

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

AKTUALNO

SŽ-Tovorni promet prejemnik priznanja Brand Leader Award 2019

Dunking Devils live: akrobatski nastopi na vlaku

Odkrivajmo Slovenijo z Miss Slovenije in SŽ

Prvi tovorni vlak po prenovljeni Kočevski progi

ZANIMIVOSTI

Uniforma blizu srca

PROSTI ČAS

40. pohod na Štampetov most



V evropska mesta že od 8 €



Zagreb / 9 €

Opatija, Reka / 9 €

Pulj / 19 €

Trst / 8 €

Letališče Trst / 11,60 €

Beograd / 29 €

Budimpešta / od 15 €

Dunaj / od 29 €

München / od 29 €

Frankfurt / od 49 €

Zürich / od 29 €

Praga / od 39 €

Navedene so najnižje cene enosmernih vozovnic iz Ljubljane, ki veljajo do 7. 12. 2019.



Slovenske železnice

GREMZVLAKOM

www.slo-zeleznice.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, Blaž Uršič, Janez Krivec, 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. 6. 2019.



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik



Dunking Devils v Višnji gori:
Foto: Siniša Kanižaj



Aktualno

SŽ-Tovorni promet prejemnik
priznanja Brand Leader Award 2019

2



Aktualno

Prvi tovorni vlak po prenovljeni
Kočevski progi

6



Aktualno

Dunking Devils live: akrobatski
nastopi na vlaku

8



Aktualno

Izbrana je zunanja podoba novih
vlakov

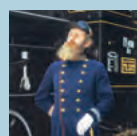
11



Aktualno

Odkrivajmo Slovenijo z Miss Slovenije
in SŽ

14



Zanimivosti

Uniforma blizu srca

24



Prosti čas

40. pohod na Štampetov most

27

Sodobna železniška infrastruktura je ključna za naš razvoj in poslovno rast podjetij v skupini SŽ. Železničarji imamo zato posebno odgovornost, da jo kot dobri gospodarji nenehno izboljšujemo, prenavljamo in urejamo. Predvsem zadnja leta odlično sodelujemo z lastnikom železniške infrastrukture, in menim, da zavedanje o železnici, kot javnem prevozu prihodnosti, ki so ga v Evropi in v najbolj razvitih državah po svetu prevzeli že pred časom, zdaj ponosno delijo tudi drugi ključni gradniki železniškega sistema v Sloveniji.

Na slovenskem železniškem omrežju sodelujemo pri več infrastrukturnih projektih, vrednih več sto milijonov evrov. Lastnik infrastrukture prenavlja in posodablja zgornji in spodnji ustroj proge, vozno omrežje in nepremičnine. Ker smo kot upravljavci, prevozniki in gradbeniki s prenovami neločljivo povezani, pri vseh projektih sodelujejo tudi podjetja iz skupine SŽ. V tokratni reviji podrobneje pišemo o delih na treh večjih gradbiščih, na progi Rimske Toplice-Celje, na postaji Maribor Tezno in na kočevski progi.

Med Rimskimi Toplicami in Celjem so se letos začela dela v drugem delu druge faze nadgradnje. Njihov glavni namen je zagotoviti višjo osno obremenitev na tem odseku proge, ki je že dolgo edini na Mediteranskem transportnem koridorju, od Španije do Madžarske, na katerem se kategorija proge še ni povišala na D4. Pri prenovi proge Maribor-Sentilj so se v začetku leta začela dela na postaji Maribor Tezno. Konec aprila so bila glavna dela končana in tudi ta postaja je s prenovljenim zgornjim in spodnjim ustrojem na štirih postajnih tirih nadgrajena v kategorijo D4. Sredi aprila pa je po prenovljeni kočevski progi med Grosupljem in Kočevjem po desetih letih peljal prvi tovorni vlak. Potniški vlaki so namreč po tej progi zadnjič vozili leta 1968, zadnji tovorni pa je peljal marca 2009. Odprtje proge in nadaljevanje njene prenove je nadvse koristno za gospodarstvo, logistiko in mobilnost. Javnost zanima predvsem, kdaj bodo na progi spet vozili tudi potniški vlaki. Natančnega datuma za zdaj sicer ne bi določali, bodo pa potniški vlaki po progi začeli voziti predvidoma konec prihodnjega leta, ko bo končana vgradnja SVTK naprav in bodo dodatno zavarovana postajna območja in nivojski prehodi. Po najnovejših informacijah, pa naj bi na kočevski progi vozili najnovejši Stadlerjevi vlaki.

Že samo z omenjenimi tremi projekti se je kakovost železniške infrastrukture pri nas pomembno izboljšala. Sodobna infrastruktura omogoča prevoznikom boljšo konkurenčnost, bolj kakovostne storitve ter razvoj, to pa koristi tudi vsem drugim podjetjem v skupini SŽ ter gospodarstvu, ki ga oskrbuje.

Omenjeni infrastrukturi projekti pa so pa le trije izmed mnogih. Spomnim naj, da smo samo lani v dobrem sodelovanju z državo, investitorjem in lastnikom železniške infrastrukture delali na šestih večjih gradbiščih in več deset manjših. Tako je bilo pred koncem leta vsak dan denimo na glavni progi med Zidanim Mostom, Celjem, Mariborom proti Avstriji po štiristo delavcev in več sto delovnih strojev.

Tokrat pišemo tudi o zelo pomembnem mejniku pri projektu drugega tira med Divačo in Koprom. Marca so se začela pripravljala dela, arheološka izkopavanja ter gradnja povezovalnih cest, devetega maja pa je bila podpisana koncesijska pogodba za gradnjo med podjetjem 2TDK in vlado RS. To pomeni, da lahko po več letih, če ne desetletjih, pogovorov, dogovorov in čustveno razvnetih pregovarjanj zapišemo, da se je tudi formalno začela gradnja drugega tira.

Slovensko železniško omrežje v zadnjih letih dejavno prenavljamo in posodabljam. Ključni cilj je povečati nosilnost in prepustnost prog ter zagotoviti standarde, ki veljajo na evropskih transportnih koridorjih. Kljub oviram, ki zaradi obsežnih del nastajajo, pa so ta dela za naš razvoj nujna. Po naših in državnih razvojnih načrtih za železniško infrastrukturo lahko v naslednjih desetih letih pričakujemo pomembne izboljšave pri potovalnih časih, zanesljivosti in točnosti vlakov.

Želim vam prijetno branje!

SŽ-Tovorni promet prejemnik priznanja *Brand Leader Award 2019*

Predstavniki SŽ-Tovornega prometa so konec marca v Beogradu sodelovali na mednarodni konferenci *Transport in logistika Jugovzhodne Evrope in donavske regije*, na kateri se je zbralo več kot 400 udeležencev iz Evrope, Turčije, Rusije, Kitajske in od drugod. Podjetje SŽ-Tovorni promet je prejelo priznanje *Brand Leader Award 2019*, ki ga že deset let podeljujejo podjetjem in posameznikom, ki so s svojim delom pomembno prispevali k razvoju JV Evrope.

Priznanje *Brand Leader Award 2019* prejmejo najbolj vplivna podjetja in posamezniki, ki s svojim delom in nenehnim razvojem postavljajo visoke tržne standarde ter prispevajo k povečevanju gospodarskega potenciala in konkurenčnosti regije. Družba SŽ-Tovorni promet je priznanje prejela za postavljanje novih standardov operativne odličnosti in profesionalizma, učinkovitosti, kakovosti in zanesljivosti na področju celovitih intermodalnih železniških prevoznih in logističnih

storitev na prevoznem trgu Jugovzhodne Evrope.

Na konferenci *Transport in logistika Jugovzhodne Evrope in donavske regije* so visoki predstavniki podjetij in državnih ter krajevnih oblasti v štirih panelih govorili o graditvi in razvoju transportne infrastrukture v Jugovzhodni Evropi s poudarkom na multimodalnem prometu. Primerjali so prednosti različnih oblik transporta in z njimi povezanih storitev ter govorili o razvoju in optimizaciji logističnih storitev.

Primer dobre prakse sta Sava Express in Breza

Mag. Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovornega prometa, je na konferenci predstavila poslovanje podjetja ter prizadevanja za izboljšanje sodelovanja med prevozniki v JV Evropi. Glavni namen SŽ-Tovornega prometa je izboljšati kakovost skupnih storitev. Kot primera dobre prakse je predstavila dva prodajna produkta, Sava Express in Brezo.



Sava Express je celovit produkt – direktni vlak –, ki povezuje Ljubljano in Beograd ter s tem blagovne tokove Zahodne, Srednje Evrope in JV Evrope. Breza pa je ime produkta, direktnega vlaka med Ljubljano in češkim Breclavom, s katerim

so zblížani trgi Slovenije, Italije, Hrvaške in BiH s Češko, Poljsko in Slovaško.

»Države bi morale s subvencijami podpreti razvoj železniškega prometa«

Direktorica SŽ-Tovornega prometa je v svoji predstavitvi kritično ocenila raven storitev železniških prevozov tovora na nekdanjem desetem koridorju in sklenila, da še vedno potrebujejo precej izboljšav. Predstavila je predloge za izboljšanje sodelovanja železniških prevoznikov na omenjenem koridorju ter dodala, da morajo ti kupcem z usklajenim delom ponuditi konkurenčne in celovite storitve. Da bi to dosegli, morajo prevozniki za posamezne poslovne segmente razviti skupno poslovno strategijo in izboljšati operativno sodelovanje v vseh fazah prodajnega in proizvodnega procesa.

Poudarila je, da so še posebej problematične številne in-





frastrukturne in administrativne ovire, zato bodo svoj delež k povečanju konkurenčnosti železniškega tovornega prometa morale prispevati tudi države ob nekdanjem desetem koridorju. Te bi morale po njenih besedah tudi s subvencijami podpreti razvoj železniškega transporta, kar je dolgaletna praksa v najbolj razvitih evropskih državah, ki finančno spodbujajo železniške prevoze, saj imajo ti v primerjavi s cestnimi

številne okoljske in varnostne prednosti.

Na okrogli mizi Tovorni promet in hčerinska družba SI-Cargo Logistics Beograd

Predstavniki SŽ-Tovornega prometa in njegove hčerinske družbe SI-Cargo Logistics Beograd so sodelovali tudi na okrogli mizi o zgraditvi železniških in cestnih koridorjev za razvoj tovornega prometa. Hkrati so



se ločeno sestali s pomembnimi kupci in partnerji SŽ-Tovornega prometa v regiji.

Na razstavnem prostoru SŽ-Tovorni promet o logističnih storitvah ter lastni vleki v Avstriji

Na razstavnem prostoru so promovirali predvsem prevoze z lastno vleko v Avstriji in na Hrvaškem ter storitve svojega beograjskega podjetja SI-Cargo

Logistics. To čedalje bolj dejavno trži tudi prevoze na progah, ki Slovenije ne prečkajo. Razvoj lastnih prodajnih in proizvodnih dejavnosti SŽ-Tovornemu prometu omogoča neposredni dostop do ključnih trgov in kupcev, samostojno oblikovanje celovitih logističnih storitev in s tem povečanje konkurenčnosti na vse zahtevnejšem mednarodnem prevoznem trgu.

Nadaljuje se prenova proge Rimske Toplice–Celje



Na progi med Rimskimi Toplicami in Celjem se na desnem tiru nadaljujejo dela pri prenovi proge. Investitor projekta je DRSI, dela pa opravlja konzorcij podjetij Kolektor Koling, SŽ-ŽGP in CGP. Protihrupno zaščito na tem odseku gradi podjetje Obrt oprema, d. o. o.

Na odsekih proge med Rimskimi Toplicami in Laškim ter Laškim in Celjem so se letos začela dela v drugem delu druge faze nadgradnje. Zaposleni na terenu urejajo prepuste, podvoze in druge objekte ob progi ter gradijo na drugem delu podvoza v Marija Gradcu. Demontirali bodo tire, odstranili gramoz in



pripravili progo za druga prenovitvena dela. Ob tem bodo odstranili vodnike ter nosilno opremo in nekatere stabilne naprave voznega omrežja. Dela bodo nadaljevali tudi na delih mostov in drugih objektih pod progo in ob njej, ki so bili med

deli na levem tiru končani v prvem delu prve faze projekta. Ta je bila končana konec preteklega leta.

co in most čez Savinjo. Dokončani bodo cestni podvoz v Marja Gradcu ter vse povezovalne ceste in spremljajoči objekti.

Terminski načrt

Nadgradnja proge Zidani Most–Celje je predvidena v treh glavnih fazah, in sicer:

1. faza: Nadgradnja postaj Celje in Laško – dela so končana,
2. faza: Nadgradnja odseka Rimske Toplice–Laško in Laško–Celje – dela bodo končana konec leta 2019,
3. faza: Nadgradnja odseka Zidani Most–Rimske Toplice in postaje Rimske Toplice – dela bodo končana 2020.

Projekt bo končan 31. 12. 2020

Po končani drugi fazi nadgradnje

Ko bo druga faza končana, bosta na obeh odsekih prenovljena proga in vozno omrežje, ukinjena dva nivojska prehoda ter zgrajena most čez Lahomni-

Obnovljeni bodo objekti na progi, mostova, nadvoz, podvozi, oporni zidovi, prepusti in zgrajeni novi. Zgrajena bo protihrupna zaščita, dolga približno šest kilometrov, ter prenovljene signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave. Projekt pre-



nove proge, ki je vreden okrog 47 milijonov evrov, bo končan predvidoma decembra 2020, prenova signalnovarnostnih naprav pa dve leti pozneje.

Sledi prenova postaje Rimske Toplice in odseka Rimske Toplice–Zidani Most

V drugi polovici julija se bodo začela dela pri prenovi postaje Rimske Toplice. Ta bo imela po novem otočni peron in podhod, na postajnem območju pa bo namesto nivojskega prehoda zgrajen tudi nov podvoz. Avgusta se bo začela prenova odseka proge med Rimskimi Toplicami in Zidanim Mostom.

Zaradi obsežnih del na progi je od začetka projekta spremenjen vozni red vlakov, urejeni pa so tudi nadomestni prevozi za nekatere vlake. Mimo gradbišč,

po drugem tiru, vozijo vlaki počasneje. Dela so zaradi značilnosti terena in gostega prometa po drugem tiru izjemno zahtevna tako za delavce na terenu kot za zaposlene na SŽ, ki vodijo promet mimo delovišč in skrbijo za varnost prometa.



Zaključna dela pri nadgradnji postaje Maribor Tezno



Pri nadgradnji proge Maribor–Šentilj so se letos začela dela v drugem sklopu projekta, ki zajema tudi nadgradnjo postaje Maribor Tezno. Investitor pri projektu je DRŠI, izvajalci pa SŽ-ZGP, d. d., kot vodilni partner, ter POMGRAD, Kolektor Koling in GH Holding. Vrednost del pri prenovi postaje Maribor Tezno je 9,3 milijona evrov.



postajnih tirih postaje Maribor Tezno je proga nadgrajena v kategorijo D4, s čimer je višja

prevozna zmogljivost proge na postaji. Vlaki lahko tako po prenovljenih tirih in kretnicah

vozijo z višjo hitrostjo, višja pa je tudi dovoljena osna obremenitev vlakov.

Glavna prenovitvena dela na postaji so končana in na progi je bil osemindvajsetega aprila opravljen tehnični pregled. Delavci na terenu urejajo premikalne poti in tirno gredo ter vgrajujejo ločnice in označevalne table. Polagajo tudi korita za vodnike do signalnovarnostnih naprav ter zasipavajo in urejajo območje.

Po prenovi zgornjega in spodnjega ustroja proge na štirih



Prvi tovorni vlak po prenovljeni Kočevski progi



Progo Grosuplje–Kočevje so gradili od 22. maja 1892 do 27. septembra 1893, ko je bilo tudi njeno slavnostno odprtje. Prvi vlak je po njej peljal že 24. julija 1893. Zgradili so jo predvsem za potrebe kočevskega rudnika in gozdarstva na Dolenjskem in Notranjskem.

Potniški vlaki so do Kočevja vozili do 1. julija 1968, nato do leta 1970 samo še do Velikih Lašč oziroma do postaje Dobrepolje. Leta 1970 pa so potniški promet na tej progi povsem ukinili. Do marca 2009 so po progi vozili samo tovorni vlaki,

odtlej pa je bila za ves promet zaprta. Zadnji tovorni vlak je po njej peljal 5. marca 2009.

Prenova proge se začne leta 2008

Leta 2008 se je začela prenova železniške proge, najprej do skladišč državnih blagovnih zalog v Ortneku, nato do Ribnice ter konec leta 2018 do Kočevja. Obratovalno dovoljenje za drugo fazo prenove je bilo pridobljeno decembra 2018, proga pa je bila za tovorni promet odprta prvega aprila letos.



Faze nadgradnje proge

Nadgradnja je bila razdeljena v dve fazi, in sicer:

- 1. faza/1. etapa, od km 0 + 500 do km 5 + 600
- 1. faza/2. etapa, od km 5 + 600 do km 14 + 850
- 1. faza/3. etapa, od km 14 + 850 do km 27 + 300, vključno s postajo Dobrepolje, postajališčem Velike Lašče in postajo Ortnek
- 2. faza/1. etapa, od km 27 + 300 do km 37 + 000, vključno z gradnjo postajališča Žlebič in postaje Ribnica
- 2. faza/2. etapa, od km 37 + 000 do km 49 + 120 vključno z gradnjo postajališč Spodnja Slivnica, Čušperk, Stara Cerkev in postaje Kočevje

Tehnični podatki obnovljene proge Grosuplje–Kočevje:

- dolžina: od km 0.500 do km 49.718, skupaj 49,218 km
- kategorija: regionalna, D4 (22,5 t/os, 8,0 t/m)
- kategorija po TSI: F3, P5, interoperabilna
- število postaj: 4 – Dobrepolje, Ortnek, Ribnica, Kočevje
- število postajališč: 5 – Spodnja Slivnica, Čušperk, Velike Lašče, Žlebič, Stara Cerkev
- svetli profil: GC
- progovna hitrost: 80–100 km/h
- najvišja točka proge: 581 m, Dvorska vas, med Velikimi Laščami in Ortnekom
- največji vzpon: 22,8 promila, med Grosupljem in Dobrepoljem pri Predolah
- število nivojskih prehodov: 26
- obratovalno dovoljenje: AŽP ga je izdalo 21. 12. 2018



Uradno odprtje aprila v Kočevju

Dvanajstega aprila so na prenovljeni železniški postaji progo tudi uradno odprli ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek, generalni direktor Slovenskih železnic ter župan Kočevja Vladimir Prebilič.

Investitor je Direkcija za infrastrukturo Ministrstva za infrastrukturo. Dela v treh etapah prve faze in prvi etapi druge je opravljalo podjetje SŽ-ŽGP, v drugi etapi druge faze pa podjetje Kolektor Koling.

Med nadgradnjo so bili prenovljeni ali zamenjani spodnji in zgornji ustroj proge, tirnice, pragovi, pritrdilni material, tirna greda in drugo. Urejeno je bilo odvodnjavanje, stabilizirana so bila pobočja ter obnovljeni nasipi. Zgrajeni so bili tudi podvoz pri vasi Predole, peroni in podhodi na postajah Dobropolje in



Ribnica, obnovljena jeklena mosta v Dobropolju in Ložinah ter zgrajen most v Grosuplju. Sanirane so bile postajne zgradbe in urejene dostopne poti ter parkirišča na postajališčih Čušperk, Velike Lašče, Ortnek, Žlebič in

Stara Cerkev in postajah Dobropolje, Ribnica ter Kočevje.

Kaj sledi?

Januarja letos se je začela tretja faza prenove proge, in sicer vgradnja SVTK-naprav za

zavarovanje proge. Po končani tretji fazi bodo dodatno zavarovani postajna območja in nivojski prehodi. Ko bodo končane vse faze nadgradnje, bo promet na progi voden daljinsko iz Ljubljane.





Dunking Devils live: akrobatski nastopi na vlaku

Sredi aprila smo lahko občudovali vrhunske akrobacije svetovno znanih Dunking Devils na muzejskem vlaku. Vlak, ki je vozil od Novega mesta do Kamnika, se je ustavil tudi na postajah Trebnje, Višnja Gora, Grosuplje, Ljubljana, Črnuče in Domžale. Na ploščnikih posebnega vlaka smo videli vratomolne akrobacije, skoke z več metrov visokega trampolina, zabijanje košev, bruhanje ognja itn. Skratka akrobacije, vredne svetovnega slovesa, ki ga uživajo Dunking Devils. Fantje so s potovanjem z vlakom tako inovativno vabili na osrednjo prireditve ob 10-letnici delovanja, ki jo praznujejo letos.

Svetovno znani so postali prav z vlaki

Domen Rozman, idejni vodja Dunking Devils, je ob tem povedal: »Praznovanja naše 10-letnice si ne predstavljam brez norega podviga na vlaku. Zabijanje žoge na vlaku na Solkanskem mostu in Bohinjski progi je projekt, po katerem nas pozna vsa Slovenija. Prav tako smo v preteklih letih tovorni vlak spremenili v akrobatsko igrišče, muzejski vlak pa smo kar preskočili. Tesno sodelovanje s Slovenskimi železnicami je dokaz, česa smo



zmožni s sodelovanjem in se ne oziramo na to, kaj pravijo drugi, da je mogoče. Posnetke teh podvigov si je ogledalo več kot trideset milijonov ljudi po vsem svetu. Ob 10-letnici delovanja smo se zato odločili Peklenski parni Dunking Devils vlak popeljati po Sloveniji in tako omogočiti vsem, da si nori šov na vlaku ogledajo v živo!«

Z nasmehom se spominjajo začetkov

Ob 10-letnici delovanja so Dunking Devils posneli spletno serijo, v kateri predstavljajo stare video posnetke. V njih delijo najbolj zabavne anekdote iz svojih začetkov, komentirajo ponesrečene nastope in se spo-



minjajo, kako so takrat razmišljali. »Tokrat smo samo čakali na kakšno priložnost, da smo se lahko pokazali. Vse leto smo trenirali, da smo na koncu ime-

li tri, štiri nastope. Trampoline smo prevažali kar na strehi avtomobila, tudi po dežju,« svoje spomine deli eden izmed ustanovnih članov Marko Knafelc.



Z muzejskim vlakom na Festival čokolade v Radovljici

V Radovljici so že osmo leto zapored sredi aprila pripravili Festival čokolade. Tudi letos se je nanj z vlaki odpravilo veliko obiskovalcev, saj je železniška postaja Radovljica oddaljena le petdeset metrov od glavnega prizorišča. Iz Ljubljane do Radovljice je, kot je to že v navadi, zapeljal tudi muzejski vlak. Čokoladno razvajanje smo potnikom v družbi čokoladne kraljice tudi letos pripravili že na vlaku.

Z raznovrstno ponudbo in bogatim spremljevalnim programom je radovljiški festival čokolade dokazal, da je res-

nično pravi festival čokolade. Letos so predstavili tudi številne novosti, med drugim čokoladni bingo in novo ruby čokolado, obiskovalci so lahko odkrivali življenje in delo čebel v Medeni dogodivščini ali čokoladne slaščice preizkušali ob izbranih slovenskih butičnih pivih.

V treh dneh so našli več deset tisoč obiskovalcev iz vse Slovenije in tujine. Čedalje več je tudi organiziranih skupin iz Hrvaške, Avstrije, Italije, Bosne in Hercegovine in Srbije ter veliko drugih turistov, so še povedali organizatorji festivala.



Slovesnost ob 99. obletnici stavke železničarjev na Zaloški cesti v Ljubljani

Sredi aprila smo se poklonili spominu na stavko železničarjev in žrtve tragičnega dogodka pred 99 leti. Na Zaloški cesti v Ljubljani so aprila 1920 žandarji s streli poskušali ustaviti protestni pohod železničarjev proti mestu. Pod streli je obležalo dvanajst moških in petletna deklica.

V spomin na vrednote in predanost, s katero so slovenski železničarji zastopali svoje interese, so zbrani k spomeniku položili sveče in cvetje. S pesmimi so slovesnost obogatili pevci ŽKUD Tine Rožanc, ki so poleg slovenske himne zapeli še tri slovenske pesmi.



Slavnostni govornik je bil podžupan Ljubljane Dejan Crnek, ki je povzel dogajanje nesrečnega 24. aprila 1920 in med drugim povedal, kako pomembno je stavka železničarjev vplivala na izboljšanje gmotnega položaja

drugih delavcev v tedanji SHS.

Spominsko slovesnost so soorganizirali Zveza združenj borcev za vrednote narodnoosvobodilnega boja, Mestna občina Ljubljana in Slovenske železnice.



Startup Train 2019

Izjemna poslovna priložnost za mlade podjetnike

Potovanje Startup Train 2019 je končano. V sredo, 8. maja, se je petdeset mladih, prizadevnih bodočih poslovnežev in trideset prekaljenih podjetniških mentorjev na ljubljanski železniški postaji vkrcalo na Optimo Express. Posebni vlak so za to priložnost organizirale Slovenske železnice, ki so tudi eden glavnih partnerjev projekta. Mladi so na 925 kilometrov dolgi poti do Sofije v kupejih razvijali svoje poslovne zamisli in jih tretji dan potovanja predstavili LaunchHubu, enemu najuglednejših evropskih investicijskih skladov.

Organizacija podjetniškega vlaka je bila velik zalogaj. Priprave so trajale pol leta. Za potovanje s Startup Trainom se je prijavilo več kot sto mladih podjetniških zanesenjakov, starih od 16 do 35 let. Projekta je bil lahko uresničen zaradi posluha in podpore Slovenskih železnic. Udeležencem so bili na vlaku na voljo restavracija, spalniki in prostor za razvijanje svojih zamisli.

»Od milijona zamisli navadno uspe le ena«

Mlade podjetnike je pred odhodom pozdravil tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes: »Da ste projektu namenili tako veliko energije, kaže na to, da bo vaša prihodnost zelo bleščeča. Tudi sam sem študiral podjetništvo, zato vem, kako pomembno je za mlade spodbudno okolje. Pomembno pa je tudi, da mladi veliko razmišljajo. Od milijona zamisli navadno uspe le ena, zato na poti ne smemo obupati. Sredstev pa je gotovo dovolj, da bodo lahko podprte vse dobre zamisli.«

Nagrade projektom Speck, Home Help in Oli

Na skupni prireditvi v Sofiji je svoje podjetniške ideje predstavilo 15 slovenskih in 10 bolgarskih ekip. Glavno nagrado, za najboljšo zamisel 2019, je dobil Vitja Kos Krštinc za projekt Speck. Speck so posebne slušalke, ki omogočajo pogovor med dvema tudi v zelo hrupnem okolju. Ne snemajo



namreč našega glasu, ampak vibracije grla, ko govorimo. Te shranijo v digitalni obliki, ki pa se v slušalki sogovornika spet

pretvori v običajen zvok. Projekt Speck je prejel še eno nagrado, in sicer za najbolj inovativno zamisel.





Nagrado za najbolj družbeno koristno idejo je dobil projekt Home Help, ki sta ga vodila Iza Vrtačnik in Filip Uranc, z

njim pa naj bi pomagali starejšim ljudem pri hišnih opravilih. Za najboljši izdelek pa je bil razglašen projekt Oli, ki ga je vodila



Veronika Rožmanc. Oli je otroški šotor, ki se zlahka spremeni v spalno vrečo ali odejico. Sledila je še nagrada za najboljšo pred-

stavitev, pitch, ki jo je prejel Ivan Kaštrun za predstavitev projekta Skiler, pripomočka za učenje smučanja.

Izbrana je zunanja podoba novih vlakov

Aprila je bila izbrana zunanja podoba novih vlakov. Zaznamujeta jo bela in modra barva, ki se dopolnjujeta po vsej dolžini vlaka. Vlaki imajo s premišljeno kombinacijo ostrih in zaobljenih linij, ki se stikajo na čelu vlaka, sodoben in lahkoten videz.

Slovenske železnice so lani aprila podpisale pogodbo s podjetjem Stadler za nakup šestindvajsetih potniških vlakov FLIRT in KISS. Prve vlake bomo v Sloveniji testirali konec letošnjega leta, v prometu pa bodo začeli voziti v začetku 2020. SŽ

so se s podjetjem Stadler dogovorile tudi za pravni dogovor oziroma tako imenovani finančni instrument, po katerem lahko po enaki ceni kot za prvi paket vlakov kupijo še dodatnih šestindvajset. Predvidoma sredi letošnjega leta bo podpisana

tudi ta pogodba. Slovenske železnice bodo tako v nekaj letih občutno posodobile vozni park in s prepletom več drugih ukrepov zagotovile mobilnost, primerljivo s tisto v najrazvitejših državah.





Gostili smo 23. okroglo mizo notranjih revizorjev evropskih železniških podjetij

Devetega in desetega maja je Služba za notranjo revizijo na 23. okrogli mizi gostila notranje revizorje evropskih železniških podjetij. Srečanje je bilo načrtovano v začetku maja tudi zato, ker v strokovnih revizijskih krogih maj velja za mesec notranje revizije.



Dvodnevne okrogle mize se je udeležilo sedemindvajset notranjih revizorjev iz štirinajstih držav. V dveh dneh smo s predstavitvami in neformalnimi pogovori spoznali izkušnje tujih revizorjev ter dobili uporabne informacije in zamisli, ki jih bomo v prihodnje lahko koristno uporabili pri svojem delu. Po končanem uradnem delu okrogle mize smo prvi dan go-



ste povabili na ogled železniške postaje Ljubljana in na obisk železniškega muzeja Slovenskih železnic. Popoldne drugega dne smo jim razkazali znamenitosti prestolnice in dan sklenili s tradicionalno slovensko večerjo. Na okrogli mizi smo si izmenjali pomembne izkušnje in spoznali dobre prakse, ki bodo zelo koristne pri načrtovanih projektih.

Andreja Istenič



Generalna skupščina iniciative SEESARI

Četrtega aprila smo gostili generalno skupščino SEESARI, ki so jo soorganizirali SŽ, Prometni institut Ljubljana in Mednarodna železniška zveza – UIC. Skupščine se je udeležilo trideset predstavnikov železniških podjetij iz devetih držav. Med drugim so govorili o nedavno podpisanem sporazumu o sodelovanju med SEESARI in Shift2Rail ter

njunih načrtovanih dejavnostih.

Predstavljen je bil osnutek strateškega načrta SEESARI, *SEESARI Masterplan*, ki ga je pripravila strokovna skupina Srbskih železnic in Prometnega instituta Ljubljana. Dokument določa vizijo, cilje, strateške usmeritve, prednostne naloge, glavne strateške projekte in finančne vire za financiranje ra-



zvojnih železniških projektov SEESARI.

Udeleženci skupščine so govorili tudi o ustanovitvi posebne skupine pri Mednarodni železniški zvezi – UIC za JV Evropo. Ena izmed ustanovnih članic bodo tudi Slovenske železnice, s čimer se bodo povečale možnosti za sodelovanje pri novih projektih za razvoj železnic.

Na generalni skupščini so poudarili tudi glavne cilje iniciative SEESARI, ki so povezovanje zainteresiranih deležnikov z železniškega področja ter prepoznavanje in uresničevanje inovativnih rešitev ter projektov za razvoj železnic v JV Evropi.



Odkrivajmo Slovenijo z Miss Slovenije in Slovenskimi železnicami

Polfinalistke letošnjega izbora za Miss Slovenije lahko že več tednov na družbenih omrežjih spremljamo med potovanji z vlakom po Sloveniji. Čudovite slovenske kraje in skrite koticke naše dežele predstavljajo pod sloganom Odkrivajmo Slovenijo z Miss Slovenije in Slovenskimi železnicami.

Slovenske železnice so polfinalistkam med drugim pripravile brezplačne vozovnice, s katerimi se lahko odpravijo na potovanja z vlakom po Sloveniji in tako spodbujajo železniški promet. Dekleta pa sodelujejo tudi pri drugih promocijskih



dejavnostih Slovenskih železnic. Nedavno so se udeležile hokejske tekme HK ŠŽ Olimpija. Ob odmoru so streljale na gol, miss Slovenije 2018, Lara Kalanj, pa je vrgla tudi prvi plošček.

Pozdrav parnim lepoticam v Muzeju SŽ



Drugo aprilsko soboto smo v železniškem muzeju Slovenskih železnic pripravili dve prireditvi, Pozdrav parnim lepoticam in Prišla je pomlad. Udeleženci so si lahko na vodenih ogledih ogledali muzejsko zbirko in občudovali lokomotive v rotundi muzeja in maketo železnice, ki stoji na ploščniku med parnimi lokomotivami.

Posebno prireditev Prišla je pomlad smo tokrat namenili najmlajšim obiskovalcem. Zanje je bilo pripravljenega še več prostora za igro in zanimive športne ter likovne delavnice, ki so jih vodili animatorji. Naj-



več navdušenja pa je kot navedeno požela miniatura parna lokomotiva, ki vozi po več kot 500-metrski progi pred muzejem.

Aprilski prireditvi sta bili prvi izmed številnih, ki jih vsak mesec do oktobra pripravljamo v železniškem muzeju Slovenskih železnic v Ljubljani.





Formalni začetek gradnje drugega tira

Devetega maja je bila podpisana koncesijska pogodba za gradnjo in gospodarjenje z drugim tirom proge Divača–Koper med Vlado Republike Slovenije in 2TDK, Družbo za razvoj projekta. S podpisom so izpolnjeni pogoji za začetek glavnih grad-

benih del, kar pomeni, da se je devetega maja tudi formalno začela osrednja faza projekta, to je gradnja proge.

Pred tem so se marca začela pripravljala dela, in sicer arheološka izkopavanja ter gradnja novih povezovalnih cest





in urejanje obstoječih. Po njih bo mogoče dostopati do trase drugega tira. Okrog dvajset kilometrov cest bosta zgradili podjetji Kolektor CPG in Euroas-

falt, vrednost pripravljanih del je 11,9 milijona evrov brez DDV.

Koncesijska pogodba, ki so jo podpisali ministrica mag. Alenka Bratušek in predstavnika



koncesionarja generalni direktor mag. Dušan Zorko in direktor Marko Brezigar, temelji na Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim ti-

rom železniške proge Divača–Koper. Ta med drugim določa razmerja med državo in 2TDK. Njuno koncesijsko razmerje se po načrtih izteče leta 2064.

Predstavitev novega rezervacijskega sistema S-EPA

Na Slovenskih železnicah smo 18. aprila 2019 zainteresiranim predstavnikom evropskih železniških potniških uprav predstavili sistem S-EPA.

S-EPA je nova platforma rezervacijskega sistema, ki ga razvijamo pod okriljem iniciative SEESARI – *South East Europe Strategic Alliance for Rail Innovation*. Sistem za spletno rezervacijo vozovnic, ki ga upravljajo Nemške železnice, se imenuje EPA, *Elektronische Platzreservierungs Anlage*, in bo ukinjen do konca 2020. S-EPA je alternativna rešitev za zagotavljanje spletnih rezervacij in drugih s tem povezanih storitev, ki bi lahko po letu 2020 nadomestila sedanji sistem.

Dr. Peter Verlič, predsednik iniciative SEESARI, je uvodoma predstavil SEESARI ter med drugim poudaril pomembnost Jugovzhodne Evrope kot ključne strateške točke za vstop in izstop potnikov iz Evrope. Opisal je vizijo in cilje iniciative ter predstavil njene prednostne naloge in strateške projekte. Povedal je tudi, da ima iniciativa dobre evropske železniške

skupnosti in organizacije, kot so UIC, CER in Shift2Rail JU.

Miloš Rovšnik, pomočnik direktorja SŽ-Potniškega prometa, je podrobno predstavil rezervacijske sisteme in prodajo vozovnic v mednarodnem železniškem potniškem prometu. Opisal je značilnosti in funkcije sistema EPA ter pojasnil negativne učinke, ki bi jih lahko imela ukinitve sistema na transportne prihodke prevoznikov. Pohvalil je oblikovanje nadomestne rešitve, lastnega rezervacijskega sistema S-EPA, ki ga razvija iniciativa SEESARI.

Nelson Šorgo, vodja projekta na Slovenskih železnicah, je predstavil razvoj novega sistema S-EPA. Opisal je, kaj ponuja sedanji sistem EPA, na primer gostovanje vlakov partnerskih železniških uprav na drugih železniških omrežjih, dostop do rezervacijskih sistemov drugih železniških uprav, distribucijo oziroma rezervacijo vozovnic ipd., nato pa je predstavil novi sistem S-EPA, katerega namen je poleg osnovnih funkcij izboljšati prodajo vozovnic in vodstvom podjetij omogočiti



boljše poslovne odločitve. S sistemom bo mogoče izkoristiti nove priložnosti in ga uporabiti kot pomoč pri reševanju

aktualnih vprašanj, je še dodal Šorgo.

Ana Ožura



Zgodovinski uspeh in trije os

Izjemno ponosni smo, da so naši hokejisti v sezoni 2018/2019 osvojili trojno krono: Pokal Slovenije, državno prvenstvo ter Alpsko ligo – AHL. So celo prva in edina slovenska ekipa osvojila naslov prvaka v mednarodni ligi AHL.



Septembra 2018 so v finalu Pokala Slovenije premagali večne tekmece ekipo HDD Sij Jesenice.





vojeni pokali HK SŽ Olimpija



V ligi AHL so v razburljivem finalu premagali ekipo volkovi HC Pustertal. Pred tem so v četrtfinalu najprej izločili ekipo Rittner Buam, v polfinalu pa hitro premagali še ekipo EHC Lustenau.



V državnem prvenstvu so na povratni tekmi finalne serije s 5:2 premagali še HDD Sij Acroni Jesenice. Trener Jure Vnuk je o hokejski ekipi HK SŽ Olimpija med drugim povedal: »Ta ekipa je nora! ... Fantje so se borili kot levi, navdušen sem nad njimi«.



Za odlično ekipo HK SŽ Olimpija pa stojijo tudi številni navijači. Tekem se jih udeležuje čedalje več, tako se je denimo na finalni, zadnji tekmi sezone, v dvorani Tivoli zbralo okrog štiri tisoč gledalcev.



Japonska**Japonska začela testirati ALFA-X**

Na 280-kilometrski trasi med japonskima mestoma Senda in Aomori so v začetku maja začeli testirati najnovejši japonski hitri vlak.



ALFA-X, najnovejša različica japonskega Šinkansena, tako začne triletno fazo testiranja. Vlak z izjemno dolgim nosom in desetimi vagoni pa bo vozil s hitrostmi do 360 kilometrov na uro. V teoriji naj bi dosegel tudi 400 kilometrov na uro. Tako bi naj bil, ko bo v redni uporabi, za 10 kilometrov na uro hitrejši od kitajskega hitrega vlaka Fučing. ALFA-X bo na japonskih železnicah v rednem prometu vozil okrog leta 2030.

**Severna Makedonija****Makedonci testirajo kitajsko lokomotivo**

Makedonske železnice testirajo prvo od štirih naročenih električnih lokomotiv kitajskega proizvajalca CRRC Zhuzhou. Lokomotive bodo uporabljali za prevoz kontejnerjev med srbsko in grško mejo. Pogodbo za nakup lokomotiv, vredno osem milijonov evrov, so sklenili januarja 2017. Omenjeni znesek je všteti v petdeset milijonov evrov posojila Evropske banke za obnovo in razvoj. Makedonske železnice so sprva načrtovale nakup treh lokomotiv, s katerimi bi zamenjali zastarele jugoslovanske lokomotive, med pogajanja pa so se dogovorili še za četrto.



Lokomotiva podjetja CRRC razreda 443, sistema 25 kV, 50 Hz, doseže 120 kilometrov na uro in bo lahko vlekla kompozicije težke do 1600 ton. To naj bi bila tudi prva kitajska električna lokomotiva, ki bo certificirana po evropskih specifikacijah, standardih in tehničnih parametrih.

Nemčija**FlixTrain tudi med Berlinom in Kölnom**

Nemški podjetje FlixBus, ki ga pri nas poznamo predvsem po avtobusnih prevozih na daljše relacije, je pred letom dni začel ponujati tudi železniške prevoze. Konec maja je FlixTrain odprl že tretjo dnevno linijo, tokrat med prestolnico Berlinom in Kölnom.



Vožnja z vlakom traja šest ur, dobre tri ure manj od avtobusa, cena vozovnice pa je 9,99 evra. Vlak bo ob 8:30 odpeljal iz Berlina in s postanki v Wolfsburgu, Hannovru, Bielefeldu, Dortmundu, Essnu, Duisburgu in Dusseldorfu pot končal na glavni železniški postaji v Kölnu ob 13:57. Dve uri pozneje se bo po isti poti vrnil v Berlin. FlixTrain ponuja vožnje z vlaki že med Berlin, Frankfurtom in Stuttgartom ter Hamburgom in Kölnom.

ZDA

Prodaja železniških vozovnic tudi po aplikaciji Uber

Uber, ki je poslovno uspel kot platforma za zasebne prevoze, pri kateri je lahko vsakdo prevzel vlogo taksista, širi svoje delovanje tudi na področje javnega prevoza. Tako bo mogoče v mestu Denver v ZDA z njihovo aplikacijo kupiti tudi vozovnice za avtobusni in železniški promet.



»Sodelovanje z lokalnimi organizacijami nas veseli, saj bo Denver postal prvo mesto na svetu, kjer bo mogoče naše storitve nadgraditi z avtobusnimi in železniškimi prevozi« je povedal David Reich, vodja oddelka za tranzit Uberju. Povedal je še »To je prvi korak do tega, da Uber postane univerzalna platforma za prevoze, ki ponuja vse od deljenega prevoza do prevozov z avtobusi in kolesi.«

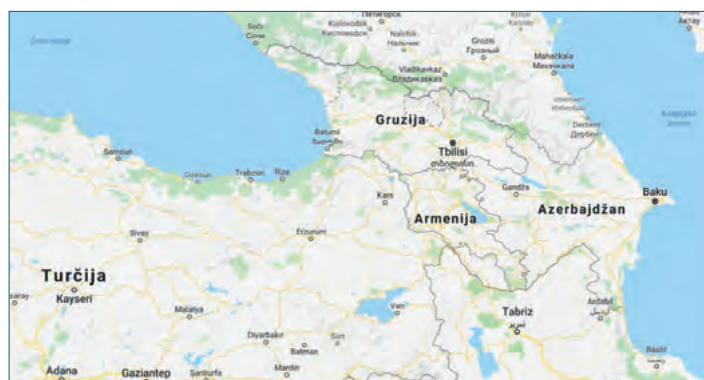


Rusija

Ruska širokotirna železnica tudi v Turčiji

Ruske, Turške in Azerbajdžanske železnice so šestega maja podpisale trilateralno pogodbo o sodelovanju pri razvoju železniškega transporta. Po memorandumu naj bi zagotovili redni železniški promet na transportnem koridorju Baku-Tbilisi-Kars od Azerbajdžana do Turčije. Na omenjeni koridor bodo poskušali privabiti več tovora. Da bi te cilje dosegli so se dogovarjali o graditvi drugega tira železnice med krajema Akhalkalaki v Gruziji – Karsom v Turčiji, ki bi bil širok 1520 mm.

»Dogovor odpira pot za razvoj tovarnega prometa na tem območju, ki ga pospešeno gradijo in posodablajo Azerbajdžanske železnice. S to povezavo je Turčija povezana z državami nekdanje Sovjetske zveze ter tudi s Finsko, Bolgarijo in Iranom, ki tesno sodelujejo«, je med drugim na slovesnem podpisu pogodbe povedal Oleg Belozеров, predsednik Ruskih železnic.



Škotska

Vlak 1 : Avto 0

Med Edinburgom in Glasgowom so Škotske železnice odprle novo linijo na kateri vlaki po novem vozijo 42 minut. Testirali so ali je med mestoma mogoče hitreje potovati z vlakom ali s športnim avtomobilom.



Vlak in avto – Lamborghini s profesionalnim voznikom – sta štartala ob 9. uri z glavne postaje v Glasgowu. Pričakovano je bil hitrejši vlak, in to kar za 21 minut. Udeleženci testa pa so med drugim povedali tudi, da je bilo potovanje z vlakom neprimerno bolj udobno in prijetno.

Z vlakom v Dobrlo vas

Kolesarji in pohodniki se z vlakom odpravimo na izlet v Podjuno, v izrazito slovensko pokrajino na jugovzhodu avstrijske Koroške.

Dobrlo vas (Eberndorf)

Naselje s 5900 prebivalci je upravno, obrtno in oskrbno središče Podjune. Leži na uradnem dvojezičnem (nemško-slovenskem) območju, na kar nas opozarjajo dvojezične krajevne table. V Dobrli vasi delujeta Slovenska posojilnica in hranilnica ter Slovensko prosvetno društvo Srce. Kraj je že od daleč prepoznaven po mogočnem poslopju nekda-

njega avguštinskega (1194), nato pa jezuitskega (1603) in benediktinskega (1809) samostana. Prej samostanska je zdaj župnijska cerkev Marijinega vnebovzetja, poslopje pa je še vedno v lasti samostana iz Šentpavla v Labotski dolini. Na samostanskem dvorišču v juliju in avgustu prirejajo Južnokoroške poletne igre. Skozi Dobrlo vas vodi varianta Emine romarske poti, ki se prične v Črni na Koroškem v Sloveniji in se konča na grobu te karantansko-slovenske svetnice v Krki (Gurk). Celotno pot prehodimo v sedmih dneh. Pri Dobrli vasi je na griču Holm (Kolm) urejeno zanimivo poletno sankališče, kjer vlečnica voziček s

Nekdanja postaja v Železni Kapli



sankačem po tračnicah povleče stem žlebu spusti do izhodišča. Poleti je za kopanje primerno

Vlak na železniški postaji Velikovec-Sinča vas



Dobrlo vas z juga

bližnje Goslinsko jezero (Gösselsdorfer See), ki leži ob glavni cesti pri Goselni vasi, štiri kilometre južno od Dobrle vasi. Površina jezera meri 32 hektarov, največja globina je tri metre, v vodi pa raste zdravilni kolmež. Vsako poletje prirejajo Goslinski ljudski triatlon (<http://www.goesselsdorfersee.info/tria/>), ki obsega plavanje (0,5 km), kolesarjenje (32 km) in tek (7 km). Lani (2018) sta najboljša tekmovalca iz Slovenije dosegla 1. in 5. mesto.

Belska železnica (Vike)

Leta 1902 dograjena 17,7 kilometrov dolga ozkotirna železniška proga s profilom 760 milimetrov je povezala Dravsko železnico pri Velikovcu (Völker-

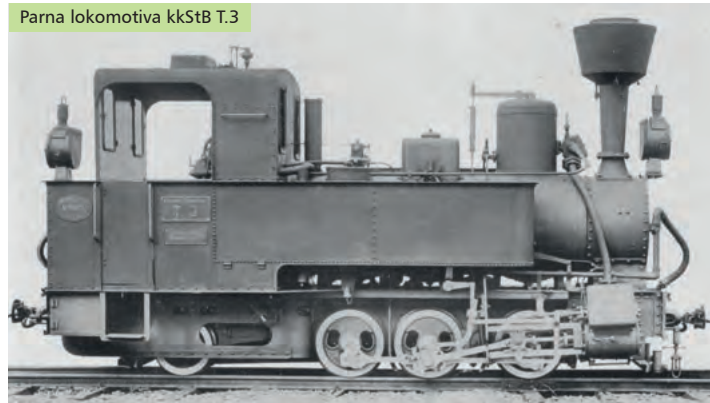
kasneje pa so eno izmed njiju zamenjali z močnejšo tovorno lokomotivo. Potniški promet je bil bolj skromen zaradi oddaljenosti začetka proge od naselja, tovorni promet pa sta zagotavljala tovarna celuloze na Reberci (Rechberg) in žaga v Železni Kapli. Po drugi svetovni vojni je železnica med domačini dobila vzdevek Vike: morda po imenu strojevodje ali pa po napisu »VKE«. Zaradi iztirjenja vlaka na Reberci dne 16. januarja 1965 so potniški promet ukinili v celoti, tovarni vlaki pa so vozili samo še do navedene postaje. Po posodobitvi ceste 1971 je bila železnica dokončno opuščena in odstranjena. Zdaj je delno po nekdanji trasi železnice od mosta čez Dravo pri Velikov-

Z vlakom iz Slovenije

Do postaje Velikovec-Sinča vas (441 m) se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Maribora (z vlakom SŽ do Pliberka) ali Beljaka. Pohodniki se po Emni romarski poti skozi Dobrlo vas povzpemo na razgledno Junsko goro (Hemmaberg, 842 m). Kolesarji se po poti R1E zapeljemo do Dobrle vasi (4 km), nato pa turo nadaljujemo po asfaltirani cesti skozi naselja Kokje (Köcking), Belovče (Loibe-

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost za ljubitelje železnic navajamo slovenska imena nekdanjih postaj Belske železnice: 0. Velikovec-Sinča vas (Völkermarkt-Kühnsdorf), 1. Dobrila vas (Eberndorf), 2. Goselna vas (Gösselsdorf), 3. Žitara vas (Sittersdorf), 4. Miklavčevo (Miklauzhof), 5. Reberca (Rechberg) in 6. Železna Kapla (Eisenkappel).

Parna lokomotiva kkStB T.3



markt) s trgom Železna Kapla (Eisenkappel), ki leži v ozki dolini potoka Bela (Vellach) ob cesti Jezersko – Velikovec. Na začetku sta po progi vozili dve lokomotivi serije kkStB T.3,

cu do Železne Kaple speljana 21 kilometrov dolga Jezerska kolesarska pot R1E, ki je ocenjena kot družinam prijazna in posebej primerna za otroke.



Vhod v nekdanji samostan

gg), Podjuna (Jaunstein) in Globasnica (Globasnitz). Skupna razdalja znaša 12,4 km. Na jasi na vrhu Junske gore, nasproti starodavne slovenske lipe, stoji božjepotna cerkev sv. Eme, ki je bila sezidana leta 1489. Za cerkvijo so na ogled obnovljene izkopanine petih poznoantičnih in zgodnjekrščanskih cerkva iz 5. in 6. stoletja. Na povratku

se kolesarji zapeljemo po asfaltirani cesti skozi naselja Zagorje (Sagerberg), Stara vas (Altenndorf), Tihvoja (Tichoja), Sele (Sielach) in Žitara vas (Sittersdorf), od tam pa po poti R1E mimo Goslinskega jezera do izhodiščne železniške postaje (skupaj 20 km).

Želim vam prijetno turo!

Goslinsko jezero



Izkopanine na Junski gori



Uniforma blizu srca

Uniforme na železnici! Čemu so vendar potrebne? Še najlažje otrokom-obiskovalcem razložimo takole: Na železnici mora biti red. Reda pa ne more delati kdo, ki bi nekaj kričal in mahal – red lahko dela samo uradna oseba, železničar. In da je kot tak prepoznaven, mora nositi uniformo.

Pomen uniforme so spoznali že ob samem začetku železnice – človeku podeli veljavo in samozavest, psihološko vpliva na nosilca, da se vede bolj odgovorno kot v civilu. Če kje, velja tu rek, da obleka naredi človeka. Uniforma od nekdaj šteje za častno oblačilo in od nosilca se pričakuje tudi takšno ravnanje. Samo po sebi se torej razume, da v železniškem muzeju namenimo zasluženost pozornost zbirki uniform, ki so bile v rabi na Slovenskem. Vse reprezentativne primerke imamo prikazane na stalni razstavi, v našem »najlepšem oddelku«.

Naše najstarejše uniforme izvirajo še iz rajne Avstro-Ogrske, pri čemer je službena uradniška uniforma le zvesta replika, saj originala ni mogoče več dobiti. Premoremo pa originalno slavnostno uniformo, »gala«, kot so ji rekli, ki so jo železniški uradniki nosili ob posebnih prilikah – državnih praznikih, porokah, pogrebih... V Stari Avstriji so se zelo dobro

zavedali učinka uniforme, saj so gala-izvedbo zelo bogato okrasili, dodali pa so tudi paradni meč – ne kakršnega koli, temveč železniškega, okrašenega s krilatimi kolesi. Šteli so, da mož brez orožja nima nobene veljave, pa so mu ga dodali, seveda ne za to, da bi nemara preganjal potnike brez vozovnice... Železničarji so takrat uživali vse drugačen ugled kot dandanašnji, saj so nekoč vaške »stanove« predstavljali župnik, župan, šef postaje – in morda še učitelj... Elegantno oblečeni mladi železniški uslužbenec z zagotovljeno kariero in pokojnino pa je bil nadvse zaželena prilika za možitev...



Replika delovne uniforme žel. uradnika 1891–1918



Gala uniforma železniškega uradnika 1891–1918

Železnica je bila v Stari Avstriji napol vojaška organizacija, s hierarhijo, čini in tudi s strnim vojaškim vedenjem ter salutiranjem. Zato ni čudno, da se je tudi pri uniformah zgledovala po vojaščini, natančneje, po mornarici, saj so bili prvi suknjiči po kroju dejansko »Flottenrock« – flotni suknjiči. Lastništvo železnic se je v Stari Avstriji zelo spreminjalo – od prvih zasebnih do državnih, pa spet do privatizacije in pozneje ponovnega delnega podržavljenja, tako da je nazadnje obstajal velik sistem C. kr. avstrijskih državnih železnic in številne zasebne železnice. Kroji uniform so bili za vse železnice enaki – uniforme so se razlikovale le po oznakah na kapah in gumbih. Le državni železničarji so smeli nositi na kapah krilato kolo z veliko cesarsko krono. V Ljubljani, kjer sta se srečala sistema Južne železnice na glavnem kolodvoru in Državnih železnic na Gorenjskem kolodvoru, so »južni« železničarji dražili »državne«:

»Vi imate krono na kapah, mi pa – v žepu!«

Ta za mnoge prelepi »včerajšnji svet« je minil v kričih prve svetovne vojne. V novo nastali



Uniforma C. kr. avstrijskih državnih železnic



Uniforma Južne železnice

državi južnih Slovanov so Jugoslovanske državne železnice uvedle uniforme po zgledu na srbsko vojsko. Le-te so silno redke in veseli smo, da imamo v zbirki vsaj kapo in suknjič. Tudi v tej dobi je mogoče občudovati številne variante in podvariate, ki so se razlikovale tako glede na položaj nosilca kot tudi na letni čas. Povejmo le, da so nosili na kapah krilato kolo in pod njim kokardo, ki je imela pri prometnikih, to je državnih uslužbencih, jugoslovanskega dvoglavega belega orla, pri



Oddelk z uniformami na stalni razstavi v Železniškem muzeju SZ

nameščencih pa zlatorumeno krilato kolo. Pri najnižjem rangu, služiteljih, je bilo krilato kolo na kokardi srebrne barve, na vrhu kape pa je bilo pločevinasto krilato kolo za razliko od vezenega, opremljenega z bleščicami, pri višjih dveh kategorijah.



Prometnik JDŽ med obema vojnama

Druga svetovna vojna je pometla tudi s tem svetom. Po okupaciji so Nemci v svoji zagrizeni doslednosti tudi pri nas uvedli svoje železniške uniforme, medtem ko so bolj praktični Italijani pustili v rabi jugoslovanske, le da je kokardo nadomestil pločevinasti znak italijanskih železnic FS s krono na vrhu – Italija je bila takrat še kraljevina.



Uniforma Nemških železnic med 2. sv. vojno



Prometnik v Črnomlju med 2. sv. vojno

Posebno se zdi zgovorna uniforma Nemških železnic (DRG), ki kaže zavednega pripadnika nacistične Nemčije, opremljenega celo s hitlerjevskimi brčicami, pod sliko pa beremo, da jo je posnel fotograf Lednik v Šentvidu. Železničar se je očitno v skrbi za kariero priljnil stranki. Pa ni edini – dovolj je primerov še dandanes, ko se v sleherni stranko ali partijo na oblasti vključijo ljudje le zaradi vzpenjanja po karierni lestvici in jo s tem izvotlijo ter oslabijo od znotraj.

V Novi Jugoslaviji so bile že leta 1948 uvedene nove železniške uniforme, nekako po sovjetskem vzoru bogato okrašene z epoletami in položajnimi oznakami. Z nekaterimi poenostavitvami so se obdržale do leta 1968, ko so jih nadomestile dosti enostavnejše, brez oznak ranga ali položaja, te pa so leta 1978 ponovno nadomestile prav tako enostavne a nekoliko sodobnejše uniforme. Po osamosvojitvi Slovenije in nastanku Slovenskih železnic so bile leta 1995 uvedene tudi nove, popolnoma drugačne uniforme – temno modro barvo blaga je zamenjala petrolejsko modra, kape so postale mehkejšje, višji rang (šefi postaj, vlakovodji...) pa se razlikuje od ostalih le po zlatorumenem obšivu ščitka na kapi.

Človek nehote ocenjuje in primerja uniforme med seboj ter ugotavlja, katera je »lepša«, katera mu je bolj pri srcu. Pisec tehle vrstic brez pomislekov iz-

bere edino žensko uniformo v naši zbirki, uniformo iz prvega obdobja Nove Jugoslavije, ki je prišla v muzej na zelo poseben način, z zelo posebno zgodbo.

Pred časom mi je pri pregledovanju naše fototeke prišla pod roke že davno posneta črno-bela fotografija čuvajke potnega prehoda, ki je ravno na tem, da spusti zapornice.



Na zadnji strani je bilo zapisano njeno ime, saj je bila posneta za objavo v železniški reviji Nova proga, v rubriki, posvečeni našim delavcem. Poizkusil sem srečo – in našel njeno ime v telefonskem imeniku.

Zgovorna upokojenka Rozalija Č. me je nadvse ljubeznivo sprejela. Njeno življenje je bilo po smrti moža in sinovi osamosvojitvi precej samotno in vesela je bila, da je lahko z nekom poklepetala, še posebno, ker je tekla beseda o njej tako ljubi

železnici. Razpredla mi je svojo življenjsko zgodbo.

Mladost je preživela na Dolenskem in da bi si prislužila žepnino, je hodila s prijateljicami progo plet. Plevel na tirih je na moč nadležen in težko ga je bilo obvladovati. Železnica je rada nekaj malega plačala za to. Vendar se naša Rozi ni zadovoljila s tem, temveč je, bistra, prizadevna in ukaželjna, prišla s tečaji tako daleč, da je dobila službo na železnici, in sicer kot čuvajka potnega prehoda. Tu je spoznala tudi svojega moža-železničarja, s katerim sta si ustvarila družino in kmalu se jima je rodil sin. Rozi je, tako kot drugi železničarji v izvršilnih službah, delala v urnem turnusu 12-24-12-48, tako da doma ni mogla vselej postoriti tega, kar bi želela kot gospodinja in mati, vendar je mož z velikim razumevanjem poprijel, tako da je bilo njihovo življenje srečno.

Predano in z ljubeznijo je vso svojo delovno dobo preživela kot čuvajka potnega prehoda. Nazadnje je zapirala in odpirala zapornice na najbolj obremenjenih ljubljanskih prehodih, tam, kjer so vlaki najbolj pogosti – na Pokopališki cesti in na Erjavčevi cesti ob Tivoliju – oba prehoda sta že davno ukinjena, saj sta ju nadomestila podvoza. Rozi je bila ponosna na svoje poslanstvo – tisočera življenja so bila v njenih rokah in nikoli ni storila napake. Če bi le enkrat samkrat pozabila spustiti zapornice... S tihim zadovoljstvom je pripovedovala o dopolnjeni življenjski poti, v svesti si, da je svoje življenje investirala v pomembno stvar. Ko bi le vsak od nas lahko o sebi mislil enako! Rozi je seveda hranila svojo uniformo za spomin in jo je zdaj odstopila muzeju. Razstavili smo jo na častnem mestu, in odkar Rozi ni več med nami, vsakomur spoštljivo pripovedujemo o tej vrli ženi.



Rožanci o zgodbi življenja v zapolnjeni Gallusovi dvorani



Preteklo soboto je v zapolnjeni Gallusovi dvorani Cankarjevega doma završel aplavz. Namenjen je bil ustvarjalcem predstave »Sem.«: plesalcem in glasbenikom Folklorne skupine železničarskega kulturno-umetniškega društva Tine Rožanc ter vsem sodelujočim, ki so z združenimi močmi sedanje in preteklih generacij skupine v plesu upodobili zgodbo življenja.

Predstava ob 70-letnici ŽKUD Tine Rožanc

Folklorna skupina Tine Rožanc je tokratno predstavo posvetila 70. letnici skupine. Predstava z naslovom »Sem.« se je ob zgodbi solistov posvetila predvsem (samo)odkrivanju posameznika, njegovi življenjski poti ter oviram, s katerimi se sooča. Zapisi o različnih praksah ob življenjskih in drugih prelomnicah, plesni kulturi, različnih tipih krožnosti, ki naj bi jim v preteklosti pripisovali posebne pomene, so ustvarjalci združili v umetniški navdih za rdečo nit predstave.

Poudariti moramo predvsem dejstvo, da se folklorna skupina kljub svojemu bogatemu folklornemu udejstvovanju in številnim odrskim postavitvam še vedno osredotoča na odkrivanje novega. Z vsakoletnim projektom, ki si ga skupina zada ob začetku sezone, se v zadnjem času osredotočajo predvsem iskanju širšega plesnega izraza in ustvarjanju novega ter kakovostnemu (po)ustvarjanju kulturne dediščine.

Častni pokrovitelj predstave je predsednik Republike Slovenije Borut Pahor

Osrednji snovalci predstave so bili predvsem mladi folklorni koreografi, glasbeniki in kostumografi, ki so predstavo pod umetniškim vodstvom Anje Cizel v celoti na novo pripravili v sodelovanju z režiserjem Janom Bilodjeričem. S tem povezanim sodelovanjem je članom uspelo povezati plesno dediščino z gledališko umetnostjo in ustvariti zgodbo, ki se je malokdo dotakne – zgodbo o lastnem obstoju. Posebno vrednost je v predstavi prepoznal tudi predsednik Republike Slovenije Borut Pahor, ki je Folklorni skupini Tine Rožanc podelil častno pokroviteljstvo nad projektom.

Predstava »Sem.« je pristen dokaz o prizadevnosti nastopajočih, njihovi pripadnosti skupini ter o številnih urah in mesecih priprav, ki so jih posvetili kakovostni upodobitvi predstave. Tako, kot se je končala zgodba solistov s smrtjo in neustavljivim krogom življenja, ki ga zaznamuje ponovno rojstvo, se je končala tudi večmesečna priprava in upodobitev nadvse uspešne predstave »Sem.« In tudi Rožanci so pripravljeni na nove prihodnje projekte, ki bodo nadaljevali dolgo in uspešno tradicijo skupine.

ŽKUD Tine Rožanc
Foto: JK design





40. pohod na Štampetov most



Planinsko društvo Železničar letos praznuje dve okrogli obletnici; častitljivih 70 let delovanja ter 40 let pohodov na Štampetov most. Pohod na Štampetov most je železničarsko planinsko društvo organiziralo v spomin na tragične dogodke med stavko železničarjev aprila 1920.

Iz Ljubljane do Verda vozi muzejski vlak, od tam do Borovnice pa se planinci odpravijo triindvajset kilometrov peš po čudovitih gozdnih poteh in pobočjih, preraščenih z dehtečim čemažem. Pohod je zelo dobro organiziran, poti pa so skrbno označene. Ker je pot razmeroma dolga, je poskrbljeno tudi za osvežitev in malico, na postaji v Borovnici pa udeležence vedno pričaka sladko razvajanje – polne škatle drobnega peciva, ki jih pripravijo prizadevni članice in člani PDŽ Ljubljana.

Letos sem staro puhajočo lepo okrašeno kraljico lokomotiv pričakala v Borovnici. Z besedami se ne da opisati občutka, ko iz daljave zaslišiš prodoren pisk, zagledaš gost dim in vidiš, kako se počasi približuje muzejski vlak. Takrat vsi obnemimo in smo očarani kot otroci.

Vreme nam je tokrat pred pohodom malce ponagajalo. Ker je deževalo več dni zapored, je bilo letos nekoliko manj pohodnikov, vendar tisti, ki

smo se zbrali, nismo obupali. Z mislijo, da nas vreme ne bo odvrnilo od tradicionalnega pohoda, smo se odpravili na pot. Člani upravnega odbora PDŽ so ob okrogli obletnici pohoda na vmesnih postojankah organizirali spominske razstave o Štampetovem mostu. Most ima namreč burno zgodovino. Med drugo svetovno vojno je bil hudo poškodovan, prvič leta 1941, vendar ga je italijanska vojska popravila. Partizani so ga

nato oktobra 1943, junija 1944 in septembra 1944 v sabotažnih akcijah poškodovali. Most je bil ponovno obnovljen po vojni.

Organizacija pohoda in požrtvovalnost aktivistov PDŽ Ljubljana sta vredna pohvale, kar se vidi tudi po številu udeležencev.

Ob tej priložnosti bi rada spodbudila še več aktivnih železničark in železničarjev, da bi se nam prihodnjič pridruži-

li. Pohod na Štampetov most je bil posebno doživetje zaradi vožnje z muzejskim vlakom, druženja s prijatelji, sodelavci, lepe narave ali preprosto zato, ker je bil lep spomladanski izlet, ki je lahko uvod v novo pohodniško sezono.

Lep planinski pozdrav in varen korak!

Marjeta Windschnurer,
članica PD Železničar Ljubljana

Seznam izletov PDŽ junija in julija

1. 6.	sobota	Kalški greben s Kriške planine 2224m	MO – Jani Klemečič	
1. 6.	sobota	Otvoritev sezone	UO	
2. 6.	nedelja	Učka 1401 m	Zlatko Segulin	lahka
8. 6.	sobota	SPP Pohorje	Janja Prelovšek	
8. 6.	sobota	Turno kolesarski izlet – Trdinov vrh	Robi Hočevnar	sred. zahtevna
16. 6.	nedelja	Poldanovec 1299 m	Janez Rudolf	delno zahtevna
21.–23. 6.		Mednarodno srečanje PDŽ – Lajkovac	UO	
28. 6.–6. 7.		Tabor MO Mlačca	MO – Jani Klemečič	
30. 6.	nedelja	Turska gora 2251 m	Janja Prelovšek	zahtevna
5.–7. 7.	petek–nedelja	Velebit	UO	zahtevna
14. 7.	nedelja	Krn iz Drežnice 2244 m	Ljubiša Bojović	zahtevna
21. 7.	nedelja	Cmir 2393 m	Ljubiša Bojović	zahtevna
27. 7.	sobota	Triglav 2864 m	Milan Sirk	zahtevna



Šahistka »Živa«

Šahovsko društvo Železničar je bilo ustanovljeno leta 2005, da bi povezali šahiste zaposlene na Slovenskih železnicah. Od takrat smo organizirali že štiri- najst šahovskih prvenstev Slovenskih železnic.

Ni minilo dolgo, ko smo presegli meje internega delovanja. Leta 2007 smo v Ljubljani prvič organizirali šahovski cikel desetih odprtih mesečnih turnirjev za Pokal Slovenskih železnic. Zaradi velikega odziva igralcev iz vse Slovenije, smo v naslednjih letih cikel ponovili. Vsako leto se ga udeležuje več šahistov iz različnih držav. Leta 2017 se je našega turnirja udeležil član upravnega odbora svetovne šahovske organizacije FIDE iz daljne Avstralije.

Leta 2018 smo turnir pripravili že dvanajsto leto zapored,



ditev. Že vrsto let organiziramo osnovnošolska in srednješolska prvenstva Ljubljane, ki se jih redno udeležuje več kot sto otrok. V sodelovanju s Šahovsko zvezo Slovenije smo leta 2013 organizirali tudi državno šahovsko prvenstvo do devet let. Šahovska zveza Slovenije pa nam zaupa tudi organizacijo turnirja Slovenija šahira. Tega vsako

leto v več mestih po Sloveniji hkrati prirejamo v spomin na slovenskega vele mojstra Vasjo Pirca.

V okviru poslovnih iger, ki jih prirejajo pod okriljem Olimpijskega komiteja Slovenije, vsako leto pripravljamo tudi šahovski turnir v Ljubljani.

Zelo zanimivo in privlačno je igrati na kopališču Laguna, na katerem v poletnih mesecih prirejamo ob sredah turnirje ob četrtkih pa šahovske delavnice. Obiskovalcem kopališča tako razkrivamo skrivnosti šaha.

Sodelujemo tudi na mednarodnih festivalih in z raznimi kulturnimi društvi. Tako smo leta 2009 čim širšem občinstvu poskušali približati šah na mednarodnem festivalu Mladi levi. Leta 2011 in 2012 pa smo sodelovali s Kulturnim društvom ProstoRož pri oživiljanju zelene ga koščka mesta imenovanega Park Tabor. Poleg vsega našte-



tega organiziramo tudi različne turnirje po Sloveniji, med katerimi bi izpostavil turnir ob vznožju smučarskih skakalnic v Planici.

Vse to delovanje ni ostalo neopaženo s strani medijev. Poleg lokalnih medijev smo bili večkrat predstavljeni na nacionalni televiziji v oddaji Osrednja kronika Slovenije in Dobro jutro. Vsako leto pa smo ob zaključka šahovskega cikla za Pokal Slovenskih železnic predstavljeni na VAL-u 202 v oddaji Nedeljsko športno popoldne.

Odlično sodelovanje s Slovenskimi železnicami

Najbolj veseli in hvaležni smo za delovanje pod okriljem Slovenskih železnic. Že leta 2006 smo sodelovali pri organizaciji šahovskega dvoboja med Srb-skimi in Slovenskimi železnicami v Kranjski gori. Marca 2009 so nam Slovenske železnice omogočile, da smo v njihovem imenu v Termah Olimje gostili žensko šahovsko reprezentanco Slovenije. Ob tej priložnosti bi se radi zahvalili Slovenskim železnicam, ki nam v vse teh letih omogočajo brezplačno uporabo Steklene dvorane v upravni stavbi. Nadvse hvaležni pa smo tudi, ker so nam letos brezplačno odstopile lokomotivo vrste 541, »Živo«, ki smo jo polepili z motivom Pokala Slovenskih železnic.

Šahovsko društvo Železničar



in je največja tovrstna prireditev v Sloveniji, ki se je je udeležilo 198 igralcev. Vsako leto na ciklu podelimo denarne nagrade v vrednosti tisoč evrov in praktične nagrade v vrednosti sedem tisoč evrov, ki jih prispeva okrog sto sponzorjev.

»Naš glavni namen je popularizacija šahovske igre«

Naš glavni namen je popularizacija šahovske igre, zato poleg zgoraj omenjenega cikla prirejamo še veliko drugih prire-





POKAL SLOVENSКИH ŽELEZNIC

www.sah-zeleznicar.com



Slovenske železnice

SIEMENS
ES64U

