokalni progi, ki ga je prek Radgone povezala z Avstro-Ogrsko in ostalim svetom. V Mursko Soboto je vlak prisopihal šele leta 1907, in to iz Madžarske prek Hodoša, saj je Prekmurje takrat

sodilo pod ogrski del skupne avstro-ogrske domovine. Če bi se takrat Lotmerčan hotel z vlakom odpeljati v dvajset kilometrov oddaljeno Mursko Soboto, bi to bilo več kot tristokilometrsko potovanje, saj je bilo madžarsko železniško omrežje komajda kje povezano z avstrijskim.

delu te proge do Zalău jeva Madžarske železnice storile že leta 1954.

Da je to bilo nespametno dejanje, se je ugotovilo kmalu, in že v sedemdesetih so se začeli delati načrti za ponovno gradnjo. Vendar pa je moralo miniti še trideset let, da je prišlo do uresničitve. Gradnja se je začela leta 1999 in naslednje leto je bila železniška povezava Slovenije z Madžarsko ponovno vzpostavljena.

Leta 2003 so se začela rekonstrukcijska dela na progi od Pragerskega do Ormoža, ki so obsegala nadgradnjo proge na celotni trasi, rekonstrukcijo postaj Kidričevo, Ptuj, Moškanjci in Ormož ter gradnjo dveh izogibalšč v Cirkovcih in Cvetkovcih. Drugi del rekonstrukcije proge do Murske Sobote poteka od leta 2010



Spodnji del nove gramozne grede se pripravlja za polaganje pragov.

Postavljanje začasne mostne konstrukcije, ki bo nosila tir, dokler ne bo končan betonski prepust.



Šele leta 1924, šest let po razpadu Avstro-Ogrske in pripojitvi Prekmurja Jugoslaviji, je z zgraditvijo proge Murska Sobota-Ormož od sveta odrezani košček proge iz Hodoša do Murske Sobote dobil povezavo s svetom. Predhodnik bodočega V. koridorja v Sloveniji je bil tako zgrajen, a ne za dolgo. Dobrih štirideset let pozneje, leta 1968, so Jugoslovanske železnice zaradi nerentabilnosti ukinile in demontirale progo med Puconci in Hodošem, medtem ko so to na svojem

Nove tirnice prihajajo na svoje mesto.





Ponedeljkov sončni vzhod je našel dnevno izmeno že na delu.

naprej in naj bi bil dokončan v tem letu, temu pa bo sledil še zadnji del – elektrifikacija celotne proge. Ta sicer že tudi poteka, celotna modernizacija pa naj bi bila končana leta 2016.

Gradbena dela se izvajajo tako, da se v petek ponoči proga zapre, nato pa se do ponedeljka ponoči na 400-metrskem odseku odstrani obstoječi gornji in spodnji ustroj in se zamenja z novim, prilagojenim za večje hitrosti in obremenitve. Kjer je

potrebno, se zamenjajo tudi mostovi in prepusti ter opravijo druga potrebna gradbena dela. V ponedeljek zvečer mora biti novi del proge pripravljen za vožnjo vlakov, začasno sicer z omejeno hitrostjo.

Ko bo rekonstrukcija končana in se bodo delavci in stroji umaknili, bo Slovenija dobila najmodernejšo progo v železniškem omrežju. Upajmo le, da prevzem ne bo trajal tako dolgo kot na odseku Murska Sobota–Hodoš.



Stara in nova proga sta spojeni.



Montaža lesenega opaža na začasnem mostu.



Polaganje pragov in montaža tirnic.

Nasipavanje gramozne grede.



Spodbijanje tira in oblikovanje gramozne grede



Slovenija ob progi

Lokalne proge – 3. del

Po lokalnih progah v zahodni Sloveniji smo se popeljali v prejšnjih dveh revijah, tokrat pa predstavljamo proge po čudoviti Dolenjski.

Proga Grosuplje–Kočevje

Kočevska proga je bila zgrajena leta 1893 in naj bi se nadaljevala proti Delnicam na Hrvaškem. Proga, ki je dolga 50 kilometrov, se na začetku počasi vzpenja do najvišje kote 592 metrov, za Velikimi Laščami pri vasi Prilesje. Od tam se proga spušča vse do Kočevja. Iz Ljubljane v Kočevje so leta 1953 vozili trije mešani vlaki, 17 let pozneje pa je bil potniški promet ukinjen. Na progi še vedno potekajo intenzivna dela, ki že omogočajo večjo osno obre-

menitev, zgrajenih je že veliko potniških peronov. Posnetek vožnje po progi od Grosuplje do Kočevja si lahko ogledate na <http://youtu.be/upXdGfAXFcq>.

Prva postaja na progi je Dobropolje. Čeprav je postaja v vasi Predstruge, je ime dobila po edini občini v Sloveniji, ki nima svojega kraja. Dobropolje kot naselje namreč ne obstaja, to je kraško polje, na katerem leži več naselij. Središče občine je v kraju Videm, dober kilometer in pol od železniške postaje. V bližini, v vasi Podpeč, je znana Podpeška jama, ki jo je raziskal Janez Vajkard Valvasor.

V Velikih Laščah in okolici so se rodili številni znani Slovenci, Fran Levstik, Josip Stritar in Primož Trubar. Po okoliških krajih vodi Velikološka kulturna pot,

ki je dolga okrog 15 kilometrov. Železniška postaja je oddaljena dober kilometer od središča Velikih Lašč. Ribnica je nedvomno najbolj znana kot glavna izvoznica »suhe robe« v Sloveniji. Če vas pot zanese v ta kraj, vam priporočam, da obiščite Rokodelski center in muzej, ki deluje ta v prostorih Ribniškega gradu.

Končna postaja Kočevje je v središču Kočevske pokrajine, ki po trditvah strokovnjakov slovi kot ena izmed najbolj naravno ohranjenih regij v Srednji Evropi. V bližini se raztezajo tudi edini slovenski pragozdovi.

Proga Trebnje–Sevnica

Mirnska proga se od Dolenjske proge odcepi v Trebnjem. Progo so gradili v dveh

delih, leta 1908 so odprli progo v dolžini 18,5 kilometra do Tržišča ter dva kilometra in pol do rudnika Krmelj, trideset let pozneje, leta 1938, pa je bil zgrajen še 13,4 kilometra dolg odsek proge do Sevnice. Pri načrtovanju proge so predvidevali gradnjo proge pri Sevnici in Trebnjem v obliki trikotnika, ki bi omogočal neposredno povezavo proti Ljubljani in Novem mestu. Prva načrtovanja se niso uresničila zaradi prevelikih stroškov, druga pa je ustavila druga svetovna vojna. Ko so leta 1966 zaprli rudnik Krmelj, so odstranili tudi tire med Tržiščem in rudnikom. Približno v tistem času je proga začela izgubljati ekonomski pomen in se je obdržala le kot strateška obvozna proga, ki bi prevzela



Uvoz na železniško postajo Dobropolje



Na najvišji koti



Pred železniško postajo Tržišče

promet v primeru daljše zapore med Sevnico, Zidanim Mostom in Ljubljano.

Med Trebnjem in Sevnico vozi ob delovnikih pet parov potniških vlakov. Mirnska proga sledi toku reke Mirne od kraja Mirna vse do izliva v Savo pri Sevnici. Proga se ves čas počasi spušča. Za Tržiščem dolina Mirne postane ožja, zato so tam zgradili pet krajših predorov.

Dober kilometer od postaje Mirna je lepo urejen istoimenski grad, ki ga imenujejo tudi »Speča lepota«. Postaja Mokronog je v vasi Puščava, dva kilometra in pol od središča mesta. Okrog Mokronoga je več označenih sprehajalnih in kolesarskih poti. ŽP Tržišče se nahaja za Šentjurskim hribom, okrog kilometer od središča vasi. Na nasprotni strani, po ozki dolini potoka Hinje, še vedno najdemo ostanke trase proge do Krmelja, ki je bil v drugi svetovni vojni obmejni kraj med nemškimi in italijanskimi okupatorji. Ker so takrat od tam izgnali veliko krajanov,

je krajevna skupnost uredila Izganski muzej.

Vse do Boštanja, mesta na desnem bregu Save, nasproti Sevnice, proga teče po skoraj neposeljeni pokrajini. Včasih lahko skozi okno vagona opazite kakšnega ribiča, ki v škornjih

na sredi Mirne strpno čaka svojo postrv. V Boštanju pa se spet srečamo s »civilizacijo«.

Kot lahko vidite na fotografijah, so kraji ob Mirenski progi lepi, gostoljubni in mirni, in kar vabijo, da jih obiščete ter uživate v okoliški naravi.



Most čez Savo pred Sevnico

Proga Novo mesto–Straža

Kratek opis dolenskih lokalnih prog bomo končali s **progo ob Krki**, Novo mesto–Straža. Proga je bila zgrajena sočasno kot proga Ljubljana–Novo mesto, to je leta 1894. Dolga je le dobrih osem kilometrov. Po progi se je prevažalo veliko število izletnikov do Dolenjskih toplic, ki so oddaljene štiri kilometre. Leta 1953 so na tej progi vozili štirje pari potniških vlakov. Pred stoletjem so načrtovali podaljšanje proge do Kočevja. Danes po progi vozita en ali dva tovorna vlaka na dan, hitrost je omejena na 40 kilometrov na uro. Lokalne ceste večkrat prečkajo progo, prehodi pa so najbolj nevarna mesta, saj mnogi vozniki niso pozorni na to, da tam občasno vozijo tudi vlaki.

Proga je izrazito ravninska in teče vedno na levem bregu tik ob Krki. Speljana je skozi koruzna polja in gozdičke. Pri vasi Zalog prečkamo dolensko ponikalnico, Prečno, ki se pred tem imenuje Temenica. V Straži je rafting klub, ki vam omogoča, da se lahko zapeljete po Krki od Žužemberka do Novega mesta.

Vabim vas na izlete po izjemnih dolenskih lokanih progah, v naslednjem nadaljevanju pa si lahko preberete več o progah v vzhodni Sloveniji.



Novozgrajena deviacija pri Dobrepolju



Z vlakom na beljaški razglednik

Turisti, kolesarji in romarji iz Slovenije se lahko s krožno vozovnico Regio AS po ugodni ceni - za odrasle 29 evrov, za otroke 14,50 evra - odpravijo na enodnevni izlet ali pa na štiridnevne počitnice na avstrijsko Koroško. Iz Beljaka vozijo vlaki tudi v Italijo. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo kolesa.

Mesto Beljak

Pomembno železniško in cestno križišče Beljak, nemško Villach, leži na nadmorski višini 501 meter in ima 60 tisoč prebivalcev. Je drugo največje upravno, gospodarsko, kulturno in turistično središče Koroške. Leži ob sotočju rek Drave in Zilje, na severni meji sedanjega slovenskega narodnostnega ozemlja. Uradna zgodovina navaja, da so se predniki Slovencev naselili v Vzhodne Alpe v 6. stoletju, številni domači in tuji zagovor-

niki teorije paleolitske kontinuitete pa menijo, da so tam prebivali kot avtohtoni praprebivalci že pred prihodom Rimljanov. Izvirno slovensko ime Drava, ki pomeni drveča oziroma deroča reka, naj bi latinizirali v Dravus in ne nasprotno, kot trdi uradna zgodovina. Rimljani so na mestu sedanje župnijske cerkve sv. Martina na desnem bregu postavili cestno postojanko z imenom Santicum ter zgradili most čez Dravo. Staro slovensko ime naselja pri mostu, Bilak ali Belak (slednji je tudi pogost slovenski priimek), naj bi izhajalo iz keltskega Biliacum oziroma iz latinskega Biliacum. Morda so pa staroselsko ime posestnika Bilak-a, v pomenu svetlopolt in svetlolas človek, pozneje latinizirali.

Po propadu rimskega imperija je območje Beljaka postalo del ozemlja slovenske kneževine Karantanije. Frankovski cesar Karel Veliki je leta 811

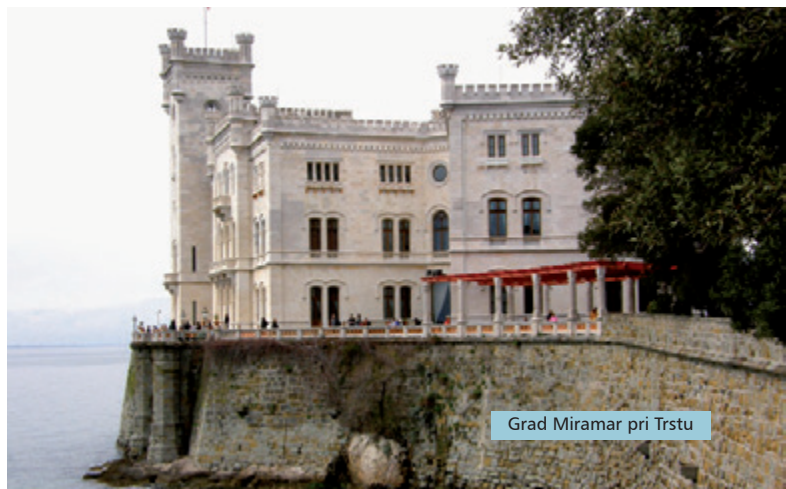
na ozemlju Karantanije določil reko Dravo kot cerkveno mejo med Solnograško nadškofijo na severu in Oglejskim patriarhatom na jugu. To je bilo odločilnega pomena za poznejšo zgodovino Slovencev, saj se je zaradi te razmejitve ozemlje na Koroškem severno od Drave do 15. stoletja večidel ponemčilo, južno od Drave pa se je slovenski jezik ohranil do danes. Beljak je 1060 dobil tržne, 1240 pa mestne pravice. Močan potres leta 1348 je mesto skoraj popolnoma uničil. V drugi polovici 19. stoletja je Beljak postal pomembno križišče Dravske in Rudolfove železnice, 1906 pa ga je dosegla tudi Karavanška železnica z Jesenic. Med drugo svetovno vojno je bil Beljak za Dunajskim Novim mestom drugo najbolj od bomb porušeno železniško križišče v Avstriji. Po podatkih iz 2004 v Beljaku živi 162 Slovencev.

Zanimivosti

Z glavne železniške postaje se po Kolodvorski cesti, mostu čez Dravo in Glavnem trgu napotimo do mestne župnijske cerkve sv. Jakoba, ki se ponaša s 94 metrov visokim neogotskim zvonikom iz leta 1847 - najvišjim na Koroškem! Cerkev ima šest zvonov. Največji tehta 1826 kilogramov. Na razgledno galerijo na zvoniku se povzpemo po 239-ih stopnicah. Z vrha je lep pogled na mesto in okolico ter na gore vse od Julijskih Alp do Visokih Tur. Romarje bo gotovo najbolj zanimala božjepotna cerkev sv. Križa na Peravi (Perau) na desnem bregu Drave. Tam se je 1708 pričela iz zidu prikazovati »podoba Križanega«, ki je sedaj na ogled v cerkveni kapeli. Od Kongresnega centra pri mostu se s turistično ladjo lahko zapeljemo po Dravi. Tri kilometre oziroma dve železniški postaji od mestnega sre-



Euro City vlak z vagonom SŽ v Beljaku



Grad Miramar pri Trstu

Pogled z mostu čez Dravo na beljaški razglednik



dišča v smeri Jesenic ležijo Beljaške Toplice. Njihove tople vrele so cenili že Rimljani. Zdravilna voda pomaga pri revmatičnih in drugih boleznih.

Z vlakom in kolesom od Alp do Jadrana

Slovenski raziskovalci menijo, da na avstrijskem Koroškem živi 45–50.000, v Italiji pa 83–100.000 Slovencev. Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček pri potovanju z vlakom navajamo slovenska imena potniških železniških postaj na Tabeljskem koridorju od Beljaka do Trsta: 1. Beljak-zah. ž. p. (Villach Westbahnhof), 2. Beljaške Toplice (Villach Warmbad), 3. Brnca (Fürnitz), 4. Podturje (Neuhaus), 5. Peče (Pöckau), 6. Podklošter (Arnoldstein), 7. Vrata-Megvarje (Thörl-Maglern), 8. Trbiž (Tarvisio Boscoverde), 9. Ukve (Ugovizza), 10.

Razgledni zvonik cerkve sv. Jakoba v Beljaku



Tablja (Pontebba), 11. Hudica (Carnia), 12. Pušja vas (Venzon), 13. Humin (Gemona), 14. Ratenj (Artegna), 15. Čenta (Tarcento), 16. Taržizem (Tricesimo S. Pelagio), 17. Videm, izvirno slovensko Viden (Udine),



Glavni trg in zvonik cerkve sv. Jakoba v Beljaku

18. Buren (Buttrio), 19. Mancan (Manzano), 20. Sv. Ivan pri Nadiži (S. Giovanni al Natisone), 21. Krmin (Cormons), 22. Koprivno (Capriva), 23. Moš (Mossa), 24. Gorica (Gorizia Centrale), 25. Zagraj (Sagrado), 26. Sredipolje (Redipuglia), 27. Ronke-sever (Ronchi dei Leg. Nord), 28. Tržič (Monfalcone), 29. Sesljan-Višovlje (Sistiana-Visogliano), 30. Nabrežina-razpote (Bivio d'Aurisina), 31. Grad Miramar (Miramare) in 32. Trst (Trieste Centrale).

Beljak je križišče in izhodišče zanimivih kolesarskih poti, ki potekajo vzporedno z železniškimi progami, tako da lahko združimo vožnjo z vlakom in kolesarjenje. 366 kilometrov dolga Dravska kolesarska pot R1 vodi po dolini reke Drave od njenega izvira na Južnem Tirolskem v Italijo do Maribora v Sloveniji. Asfaltirana pot R1B dolžine 12 kilometrov se prične v Ledincih (Ledenitzen), kjer je

železniška postaja in nas mimo Baškega jezera (Faaker See) pripelje v Beljak. Po 25,7 kilometra dolgi poti R2 obkrožimo Osojsko jezero (Ossiacher See). Karnijska pot R3 nas od končne železniške postaje Koče-Muta (Kötschach-Mauthen) v Ziljski dolini po 88 kilometrih vožnje pripelje v Beljak. Kolesarska pot Alpe-Adria se prične v deželni prestolnici Solnograd (Salzburg) in ima naslednje etape: 1. Škofji Dvor (Bischofshofen), 56 km – 2. Hostinske Toplice (Bad Gastein), 51,6 km – 3. z vlakom skozi Turski predor, Malnice (Mallnitz), Špilje ob Dravi (Spittal. d. Drau), 58,8 km – 4. Beljak, 39,1 km – 5. Trbiž, 37,2 km – 6. Pušja vas, 63,6 km – 7. Videm, 52,1 km – 8. Gradež (Grado), 53 km. Več informacij lahko dobite na spletni strani <http://www.fahr-radwege.com/>.

Želim vam prijetne počitnice!

Pogled proti zahodni železniški postaji v Beljaku



Pogled proti cerkvi sv. Martina in železniškemu križišču



Strojvodkinja si je kupila lastno lokomotivo

Strojvodkinja, 47-letna Barbara Pirch, uspešno vodi najmanjše zasebno podjetje za vleko v Nemčiji, v katerem je edina zaposlena. S svojo lokomotivo sama prevaža tovor po Nemčiji. Včasih so to avtomobili, drugič staro železo, vse redkeje premog in jeklo. Njena lokomotiva E 94 zmore ogromno. Dolga je 18,6 metra in tehta 123 ton. Ta tip lokomotive s šestimi motorji so začeli izdelovati med drugo svetovno vojno, da bi lahko s težkim tovorom premagovala strme alpske proge. Zaradi členaste gradnje in številnih rež na straneh so jo popularno imenovali krokodil. Leta 2000 je zapustila delo pri nemških železnica in kljub številnim oviram ustanovila svoje podjetje.

To je bilo mogoče, ker so od leta 1994 nemški železniški tiri na voljo tudi zasebnim prevoznikom. To so izkoristila maloštevilna manjša podjetja in tudi Barbara Pirch. Na odpadu je za takratnih 34.000 mark že prej kupila legendarno dizelsko lokomotivo V200 in jo usposobila za vožnjo. Te sicer nima več, a zdaj z dvema elektro lokomotivama dokaj uspešno vodi najmanjše železniško-prevozno podjetje v Nemčiji Rail4U, v katerem je edina zaposlena, le občasno ima pomoč v pisarni.

Barbara zelo rada vozi svojo lokomotivo, čeprav ta ni prav lepa in ima vonj po mazivih. Na svoj poklic je zelo ponosna, in ko jo je nekoč nekdo imenoval vlakovodja, se je ujezila: »To je isto, kot če bi kapitanu rekel mornar!« Popravi tudi vsakogar, ki meni, da vozi muzejski vlak. »Ob konkurenci s supermoderno tehnologijo je s tako lokomotivo težko prepričati stranke, a imam prednost zaradi prilagodljivosti. Toda vedno znova se moram otepati vtisa muzejske železnice,« je Barbara povedala za Novo progo. Poleg tega se še danes bori s finančnimi posledici

camí slabe poslovne odločitve iz leta 2008. Takrat so jo nagovorili, da je prodala svojo dobro vzdrževano dizelsko lokomotivo in velik znesek investirala v nepremičnine, ki so se pokazale kot manjvredne.

Toda podjetna strojvodkinja je vztrajala in po poldrugem letu in krepkem finančnem vložku ji je uspelo usposobiti eno od dveh elektro lokomotiv E94, ki ju je kupila namesto dizelske. Popravilo deloma zgorele lokomotive je vodila sama, saj ima za to dovolj strokovnega znanja. Zamenjala je glavni transformator in popravila naprave, v delavnicah so izvedli le še kleparska dela in glavni kontrolni pregled. Dokler ni na poskusnem tiru naredila prve testne vožnje, je marsikdo dvomil, da bo šlo. Tudi vmesna vzdrževanja in popravila izvaja sama.

Zeleno barvo je na veselje nemških ljubiteljev vlakov prekrila z oceansko modro, ki je bila v osemdesetih letih značilna barva železniških vozil. Njeno vozilo zdaj pogosto fotografirajo in komentirajo na forumih. Mnogi si zelo želijo, da bi se lahko popeljali z njo ali jo vsaj pozdravili na postankih, a to je zaradi nepredvidljivosti njenega urnika nemogoče, pojasnjuje na spletni strani svojega podjetja.

Ko se pelje skozi Porurje, z obžalovanjem gleda s trnjem prerasle postajne zgradbe in opuščene komplekse nekdanje jeklarske industrije. Tu je bilo vse do krize jeklarstva, proti koncu osemdesetih let, gospodarsko središče regije.

To so bili najboljši časi za železnice, saj je tudi premogovništvo zahtevalo intenzivno sodelovanje z njimi. Danes je na opuščeni tiri tega območja mogoče videti odslužene lokomotive in vagone. Barbaro žalosti, da se danes denar služi predvsem za računalnikom in da je tako veliko ljudi brez služb.

Ko jo spremlja le ropot koles, je osamljena, a tudi zelo



srečna. Ko ima veliko dela, se zgodi, da več dni spregovori komajda s kom, razen s prometniki po UKV povezavi. Tudi mobilni telefon je njen stalni spremljevalec, čeprav ne telefonira pretirano rada, pravi. Tak način življenja je ne moti, ker nikoli ni bila družabna. Veliko bolj pa jo moti, da njen poklic izgublja ugled.

Barbara Pirch se je rodila v Düsseldorfu, v železničarski družini – njen oče je bil vodja premika – in že vse življenje živi v tem ritmu. Že od četrtega leta je vedela, da bo delala na železnici. Končala je strojno-ključavničarsko šolo, ki je bila takrat izhodišče do poklica strojvodje. Čeprav ji ga je oče odsvetoval, je vztrajala in postala ena redkih strojvodkinj.

Barbara Pirch vozi lokomotivo 26 let. Svoje delo ima nadvse rada, pomeni ji namreč način življenja in ne zgolj poklic. Čeprav dela v moškem poklicu, se ne pritožuje. Povsem se mu je posvetila. Nima otrok in partnerja, ker se zaveda, da bi delo v samostojnem podjetju težko usklajevala z družino. Zaveda se, da bi bilo tako pripravljen živeti le malo ljudi. Nikoli ne ve, kaj ji bo prinesel naslednji dan.

Če kak vlak prepozno pripelje na cilj, so ogroženi tudi transporti v povratni smeri, tega pa si v svojem položaju ne more privoščiti. Pri speljavi vlaka je potrebno kar veliko spretnosti in moči. Pri polni obtežbi doseže vlak največjo dovoljeno hitrost, 90 kilometrov na uro, po nekaj kilometrih, pri čemer se vozilo trese od navora. Proti temu je voziti vlak ICE tako, kot bi vozil igračko, ugotavlja Barbara, a kljub temu svoje lokomotive ne bi zamenjala za nič na svetu. Plastika, visoka tehnologija in hladni odnosi v novodobnih podjetjih jo naravnost odbijajo.

Nekdaj je bil poklic strojvodje nadvse spoštovan, danes pa nas obravnavajo kot neke voznike, z grenkobo razlaga v svojih javnih nastopih, ki jih zadnje čase ni malo, saj jo zaradi njene samosvoje zgodbe novinarji precej oblegajo. Če ima dovolj časa, se po koncu vožnje z lokomotivo odpravi še v Ingolstadt, kjer ima zanj parkirno mesto. Od tam se z avtom odpelje proti domu, ki je več sto kilometrov stran, v bližini Düsseldorfa. A vedno le za kratek čas, saj jo že kmalu čaka nova vožnja.

Z Barbaro Pirch se je pogovarjal Mihael Grah



Pogled iz vrha Situle vse do zaloških tirov

Pogled s Situle

Situla je nov stanovanjsko-poslovni kompleks na severnem delu ljubljanske železniške postaje. Kljub dolgotrajni gradnji in zapletom so objekt nedavno dokončali. O projektu in stanovanjsko-poslovnih prostorih si lahko več preberete na njihovi spletni strani, <http://www.situla.eu/>. Najvišja stavba Situle meri 72 metrov in je najvišja v ožjem mestnem območju. Po višini jo prekaša le Kristalna palača v BTC-ju, ki meri 89 metrov in je najvišja v Sloveniji.

Izbrali smo si lep pozno poletni dan in se s prijaznim upravnikom povzpeli na vrh stavbe

ter naredili izjemne posnetke Ljubljane. Še posebej dobro je vidna ljubljanska postaja, z več zornih kotov. Posnetke smo naredili z višine približno 68 metrov, kajti do te višine je mogoče priti brez posebnih varnostnih pripomočkov. Nad ploščadjo, s katere smo fotografirali, se dviga še tehnični del stavbe. Čisto do roba stavbe, zaradi tehničnih ovir in varnosti, ni mogoče priti. V manjšem izboru fotografij vam predstavljamo ljubljansko postajo in njeno okolico z nove, ptičje perspektive.

Josip Orbanč, avtor besedila in fotografij



Stanovanjsko-poslovni kompleks Situla



Železniška postaja Ljubljana s ptičje perspektive

Z vlakom na najvišji vrh Nemčije

Zugspitze (2962 m) je najvišja nemška gora, ki se nahaja na skrajnem jugu države, na meji z Avstrijo. Njene stene so bile prvič premagane leta 1820, danes pa se je mogoče v bližino vrha pripeljati kar z vlakom! Gorska železnica je po vzoru najvišje švicarske železnice speljana skozi strm tunel do kraške planote Zugspitzplatt (2588 m). Od tod je do vrha mogoče pot nadaljevati peš, lahko pa se odločite za udobnejšo možnost, vožnjo z gondolo.

Izhodišče za potovanje z gorsko železnico je znano smučarsko športno središče Garmisch-Partenkirchen. Mesto je pravzaprav sestavljeno iz dveh krajev, na kar namiguje že ime. Vsak izmed krajev se ponaša s slikovitim središčem, za katerega so značilna poslikana pročelja hiš.

Začetno postajo sem našel v neposredni bližini glavne železniške postaje v Garmischu. Od tod po samostojni progi redno vozijo električni motorni vlaki do dobrih osem kilometrov oddaljene vasi Grainu. Šele v tem delu široke doline se začne zobata železnica s sistemom Rigenbach, za katerega je značilen srednji tir v obliki ozke lestve, po kateri teče velik zobnik. Nekoč je bila v Grainu potrebna zamenjava lokomotive, danes pa sodobni motorni vlaki lahko vozijo po obeh sistemih železniške proge. Kljub temu je tu običajno treba zamenjati

vlak. Naslednja postaja je pri jezeru Eibsee, potem pa se začne proga strmo dvigovati. Počasi se skozi visoke smreke odprejo razgledi na dolino z jezerom. Žal se ne ponujajo dolgo, saj vlak kmalu za predzadnjo postajo izgine v predoru, in zadnji del poti vse do končne postaje poteka skozi notranjost gore Zugspitze. Celotna proga je dolga 19 kilometrov.

V obsegu ledenika

Železniško progo so gradili v več odsekih od leta 1928 do 1930. Najtežji del, ki poteka skozi 4466 metrov dolg pre-

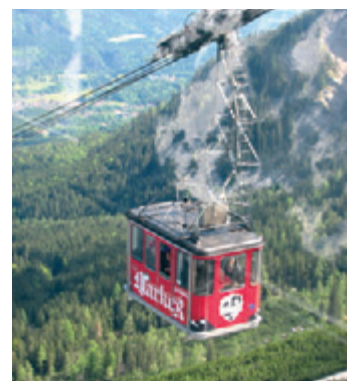
dor, so odprli nazadnje, 8. julija 1930. Ob končni postaji so odprli koč in pozneje še hotel Schneefernerhaus (2656 m). Hotel so večkrat ogrožali plazovi in eden izmed njih je zahteval tudi smrtno žrtve. Tudi zato so ga zaprli, danes pa je v zgradbi raziskovalna postaja. Leta 1987 so spremenili zadnji del proge in odprli nov predor, dolg 975 metrov, imenovali pa so ga Rosi, po smučarki olimpijski zmagovalki Rosi Mittermaier. Pet let so vlaki vozili na obe postaji, danes pa samo še do nove. Končna postaja je sedaj postavljena nekoliko nižje (2588 m), a še vedno na robu

največjega nemškega ledenika Schneeferner, na katerem je urejeno smučarsko središče. Restavracija z veliko teraso se ponaša z razgledi na ledenik in okoliške vrhove, s Zugspitze na čelu. Na njen vrh se je od tod mogoče pripeljati z gondolo šele od leta 1992.

Železnico upravlja družba Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn (BZB), ki je v lasti mesta Garmisch-Partenkirchen. Odprta je vse leto in se ponaša z okrog pol milijona obiskovalcev na leto. Posebno atraktivni so menda obiski gore v času polne lune, ko izjemoma gondole in vlaki vozijo tudi ponoči.



Zemljevid Zugspitze



V eno smer se lahko peljete z gondolo.



V uporabi je Rigenbachov sistem gorske železnice.



Pogled z vrha

Na stotine vrhov

Na vrh gore Zugspitze sta neposredno iz okoliških dolin speljani dve gondoli. Prva iz Avstrije, ki so jo odprli že leta 1926, druga, odprta leta 1963, pa vodi iz Nemčije od jezera

Eibsee. Po zgraditvi zadnje najkrajše gondolske povezave se mnogi odločajo za krožno pot – v eno smer z gondolo, v drugo pa z gorsko železnico. Tisti z več časa, volje in kondicije se na vrh odpravijo peš, nekateri tudi samo v eno smer. Izhodišče za



Po gorski železnici vozijo sodobni električni motorni vlaki.



Starejši vagoni in lokomotive še niso za odpis.



Za Garmisch-Partenkirchen so značilna poslikana pročelja hiš.

vzpon po najlažji poti je snežni olimpijski štadijon v Garmisch-Partenkirchnu (730 m). Pot poteka po podobni trasi kot prvi vzpon, zanj pa je potrebnih osem do deset ur.

Na vrhu gore Zugspitze danes stojijo koča ter sodobni razgledni restavraciji, ena na avstrijski in druga na nemški strani. Veliki zgradbi sta obenem tudi zgornji gondolski postaji.

Z razgledne terase se ponujajo enkratni razgledi na vse strani. Menda je mogoče občudovati več kakor štiristo gorskih vrhov v Nemčiji, Avstriji, Švici in Italiji.

Na vrhu že od leta 1896 stoji koča, ki jo je postavilo alpinistično društvo iz Münchna. Koča je bila večkrat posodobljena, v njej pa je na voljo 30 ležišč. V njej od leta 1931 deluje tudi pošta, ki ima še danes svojo pošto število. Zato so pošiljke, poslane od tu, priljubljene med numizmatiki. Del razgibanega vrha zavzema tudi vremenska postaja in raziskovalno središče, ki je tu že od leta 1900. Razpoznavni simbol gore je križ zlate barve, ki ga je prvič že leta 1851 dal postaviti duhovnik Chrisoph. Duhovnik je bil tudi planinec in meteorolog ter se je tri leta pozneje še sam povzpel na goro. Križ so morali po 37 letih zaradi številnih udarcev strele podreti in ga odnesti v popravilo v dolino. Po drugi svetovni vojni je zdržal do leta 1993, ko je bilo potrebno ponovno popravilo. Križ je bil precej uničen, pred-

vsem zaradi vremenskih razmer, pa tudi zaradi poškodbe, nastale med vojno. Tedaj je namreč vanj streljal ameriški vojak, zato so morali narediti kopijo. 4,88 metra visok križ so na goro prepeljali z železnico in potem do vrha s helikopterjem.

Ekstremni podvigi

Zugspitze že od nekdaj predstavlja izziv za ekstremne podvige. Tako so leta 1931 z gore poleteli z jadralnim letalom in pozneje še z balonom. Leta 2009 pa je Švicar Freddy Nock izvedel spektakularen podvig. Brez varovanja je prehodil jeklenico, namenjeno gondoli, med zgornjo železniško postajo in vrhom! V manj kot uri je premagal 995 metrov dolgo pot strmine do 56 % naklona, ter višinsko razliko 348 metrov!

Od leta 2000 na vrh poteka tudi ekstremni gorski tek, med katerim sta leta 2008 zaradi nenadnega padca temperature dva udeleženca celo umrla.

Za običajne obiskovalce vsekakor velja, da so kljub udobnemu dostopu ob vsakem obisku priporočljiva primerna obutev in oblačila. Tudi v najlepših dneh temperatura na vrhu doseže le okrog 15 °C, medtem ko je zimski negativni rekord kar -35 °C. Če se nameravate odpraviti še na krajšo ali daljšo turo, morate računati tudi z višino, saj telo potrebuje nekaj časa, da se popolnoma navadi na drugačne višinske razmere.

Na kratko iz tujine

Češka

Lokomotiva Emil Zatopek dana v promet

Konec junija so na glavni postaji v Pragi slovesno krstili novo lokomotivo s tovarniško oznako 109 E (380 007-5). Imenovani so jo Emil Zatopek, po legendarnem češkem atletu in tekaču (1922–2000), z vzdevkom »češka lokomotiva«. Leta 1952 je na OI v Helsinkih osvojil zlato medaljo v treh tekaških disciplinah: pet kilometrov, deset kilometrov in maratonu. Tega ni dosegel še noben drug atlet do zdaj. Krstna botra lokomotive je bila soproga pokojnega Emila Zatopka, Dana Zatopkova, prav tako nekdanja znamenita atletinja, gostitelj pa Milan Chovanec, direktor Centralne enote Plzen. Slednji je v nagovoru izrazil željo, da bi lokomotiva prevozila milijone kilometrov in da bi jo srečevali na vseh kontinentih. Lokomotivo so skonstruirali in izdelali v podjetju Škoda Transportation in nosi tovarniško oznako 109 E. Pred kratkim je kot druga lokomotiva na svetu pridobila certifikat HSI High Speed RST, ki ji omogoča vožnjo po vseh državah Evrope, saj lahko brez težav vozi po progah z različnimi sistemi napajanja.

Lokomotiva je izdelana za največjo hitrost dvesto kilometrov na uro in lahko vozi s tremi sistemi napajanja, 25 kV/50 Hz, ali 15 kV/16,7 Hz z izmeničnim tokom ali enosmernim tokom 3 kV. Trenutno potekajo testiranja v šestih evropskih državah: Češki, Slovaški, Poljski, Nemčiji, Avstriji in Madžarski. Dovoljenja za uporabo so nekatere države že dale, druge pa ga bodo do sredine jeseni.

Nemčija-Francija

Vlakovna povezava Frankfurt na Majni-Marseille uspešna

Nemške in Francoske državne železnice z navdušenjem ugotavljajo, da so rezultati enoletne neposredne povezave med mestoma presegle pričakovanja. Z udobnimi, dvoetažnimi vlaki velikih hitrosti, TGV Euroduplex, ki za pot potrebujejo sedem ur in tri četrti, so namreč v letu dni prepeljali 150 tisoč potnikov, kar je več, kakor so načrtovali.

Madžarska

Zaradi varčevalnih ukrepov potniški vlaki brez sprevodnikov

Zaradi varčevanja so se Madžarske železnice odločile, da na vlakih na manj pomembnih progah, kot je na primer proga med Somogyaszobom in Nagyatadom na jugozahodu dežele, ne bo več sprevodnikov, temveč bodo vozovnice občasno preverjali le vlakovni revizorji. Proga je dolga devet kilometrov in po njej vozi enovagonska motorna garnitura Bzmot. Med omenjenima krajeva ni vmesnih postajališč.

Madžarska

GySEV razvil lastni informacijski sistem

Avstrijsko-madžarsko podjetje, zasebni ponudnik železniških storitev GySEV (Raab–Ödenburg–Ebenfurth Eisebahn), od letošnjega aprila uporablja na svojih vlakih sodoben informacijski sistem za potnike, ki so ga razvili sami. Za potnike to pomeni, da dobijo najhitrejša in najbolj stvarne podatke o vožnji vlaka, povezavah na prestopnih postajah, voznem redu spojin vlakov oziroma avtobusov. Prav tako na ekranu vidijo trenutno hitrost vlaka in natančno lokacijo vlaka v vsakem trenutku. Novost je tudi prikaz slik avtobusov na ekranu s časom odhodov in smerjo vožnje.

Norveška

Milijardne investicije v infrastrukturo

Norveška vlada bo v letih 2014 do 2023 skupaj investirala 168 milijard kron, to je približno 22 milijard evrov, za razvoj železniške infrastrukture. Del teh izdatkov bo uporabljen za gradnjo in rekonstrukcijo nekaterih prog za hitrosti 250 kilometrov na uro. Na primer za proge Oslo-Toensberg, Hamar, Fredrikstad, Skien Lillehammer in Halden, elektrifikacijo prog Troenderbanen in Merakerbanen. Med druge predvidene projekte sodi tudi gradnja drugega predora med mestoma Bergen in Arna.

Nova Zelandija

Kitajske lokomotive za KiwiRail

Družba KiwiRail je pri kitajskem dobavitelju CNR Dalian naročila nadaljnjih dvajset dizelskih lokomotiv. Gre za izboljšano drugo serijo lokomotiv. V njihovi notranjosti bide šestcilindrsko srce z močjo 2700 KW, nemškega proizvajalca MTU. Vseh dvajset lokomotiv je že pred koncem julija prispelo na Novo Zelandijo. Nove lokomotive porabijo pet do deset odstotkov manj goriva kakor stare, ki so bile izdelane med letoma 1961 in 1988 in ki še vedno vozijo po novozelandskih tirih.

Poljska

Interoperabilnost na severnem delu VI. vseevropskega koridorja

Za vzpostavitev interoperabilnosti (medsistemske funkcionalnosti) na severnem delu šestega vseevropskega prometnega koridorja, in sicer na 450 kilometrov dolgem odseku proge med Varšavo in Gdynio ob Baltskem morju, se bo udeležil sistem ERTMS. Za iz-

vedbo so Poljske železnice izbrale konzorcij, ki ga sestavljajo Bombardier Transportation Poljska, Thales Poljska in Nokia Siemens.

Inštaliran bo sistem Interflo 450, proizvajalca Bombardier. Vrednost projekta, ki bo predvidoma končan v dveh letih, znaša 115 milijonov evrov, od tega 53 milijonov evrov odpade na podjetje Bombardier.

Romunija

Evropski denar rešuje Romunske železnice

Podobno kot druge države Srednje in Vzhodne Evrope tudi Romunija sredstva za razvoj javnega prometa črpa iz evropskih strukturnih skladov. Trenutno ravno v pravem času, saj nacionalna železniška družba CFR ni dovolj dobro skrbela za vzdrževanje in popravila svoje infrastrukture. Konec leta 2011 je bilo na romunskih tirih 462 omejitev hitrosti.

Milijarde evrov za razvoj Romunskih železnic

V okviru operativnega programa Promet v letih 2007–2013 je imela Romunija na voljo več kakor dve milijardi evrov za investicije v razvoj železnic, in sicer za modernizacijo četrtega vse-evropskega koridorja, ki povezuje zahod in vzhod države. Modernizirali so proge Bukarešta–Campina, Bukarešta–Constanta in Campina–Predeal. Za razvoj železnice v regiji okrog Constante in ob obali Črnega morja je namenjenih 17 milijonov evrov. Dolžina prog v obmorskem prostoru je okrog tristo kilometrov, od tega pa je elektrificiranih samo osemdeset kilometrov. S pripravljenimi projekti nameravajo povečati železniške zmogljivosti v celotnem obmorskem prostoru ter prenoviti postaje. Doslej so z različnimi viri financiranja že prenovili približno dvajset postaj, druge pa bodo iz evropskih sredstev. Stroški modernizacije naj bi znašali 176 milijonov evrov.

Primestne železnice trenutno izgubljajo bitko z avtobusi

Primestni železniški promet je v Romuniji slabo razvit, kljub temu, da na številnih primestnih območjih obstajajo železniške proge, ki bi lahko prevzele del primestnega prometa, če bi bile posodobljene, promet na njih pa ustrezno organiziran. Žal številne od teh počasi ukinjajo ali pa jih celo demontirajo. Prevoz potnikov med večjimi mesti in naselji v okolici prevzemajo minibusi.

Kljub temu obstajajo številni projekti o ponovni oživitvi teh prog. Pobudniki zanje so nevladne organizacije in lokalne skupnosti. Ministrstvo za promet namerava uresničiti nekatere projekte, predvsem tiste, ki so izdelani za območje okrog glavnega mesta, in uporabiti industrijske tire za potniški promet. Primestni železniški promet pa želijo urediti tudi druga mesta.

Rusija

Dogovor o nakupu električnih lokomotiv

Ruska železniška družba RZD je s konzorcijem Siemens in Sinara podpisala memorandum za predvideni nakup do 350 novih električnih lokomotiv. Končni sporazum o načrtu dobave bodo stranke podpisale v začetku leta 2014. Štiriosne več sistemske lokomotive bodo izdelali v nemško-ruskem podjetju Uralskije Lokomotivy v Jekaterinburgu. Posel mora biti končan do leta 2020. Za vzdrževanje novih vlečnih vozil bo skrbel dobavitelj.

Slovaška

Slovaške železnice lani prepeljale 43 milijonov potnikov

Lani je družba ŽSR prepeljala 43 milijonov potnikov. Po statističnih podatkih se je vsak prebivalec Slovaške peljal z vlakom najmanj osemkrat na leto. Iz vzhodnega dela države v glavno mesto Bratislavo je bilo prepeljanih okrog 460 tisoč potnikov. Za ponazoritev: to je toliko, kot če bi dvakrat na leto v Bratislavo prepeljali celotno prebivalstvo Košic - drugega največjega slovaškega mesta. Od celotnega števila potnikov jih je 39 milijonov izrabilo enega od mogočih popustov. Povprečna starost potnikov je 37 let, 60 odstotkov potnikov stanuje v urbanih naseljih, 40 pa na podeželju.

Švica

Novi vlaki na švicarskih železnicah

Švicarske železnice so junija na progi med Churom in St. Gallenom vpeljele v promet nove, šestvagnske dvoetažne garniture proizvajalca Stadler Rail. Te garniture bodo nadomestile več kakor štirideset let stare vagone. Sodobni vlaki, ki ponujajo veliko udobja, so klimatizirani in nizkopodni. V prvem razredu je 120 sedežev, v drugem pa 415. Obnovili so tudi progo in s tem hitrost na njej povečali na 160 kilometrov na uro, s čimer se bo čas potovanja skrajšal za trinajst minut.

Železničarsko esperantsko društvo v okviru svojega sodelovanja z mednarodno zvezo esperantistov železničarjev IFEF prejema publikacijo *Iz železniškega sveta – El fervoja mondo*, ki jo ureja Jindřich Tomášek in revidira Heinz Hoffmann. Za bralce Nove proge je iz zadnje številke *El fervoja mondo* kratke novice iz železniškega sveta poslovenil J. Mirkovič, pregledal pa K. Kovač.

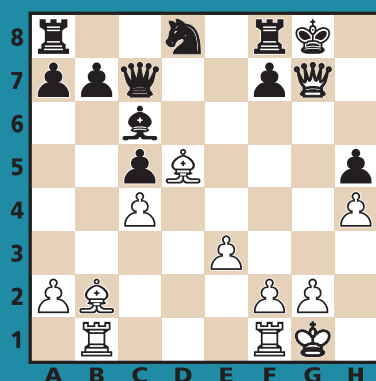
Avtor: Železničarsko esperantsko društvo ŽED
– *Fervojista esperanto societo FES*

ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 64

Preprost kmet je vzrok popolnega razpada obrambe črnega igralca.

Szabo : Reshevsky
(Zürich, 1953)

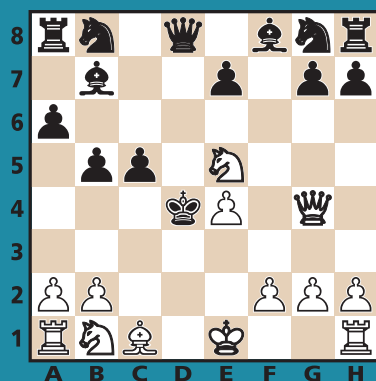
Rešitev:

Rešitev uganke: 1. Qxg6+ Bg7

2. Qxg7#

Primer 65

Beli matira v štirih potezih.



Rešitev

Rešitev uganke 1. Qf4 Qa5+

2. Nc3 Qxc3+ 3. bxc3+ Kxc3

4. Qd2#

Osmi in deveti turnir šahovskega cikla SŽ

Na osmem turnirju zmagovalec turnirja premagal vse nasprotnike

Prvič po letu 2010, odkar se igra devet krogov, se je zgodilo, da je zmagovalec turnirja premagal vse nasprotnike. To je na oktobrskem turnirju, katerega se je udeležilo 63 igralcev, uspelo mednarodnem mojstru

Juretu Zorku. Po ratinških točkah enajsti igralec Slovenije je suvereno osvojil turnir z dvema točkama naskoka pred drugo in tretje uvrščenima Dušanom Čeponom in Matejem Keršičem. To je tudi najvišja pred-

nost, ki si jo je v sedmih letih, kolikor poteka cikel, priigral zmagovalec turnirja. Za najboljšega železničarja ostajata v igri le še Nenad Djekanović in Nusret Sivčević. Oba sta zbrala 5,5 točk ter z lepima uvrstitvama, sedemnajstim in dvajsetim mestom, iz igre izločila Milorada Šljiviča. Slednji se je s štirimi točkami uvrstil nekoliko slabše od omenjene dvojice in tako še dodatno zaostal v skupni razvrstitvi.

Rezultati osmega turnirja:

1. Jure Zorko, 9 točk, 2. Dušan Čepon, 3. Matej Keršič oba 7 točk, 4. Velemir Remetič, 5. Blaž Debevec, oba 6,5 točk, 6. Marjan Črepan, 7. Matjaž Kodela, 8. Petar Djurić, 9. Boris Skok, 10. Anže Žnidarič, vsi 6 točk.



Vodilni železničar v skupnem seštevku, Nenad Djekanović, na fotografiji desno

Na devetem, predzadnjem letošnjem turnirju letos prvič zmagal Brinovec

Deveti turnir šahovskega cikla Slovenskih železnic je bil odigran drugega novembra v praznično-počitniškem tednu. Kljub temu se ga je udeležilo 70 šahistov. Prvič letos je zmagal Dušan Brinovec, ki je dosegel šest zmag in tri remije. Drugo mesto je pripadlo Fide mojstru Marjanu Črepanu, ki je prav tako ostal neporažen, vendar z enim remijem več kot zmagovalec. Tretje mesto je z enakim številom točk kot Črepan osvojil mladi hrvaški Fide mojster Matej Blažeka, ki je moral premoč priznati le prvemu.

Že drugič zapored je bil Nusret Sivčević najboljši železničar. Osvojil je šest točk in zasedel odlično štirinajsto mesto. S tem se je v skupnem seštevku še nekoliko približal vodilnemu železničarju Nenadu Djekanoviću. O končnem skupnem zmagovalcu, kot tudi o najboljšem železničarju

bo odločeno na zadnjem turnirju. Za absolutnega zmagovalca se bosta pomerila vodilni Evald Ule in Dušan Čepon, med železničarji pa se bosta pomerila Nenad Djekanović in Nusret Sivčević. Zadnji, deseti turnir bo potekal 7. decembra. Več o ciklu lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red 9. turnirja:

1. Dušan Brinovec, 7,5 točk, 2. Marjan Črepan, 3. Matej Blažeka, oba 7 točk, 4. Evald Ule, 5. Severin Mejak, 6. Dušan Čepon, 7. Blaž Debevec, 8. Tomaž Mikac, vsi 6,5 točk, 9. Luka Šolmajer, 10. Matej Keršič, oba 6 točk.



Najboljši železničar Nusret Sivčević, na sliki desno



**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.



Udeleženci v cestnem prometu so nerazločljivo nagnjeni k temu, da podležejo smrtno nevarnemu paradoksu: križanja ceste z železnico ne doživljajo kot križišča s prednostno cesto, čeprav vsi prometni znaki opozarjajo na to. Ko pride do nesreče, in te imajo navadno strašne posledice, poizkušajo krivdo najti pri železnici. Pa imajo vlaki v prometu absolutno prednost in ni nezavarovanega prehoda čez progo – najmanj Andrejev križ je, ki opozarja na nevarnost! Treba bi bilo le upoštevati prometne znake – tako kot sicer v prometu. Železnica se zaveda te psihološke hibe in udeležence v prometu vedno znova poizkuša osveščati. Tudi SŽ, takrat še Železniško gospodarstvo Ljubljana, so v eni izmed akcij skupaj s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v poznih osemdesetih letih založile ta plakat.