

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Slovenske železnice na sejmu Transport logistic 2013

Aktualno
150-letnica proge Maribor–Celovec
Delegacija UIC na Slovenskih železnica

Fotoreportaža
Kenedi, adijo

Reportaža
Lokalne proge v Sloveniji

Zanimivosti
Imamo najstarejše kolo na svetu, staro 5200 let

Prosti čas
Porečanka – s kolesom v osrčje in na obalo Istre



***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 20. julija 2013.



Razstavni prostor
SŽ-Tovorni promet, d. o. o. in
SŽ-VIT d. o. o. na sejmu
Transport logistic v Münchnu
Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Slovenske železnice na sejmu
Transport logistic 2013



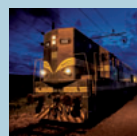
Aktualno

150-letnica proge Maribor–Celovec



Aktualno

Delegacija UIC na Slovenskih
železnicah



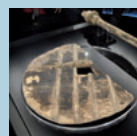
Fotoreportaža

Kenedi, adijo



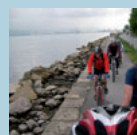
Reportaža

Lokalne proge v Sloveniji



Zanimivosti

Imamo najstarejše kolo na svetu,
staro 5200 let



Prosti čas

Porečanka – s kolesom v osrčje in na
obalo Istre



1
Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

SŽ-VIT in SŽ-Tovorni promet sta se prejšnji mesec zelo uspešno predstavila na sejmu Transport logistic v Münchnu. Na lično pripravljenem in izdelanem razstavnem prostoru so se v štirih dneh sejma zvrstile stotine obiskovalcev, ki so pokazali veliko zanimanje za ponudbo naših dveh podjetij. Obe delegaciji, ki sta predstavljali naši podjetji, sta s predstavitvijo na sejmu zelo zadovoljni, nad dogovori na sejmu pa so navdušeni tudi vodilni železničarji. Na konkretne učinke, ki jih bomo lahko pripisali dogovorom na sejmu, pa bomo morali vseeno še malo počakati, nam v komentarju o sejmu pove generalni direktor Dušan Mes.

Kot boste lahko prebrali v rubriki Aktualno, se je v preteklih dveh mesecih na SŽ ogromno dogajalo. Odprle so se nove potniške povezave, avtovlak iz Kopra do Nizozemske, v Carigrad, v SŽ VIT so opravili prvo revizijo lokomotive 541, si odprli vrata na francoski trg, potekala so izobraževanja ...

SŽ je v preteklih tednih obiskala tudi Saprarniška, saj naše podjetje dejavno sodeluje v projektu Botrstva, v okviru katerega iščemo načine za pomoč otrokom in mladostnikom v Sloveniji, ki so tako ali drugače ogroženi ali prikrajšani. Pohvale vredno!

Prvega junija je minilo 150 let, odkar je po Koroški progi, med Mariborom in Celovcem, zapeljal prvi vlak. Dravska dolina in vsa Koroška sta se s prihodom železnice gospodarsko razcveteli in odprli. Na Prevaljah in v Dravogradu smo to častitljivo obletnico zaznamovali s slovesnostjo in številnimi spremljevalnimi dogodkih, o katerih pišemo v začetku revije.

V sklopu Slovenija ob progi smo se tokrat odpravili po lokalnih slovenskih progah. Avtor nam predstavi pot po prvih dveh progah od Prvačine do Ajdovščine in slikovito kamniško progo.

Kolo je nedvomno eden izmed največjih izumov naše civilizacije, temelj gospodarskega razvoja in seveda ključen del železniških vozil. V Sloveniji so pred enajstimi leti na Ljubljanskem barju odkrili najstarejše kolo z leseno osjo na svetu. Da se je to leseno kolo ohranilo dobrih 5200 let in je v ilovnatih barjanski zemlji, v ravno pravih razmerah, obstalo tisočletja, meji že skoraj na čudež. Slovenci imamo bogato zgodovino podprto z izjemnimi arheološkimi najdbami, ne samo najstarejše kolo, temveč tudi najstarejše glasbilo na svetu, koščeno piščal in številne druge izjemne najdbe. Najdbe dokazujejo, da je bilo dogajanje na našem ozemlju v zgodovini izjemno živahno, saj smo resnično na križišču med vzhodom in zahodom. Ko se dotaknemo zgodovine Slovencev, se velikokrat spomnim tudi tega, da je izjemno, da sta se naš narod in jezik, kljub temu, da že dobro tisočletje kot Slovenci živimo med številnejšimi in gospodarskopolično vplivnejšimi narodi, ohranila vse do danes. Zasluga za to gre seveda srčnosti in notranji moči prednikov, ki so za svojo dediščino dobro poskrbeli. V vsaki reviji Nova proga, prav z namenom ohranjanja prvotnih slovenskih imen krajev na avstrijskem Koroškem, Rado Smerdel zbere in zapiše ter v zanimivo reportažo sklone prvotna slovenska imena krajev, gora in železniških postaj. Tudi to je delček mozaika, ki pomaga ohranjati zgodovinska dejstva živa. Tokrat je avtor zopet zanimivo prepletel zgodovinske niti s sedanostjo v reportaži o potovanju z vlakom v Št. Vid ob Glini.

V rubriki Prosti čas objavljamo posebno reportažo o kolesarjenju po trasi nekdanje ozkotirne železniške proge iz Trsta do Poreča, Porečanke. V reportaži, ki je hkrati edinstveni kolesarski vodnik, nam Ervin Sorč podrobno in na trenutke tudi kritično opiše kolesarjenje po tej znameniti progi. Nekdanja proga je zdaj čudovita kolesarska pot, po kateri so se ob odprtju kolesarske sezone odpravili z ekipo novogoriških strojevodij.

Letos je utihnil značilni glas ene najznamenitejših lokomotiv, ki so vozile po jugoslovanskih in slovenskih tirih, železničarjem dobro znane po imenu kenedi. Lokomotiva, ki je bila izdelana v šestdesetih letih prejšnjega stoletja, ko je ZDA vodil J. F. Kennedy, je pod zeleno pobarvano zunanostjo skrivala skoraj dva tisoč konjskih moči. Službena pot kenedija se je končala maja, ko ga je v Železniškem muzeju pričakala velika množica železniških navdušencev. V fotoreportaži Kenedi adijo je zadnjo vožnjo velike lokomotive ujel Miško Kranjec.

Spoštovani, prijetno branje!

SŽ-Tovorni promet in SŽ-VIT na sejmu Transport logistic 2013

Med 4. in 7. junijem je v Münchnu potekal sejem logistike Transport logistic, ki je največja predstavitev logističnih produktov, tehnologije in upravljanja oskrbovalnih verig na svetu. Sejma, ki je letos spet presegel rekorde obiskovanosti, se je udeležilo več kot 53 tisoč obiskovalcev z vsega sveta. Po podatkih organizatorjev se je nadaljevalo tudi povečevanje števila vseh razstavljalcev ter tudi deleža razstavljalcev iz Kitajske, Francije, Rusije in Turčije.

Podjetji SŽ-VIT in SŽ-Tovorni promet sta se na sejmu Transport logistic 2013 predstavljali na skupnem razstavnem mestu. Na sejmu, ki poteka vsako drugo leto, se predstavijo vsi partnerji in konkurenti Slovenskih železnic ter večina podjetij, s katerimi Slovenske železnice že poslujejo. Razstavno mesto je bilo izbrano in izdelano tako, da je imelo poleg skupnega predstavitvenega dela z izbrano gostinsko ponudbo tudi dva ločena konferenčna prostora.

V teh prostorih so se predstavniki obeh podjetij srečali s poslovnimi partnerji in kupci. Zanimanje za srečanje s predstavniki naših podjetij je bilo izjemno veliko, mnogo prijav za osebne poslovne sestanke so namreč prejeli še pred začetkom sejma.

Na sejmu sta naši podjetji dokazali, da so Slovenske železnice zanesljiv poslovni partner, ki ga poleg kakovostnih storitev nad povprečje dvigujeta še strateška lega v osrčju Evrope ter odlično mednarodno sodelovanje.

SŽ-Tovorni promet

SŽ-Tovorni promet, d. o. o., je na sejmu Transport logistic, pod sloganom *Povezujemo Evropo* oziroma *Connecting Europe*, predstavljal široko pa-

vrednosti. Poleg tega se lahko kupci, 24 ur na dan, zanesejo na natančne informacije o lokaciji njihovih pošilk in vlakov ter kar je v današnjem poslovnem svetu skorajda nujno, na enem mestu uredijo celotno prevozno dokumentacijo in carinjenje. V štirih dneh, kolikor je letos trajal sejem, so opravili 91 poslovnih razgovorov s poslovnimi partnerji, novimi kupci in drugimi. Na poslovnih razgovorih so se dogovarjali o raznih oblikah prihodnjega poslovnega sodelovanja ter o podrobnostih ponudbe storitev Tovornega prometa. Predstavniki SŽ-Tovornega prometa so na sejmu posebej predstavljali tudi sodobno logistično vozlišče v Zalogu in prevoze malih pošilk, ki jih opravlja SŽ-Express.

SŽ-Tovorni promet je v ponudbi kot svojo prednost ome-



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes med pogovorom z Robertom Gabrom iz SŽ-Tovornega prometa



Skupni razstavni prostor SŽ-Tovornega prometa in SŽ-VIT



Direktorica SŽ-Tovornega prometa Melita Rozman Dacar

leto lastnih transportnih storitev. Tovorni promet namreč ponuja tako prevoze naftnih derivatov, žit, lesa, starega železa in odpadkov, kot tudi specialne prevoze tovora večjih dimenzij v mednarodnem prometu in prevoze tovora visokih

nil tudi dobro sodelovanje z Luko Koper. Luka Koper je namreč eden izmed najpomembnejših poslovnih partnerjev Tovornega prometa, iz katere vsak dan odpelje več kakor trideset vlakov v največja evropska logistična vozlišča.



V ospredju ločena konferenčna soba

Direktorica SŽ-Tovornega prometa, d. o. o., Melita Rozman Dacar, o udeležbi in uspehu podjetja na sejmu pravi:

Prestavitev SŽ-Tovornega prometa na sejmu transporta in logistike v Münchnu je bila zelo uspešna. Opravili smo vrsto razgovorov in sestankov ter podali na stotine različnih informacij o naši ponudbi. Poleg tega smo v razgovorih s strankami pridobili ogromno koristnih informacij v zvezi s tržnim potencialom kot tudi o aktivnostih drugih ponudnikov železniških storitev. Pogovarjali smo se o težavah, s katerimi se soočajo naše stranke, tako s tistimi operativne narave kot tudi s tistimi, povezanimi s cenami in plačili. Vidne učinke predstavitev in razgovorov ter novih poslov, ki smo jih sklenili na sejmu, pa pričakujemo šele v naslednjih mesecih.

Še enkrat se želim zahvaliti vsem obiskovalcem našega razstavnega prostora ter vsem sodelavcem, ki so prispevali k uspešni predstavitvi in zastopanju SŽ-Tovornega prometa.

Sejma se je udeležil tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in sodeloval sestankih ter pogajanjih s poslovnimi partnerji. O svoji vlogi in predstavitvi SŽ na Münchenskem sejmu je dejal:

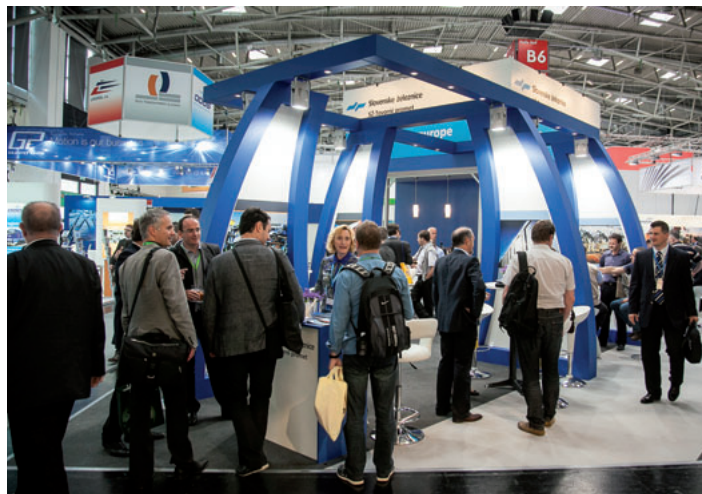
Udeležba na sejmu Transport logistic je za Slovenske železnice zelo pomembna. Če podjetje dobro dela v žele-

zniškem sektorju, je ta sejem pravo mesto zanj. Z udeležbo in dogovori na sejmu sem zelo zadovoljen, na konkretne učinke dogovorov s poslovnimi partnerji, novimi in obstoječimi, pa bo treba še malce počakati.

Na sejmu smo navezali številne nove stike in imeli zelo učinkovite pogovore s partnerji. Münchenski sejem je odlična priložnost za navezovanje tovrstnih stikov, ki so poslovno gledano tudi zelo kvalitetni. Če povzamem menim, da je skupna udeležba obeh naših podjetij, SŽ-Tovorni promet in SŽ-VIT, na sejmu v Münchnu dobra praksa, in se je tudi tokrat izkazala za zelo uspešno.

SŽ-VIT

Na največjem sejmu logistike, ki vsaki dve leti v münchen-sko sejmsko središče privabi ogromno število obiskovalcev, je svoje storitve, skupaj s Tovornim prometom, tudi letos predstavil SŽ-VIT, d. o. o. Obe podjetji imata nekaj skupnih poslovnih partnerjev in prav zaradi dobrega sodelovanja lahko pripravita za kupce celovite storitve. Sejem je bil za SŽ-VIT odlična priložnost za srečanja s poslovnimi partnerji in spoznavanje novih strank, ki jih podjetje na tujih trgih išče predvsem v segmentih vzdrževanja železniških vozil in tehnično vagon-ske dejavnosti.



Veliko zanimanje za ponudbo Slovenskih železnic

Ekipa SŽ-Vleka in tehnika o svoji predstavitvi na sejmu Transport logistic 2013 pravi takole:

V štirih dneh smo se z našimi kupci sestali na številnih sestankih, katerih rezultati bodo vidni v prihodnjih mesecih, med številnimi razstavljalci pa smo našli tudi nekaj novih podjetij, s katerimi smo navezali stike in se dogovorili za srečanja v naših delavnicah. Nastop na sejmu ocenjujemo kot uspešen.

Menimo, da je predstavitev dosegla svoj namen in smo naše podjetje dobro zastopali. Poleg tega smo zaznali dober utrip na trgu vzdrževanja tovornih vagonov, kolesnih dvojic in električnih lokomotiv, tako da smo se domov vrnili optimistični in polni idej za nove posle.

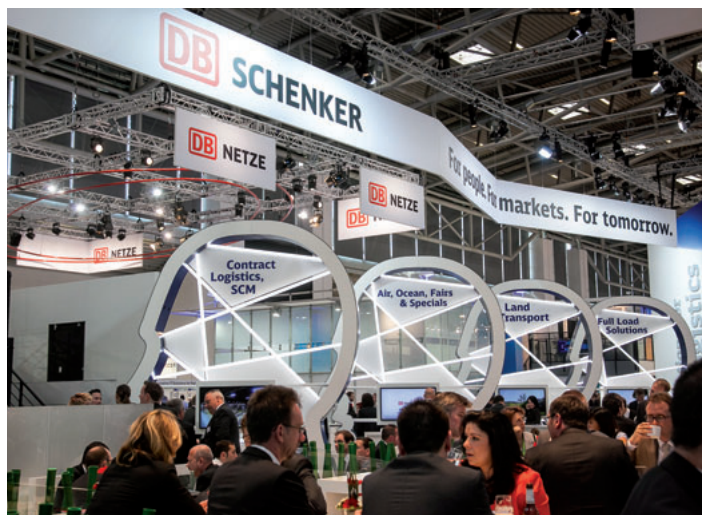
Transport logistic 2013

Nemški minister za transport, dr. Peter Ramsauer, je sejem opisal z besedami:

»Ta sejem je srečanje globalnih razsežnosti, saj je logistika gonilo gospodarstva.«

Razstavljalci

Največ razstavljalcev na letošnjem sejmu je prišlo iz Nemčije, sledile so Avstrija, Nizozemska, Italija, Švica, Francija, Češka, Poljska, Velika Britanija, Belgija in Španija. Skupaj se je na več kot 110 tisoč kvadratnih metrih razstavnega prostora predstavljalo 2013 razstavljalcev. Transport logistic se je razširil tako po številu razstavljalcev kot po številu obiskovalcev.





Pester spremljevalni program

Poleg učinkovite platforme za dogovore poslovnih partnerjev in predstavitve najpomembnejših evropskih logistov je na sejmu sočasno potekal tudi pester program konferenc in predavanj, ki so jih organizirali sponzorji iz gospodarstva. Ključni poudarki spremljevalnega programa so bili varnost, telematične rešitve v Evropi, inteligentna urbanizacija sodobnih mest, intralogistika in skladiščenje ter tudi kadrovanje. Posebej so se predstavljale tudi posamezne regije in države, na primer Rusija, Španija, Vzhodna Azija ter baltiške države.

Sejem v Münchnu je zopet z odličnimi dogodki in raznovrstnimi predstavitvami povezal obiskovalce in razstavljalce. Sejem Transport logistic združuje strokovnjake iz gospodarstva in logistike z investitorji ter nosilci odločanja z vsega sveta. Je ena

izmed najpomembnejših platform, namenjenih logistiki in transportu. Na sejmu potekajo tudi predstavitve inovacij v širokem polju logistike in strokovne diskusije o temah, ki neposredno vplivajo na gospodarstvo.

Rast števila obiskovalcev in razstavljalcev je konstantna že od leta 2009, kar potrjuje veliko pomembnost sejma, še dodatno globalno vrednost pa mu dajejo pozitivni odzivi razstavljalcev in obiskovalcev z vsega sveta.

Zunanji razstavni prostor

Poleg raznolikih predstavitev v devetih notranjih halah je imel sejem ogromen zunanji predstavni prostor. Na železniških tirih so si obiskovalci lahko ogledali najnovejša vozila za vse vrste železniških prevozov, predstavitve tovornih vozil ter nove tehnologije in inovativne koncepte v železniškem prometu.

Avtor vseh fotografij Miško Kranjec



Od julija z avtovlakom na Nizozemsko

Za vse, ki bi radi obiskali Nizozemsko in druge severne dežele, so Slovenske železnice pripravile posebno ponudbo. V sodelovanju z agencijo Euro-Express Treinchartert se boste lahko med Koprom in

Nizozemsko zapeljali z avtovlakom, ki bo v Koper prvič pripeljal 6. julija ter s tem odprl sezono voženj.

Avtovlak bo vozil julija in avgusta na relaciji Hertogenbosch–Venlo–Jesenice–

Ljubljana–Koper in nazaj. Iz Hertogenboscha bo odpeljal ob petkih, v Koper pa prispel v soboto. Iz Kopra pa se bo vračal ob sobotah in prispel v Hertogenbosch v nedeljo.

Z avtomobili bo tako mogoče potovati na Nizozemsko iz Kopra, potniki, ki potujejo brez avtomobilov, pa bodo lahko vstopili na vlak tudi v Ljubljani.

Na pobudo SŽ poleti z vlakom ponovno do Pulja

Hrvaške železnice so konec lanskega leta ukinile številne železniške povezave med Hrvaško in Slovenijo. Na pobudo predstavnikov Slovenskih železnic in predvsem po zaslugi njihovega zavzetega pogajanja s hrvaškimi kolegi pa bo poleti ponovno vozil potniški vlak med Mariborom in Puljem ter nazaj.

Vlak bo iz Maribora v Pulj in nazaj vozil vsak dan od 22. junija do 31. avgusta. Iz Maribora bo odpeljal ob 3.40, iz Ljubljane ob 6.22, v Pulj pa bo pripeljal ob 10.44. Nazaj iz Pulja bo vlak odpeljal ob 17.55, v Ljubljano prispel ob 22.22, v Maribor pa ob 0.56. Na poti bo treba enkrat prestopiti, in sicer na postaji Hrpeleje-Kozina.

Cene potovanja bodo zelo ugodne. Povratna vozovnica iz Ljubljane bo stala samo 28,20 evra, cena za potovanje v skupini šestih oseb pa bo le 22,20 evra na osebo.



Z avtovlakom do Carigrada

V sodelovanju z agencijo Optima Tours so Slovenske železnice pripravile privlačno ponudbo za potovanje do Carigrada. Direktni vlak z udobnimi vagoni z ležalniki vozi iz Ljubljane do Edirne, ki leži le nekaj kilometrov od bolgarsko-turške meje. Od terminala Edirne do Carigrada je organiziran avtobusni prevoz. Udobno in brezskrbno potovanje traja predvidoma 28 ur z vlakom ter dodatni dve uri z avtobusom. Cena vozovnice iz Ljubljane do Carigrada za potovanje v 2. razredu, v šestposteljni kabini znaša 125 evrov na osebo. Avtobusna vozovnica je že všteta v ceno železniške vozovnice. Na vlaku je tudi restavracija, v kateri se potniki lahko odžejajo in okrepčajo z značilno turško hrano.

Za vse, ki se ne morejo ločiti od svojega jeklenega konjička, je rešitev enostavna – vzamejo ga lahko s sabo na vlak. Avto lahko na vlak naložijo v Beljaku (Villach), po udobni vožnji na ležalnikih pa se od vlaka poslovijo na turški železniški postaji Edirne in z avtomobilom po svojih željah raziskujejo Turčijo. Carigrad je od mesta Edirne oddaljen okrog 240 kilometrov.

Vlak vozi po posebnem voznem redu – maja, junija in oktobra dvakrat na teden, julija, avgusta in septembra pa do štirikrat na teden.

(foto: Blaž Uršič)



Odkritje spominske plošče
na ŽP Prevalje
(foto: Miško Kranjec)



150 let proge Maribor–Celovec

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

Kratka zgodovina proge

Prizadevanja za zgraditev Koroške železnice so pretežno izvirala iz potreb tamkajšnjega razvijajočega se gospodarstva in industrije po navezavi na glavno progo Dunaj–Trst, ki jo je bila leta 1857 dogradila država. Že naslednjega leta pa je bila država zaradi finančne stiske prisiljena progo privatizirati, in nastala je družba z mednarodnim kapitalom, ki je prevzela le-to in vse proge v takrat še avstrijski severni Italiji. Družba, katere naziv se je sčasoma izoblikoval kot Družba Južne železnice, skrajšano Južna železnica, je začela pospešeno graditi oziroma prevzemati nedokončane proge na svojem gravitacijskem območju, saj je želela kot zasebnik, monopolist, globinsko obvladovati čim večje ozemlje. Tako je v letih 1860/61 dogradila progo Pragersko–Budimpešta in 1862 Zidani Most–Zagreb–Sisak. To pa je prineslo Koroški progi popolnoma novo dimenzijo in pomen: postala je del prečne povezave v smeri vzhod–zahod, namreč Budimpešta–Pragersko–Maribor–Tirolska, ki je spojila dve strateško nadvse pomembni progi v rokah Južne železnice, poteka-joči v smeri sever–jug, namreč

Dunaj–Trst in Kufstein (meja z Bavarsko, proga v München)–Innsbruck–Ala (meja z Italijo – Avstrija je medtem v vojni leta 1859 že izgubila Lombardijo; proga je sicer vodila v Verono). Južna železnica je postala mogočen gospodarski subjekt, saj je na svojem vrhuncu imela v lasti 3.133 kilometrov prog, medtem ko imajo, za primerjavo, Slovenske železnice danes 1228 kilometrov prog. Maribor se je znašel v samem središču tega omrežja, zato ni čudno, da je Južna železnica istega leta 1863, ko je dokončala etapo Maribor–Celovec, zasnovala v Mariboru na Studencih tudi svojo glavno, osrednjo delavnico. Prvotni, dvotirni leseni most prek Drave iz leta 1846 je bil zdaj zastarel in pretesen, zato ga je kmalu zamenjal jekleni most s tremi tiri, zgrajen v letih 1864–66, ki je olajšal komunikacijo s Koroško progo in z novo delavnico. Južna železnica se je seveda zavedala, da je treba poskrbeti za številne tuje delavce, ki so se priselili v Maribor, zato je na Studencih hkrati zgradila vzorno delavsko kolonijo. Gradnjo Koroške proge pa je nadaljevala tako, da je leta 1864 dosegla Beljak in leta 1871 po dolini Pustertal Tirolsko, namreč vozlišče Franzensfeste (danes Fortezza v italijanski Južni Tirolski), pred tem pa je leta 1867 zgradila preko Brennerja in Fortezze zvezo Innsbruck–Bolzano in tako spojila severni in južni del svoje Tirolske železnice. S tem je dosegla svoj poglobitveni strateški cilj.

Južna železnica je bila debelo desetletje na Koroškem brez konkurence, potem pa so tudi tu, kakor tudi drugod, vzniknile iniciative za gradnjo od nje neodvisnih prog. Tako je 1879 država dala zgraditi progo Dravograd–Wolfsberg, z namenom doseči Knittelfeld na Rudolfovi železnici. Ker državnih železnic v tem času ni bilo, je bilo



Županja občine Dravograd, Marijana Cigala, in direktorica, članica posloводства SŽ, Jelka Šinkovec Funduk, reže trak ob odprtju razstave (foto: Miško Kranjec)

obratovanje prepuščeno Južni železnici. Leta 1899 je iz Dravograda stekla proga na jug, do Velenja, in se navezala na progo Celje–Velenje, zgrajeno 1891 v okviru Štajerskih deželnih železnic. Zdaj je tudi Dravograd postal železniško križišče. Ker je država medtem spoznala, da je najbolje poddržati številne železnice, nesposobne življenja, so bile leta 1884 ustanovljene Cesarsko-kraljeve avstrijske državne železnice (s kratico: kkStB), ki so postopoma prevzele obratovanje tudi na tej novi povezavi sever–jug.

Geopolitične spremembe leta 1918 so Koroški progi odvzele skoraj ves mednarodni

pomen. Je pa preko Dravograda potekal koridorski promet, saj so Avstrijci tod vozili vlake med Celovcem in Wolfsbergom. Leta 1964 pa so zgradili Podjunsko progo Pliberk–Šentpavel in se s tem izognili vožnji čez ozemlje Jugoslavije. S tem je postala proga Dravograd–Labot odveč, in je že naslednjega leta prenehala obratovati. Leta 1968 je ta usoda doletela tudi progo proti Velenju, od katere je ostal le industrijski tir do Otiškega Vrha. Več o zgodovini in potovanju po Koroški progi si lahko preberete v članku Po železnici v objemu Drave, avtorja Nenada Patačka, v lanskem septembrski izdaji Nove proge.

Gonilo gospodarstva na Prevaljah

Na Prevaljah, kjer je železnica, tako kot ob mnogih drugih slovenskih krajih ob njej, omogočila razmah gospodarstva, so ob obletnici prihoda prvega vlaka pripravili več prireditev. V kraju je ob prihodu prvega vlaka že delovala železarna, ki ji je železniška proga pa omogočila velik napredek pri transportu. Tračnice, ki so jih izdelovali v prevalski železarni, so namreč do prihoda železnice prevažali s konjsko vprego. Ob zvokih Godbe Slovenskih železnic Zi-



Železničarske uniforme nekoč (foto: Miško Kranjec)



Slovesnost ob zvokih
Godbe Slovenskih železnic Zidani Most
(foto: Miško Kranjec)

dani Most so v petek 31. maja dopoldne na železniški postaji Prevalje odkrili spominsko ploščo ob 150-letnici proge, ki jo je oblikoval arhitekt Borut Bončina.

Železniška postaja v Prevaljah je ob odprtju proge veljala za eno najlepših železniških stavb ob železnici. Po njenem vzoru so nastale mnoge avstro-ogrske postaje.

Slovesnost ob 150-letnici proge in odprtje razstave na postaji Dravograd

Častitljivo obletnico proge so na osrednji prireditvi zaznamovali tudi na železniški postaji v Dravogradu. Županja Dravograda je poudarila pomembnost železnice za Koroško in občino, saj je Dravograd predstavljal pomembno križišče na progi, kjer se je odcepila savinjska proga proti Celju in proti Labotu. Slavnostna govornica je bila direktorica, članica posloводства Slovenskih železnic, Jelka Šinkovec Funduk. Zbranim je povedala, bodo Slovenske železnice kljub ne ravno navdušujočim časom, skupaj z državo in lokalnim gospodarstvom zagotavljale nadaljnji razvoj železniške proge skozi prekrasno Koroško, prebivalcem, gospodarstvu in turizmu na Koroškem pa omogočale varne, zanesljive prevoze, ki so hkrati tudi ekološko najbolj sprejemljivi. Z županjo občine Dravograd, Marijano Cigala, sta po slovesnosti odprli tudi zanimivo in edinstveno razstavo O zgodovini železnice na

Razstava: O zgodovini železnice na Koroškem

Avtor razstave, Zmago Kotnik, se že od svojega prihoda na Slovenske železnice ukvarja z zbiranjem železniških zgodovinskih artefaktov in vsebine. Pri zbiranju gradiva za razstavo se je oprl na Železniški muzej Slovenskih železnic, Društvo ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje, Koroški pokrajinski muzej, na velikega poznavalca železniške zgodovine Karla Rustjo, Franca Mlinarja ter številne druge dejavne posameznike. Ogromno razstavljenega gradiva pa je seveda iz Zmagove bogate lastne zbirke.



Z leve proti desni, Zmago Kotnik, županja Marijana Cigala, Tatjana Petek, Jelka Šinkovec Funduk in Irena Klep (foto: Miško Kranjec)



Zmago Kotnik ob modelu nekdanjega koroškega železničarja (foto: Miško Kranjec)

Koroškem, ki jo je postavil naš železničar, prometnik na postaji Dravograd, Zmago Kotnik. Razstava je postavljena v hodniku in čakalnici na železniški postaji Dravograd.

Prireditve, ki je potekala ob razstavljeni muzejski lokomotivi z oznako 18-005, in so jo organizirali sodelavci s Slovenskih železnic, je po besedah organizatorjev nastajala ob odličnem sodelovanju z lokalno skupnostjo.

Za še bolj prijetno ozračje na prireditvi so skrbeli godbeniki in godbenice Godbe Slovenskih železnic Zidani Most in Folklorna skupina Košuta iz Poljčan.

Dobro je bilo poskrbljeno tudi za mlajše železniške navdušence, saj so se lahko peljali z miniaturnim vlakom, ki ga je upravljal prometnik Janko Mikulič.

Kljub rahlo deževnem vremenu so udeleženci prireditve preživeli prijeten dan, napolnjen z glasbo, pogostitvami, železniškimi pogovori ter v spoznavanju bogate železniške zgodovine, ki je na Koroškem nadvse živa.

Koroška proga po jubileju

Z leti je obseg železniškega prometa čedalje bolj padal, tako da je Koroški progi pred

leti že resno grozila ukinitve. O prometu na Koroški progi je direktor Potniškega prometa, Boštjan Koren, povedal: »Želimo si, da bi čim več ljudi uporabljalo javni potniški promet, in prepričan sem, da se nam za prihodnost Koroške proge ni treba bati.«

Proga v objemu Drave je dokazala, da je prava klena Korošica. Tudi po stoletju in pol velikih političnih in družbenih sprememb je proga med Mariborom in Holmcem za številne domačine nepogrešljiva pri njihovih vsakdanjih poteh v službo in šolo. Čedalje pogosteje pa vlak izberejo tudi turisti, ki z njim odkrivajo lepote Koroške.



(foto Zmago Kotnik)



Miniaturna lokomotiva je poskrbela za veliko veselje med najmlajšimi (foto: Miško Kranjec)

Prva revizija večsistemske električne lokomotive vrste 541

V petek, 14. junija, je SŽ-VIT, po uspešno opravljeni obremenilni vožnji, Tovornemu prometu SŽ predal prvo lokomotivo iz družine večsistemskih električnih lokomotiv Siemens ES64U4, ki je bila v revizijskem popravilu v ljubljanskih delavnicah SŽ-VIT in delavnicah ÖBB TS v Linzu.

Prvo lokomotivo za revizijo z oznako 541-004 so v SŽ-VIT v delavnico prevzeli v začetku maja, v skladu z načrtom vstopov lokomotiv v revizijsko popravilo.

Na lokomotivi so opravili srednjo revizijo po opisu del in navodilih proizvajalca. Koš lokomotive so pregledali in obnovili v ljubljanskih delavnicah, revizirana podstavna vozička pa so dobili iz delavnice ÖBB TS

v Linzu. V tamkajšnji delavnici je potekalo tudi izobraževanje naših delavcev o vzdrževanju komponent pred revizijo.

Potek revizije

Ob vstopu v delavnico so najprej opravili vstopno kontrolo pod napetostjo in vizualno kontrolo, sledila so dela, ki jih določa revizija takšnega vozila. Na košu so izvedli naslednja dela: menjavo ležajev vseh ventilatorjev, obnovo izbirnih stikal, izgradnjo, obnovo, čiščenje in vgradnjo zavorne plošče s pnevmatiko, pregled kompresorja, glavnih pretvornikov, zavornih uporov, hladilnih stolpov, na analizo so poslali olje glavnega transformatorja. Hkrati so preverili delovanje vseh naprav

v vozniki kabini in očistili klimatsko napravo, na zunanosti lokomotive pa obnovili barvo in napise, kjer je bilo potrebno, ter pregledali vlečne in odbojne naprave.

Revizija podstavnih vozičkov

Pri reviziji podstavnih vozičkov so v Linzu opravili naslednja dela: obnovo in preizkus hidravličnih amortizerjev, zamenjavo gumi elementov na trikotnih vodilih kolesnih dvojic, zamenjavo gumijastih vzmeti na ležaju kraljevega čepa, pranje in mazanje ležajev kolesnih dvojic skupaj z monobloki, umerjanje primarnih in sekundarnih vzmeti pod obremenitvijo, pregled in čiščenje asinhronskih vlečnih motorjev. Pri podstavnem vo-

zičku, ki so ga v SŽ VIT namestili pod lokomotivo 541-004, zamenjava monoblok koles ni bila potrebna, saj so bila ta zamenjana že prej.

Po opravljenih revizijskih delih je sledilo sestavljanje lokomotive, kontrola pod batrijsko napetostjo in kontrola pod vozno mrežo (3 kV in 15 kV na Jesenicah), kjer preverimo vleko. Na obremenilni vožnji do Jesenic in nazaj nismo ugotovili nobenih napak, tako da smo lokomotivo lahko takoj predali lastniku.

Prvi živi, na kateri smo opravili revizijo, želimo srečne poti, septembra pa že pričakujemo naslednjo lokomotivo od 31, ki so še predvidene za revizijsko popravilo.

SŽ-VIT



Živa z oznako 541-004 na poskusni vožnji po reviziji (foto: Miško Kranjec)

Dobovske delavnice odprle vrata na francoski trg

Konec maja je podjetje SŽ-VIT za delavnico v Dobovi pridobilo potrdilo o skladnosti vzdrževanja tovornih vagonov z zahtevami Francoskih železnic (SNCF). Presoja delavnic je bila opravljena oktobra lani, uradno potrdilo pa so v SŽ-VIT prejeli po odpravi manjših neskladnosti.

Postopek in presojanje

Postopek pridobitve dovoljenja se je začel lani v začetku poletja zaradi zanimanja novih kupcev iz portfelja, ki ga pokriva regulativi SNCF ITM 70

002 in ITM 70 003. Presojanje delavnic je potekalo enako kot za druge tuje kupce in se je dotikalo vseh področij vzdrževanja tovornih vagonov. Presojalo se je vse, od organiziranosti podjetja, neporušnih preiskav, varilskih dovoljenj, tlačne opreme ter vseh področij vzdrževanja tovornega vagona, zavornih elementov, nadgradnje, specialnih mehanizmov, podstavnih vozičkov, vlečne in odbojne naprave.

Pri presoji so presojevalci ugotovili, da bo treba poglobiti poznavanje navodila ITM, pokazala se je tudi potreba po

nekaterih specialnih merilih, predvsem za potrebe meritev kolesnih dvojic. V SŽ-VIT so neskladnosti hitro odpravili in izvedli izobraževanje zaposlenih po ITM ter nakupili ustrezno opremo.

Certificiranje naših delavnic s strani francoskih železnic odpira vrata do novih kupcev in pomeni izpolnitev zahtev certifi-

ta za že obstoječe partnerje, na primer za Atir-Rail in VTG Francija (za vagoni, ki so registrirani v Franciji). Za prihodnost naših delavnic je pridobitev potrdila izrednega pomena, saj se s tem odpira nov, večji trg, hkrati pa je to potrditev dobrega dela in prizadevanj zunaj meja Slovenije.

SŽ-VIT

Potrdilo o skladnosti vzdrževanja z navodili SNCF (1. stopnja) potrjuje, da so naše delavnice usposobljene za vzdrževanje tovornih vagonov, za določene vrste popravil na tovornih vagonih in podstavnih vozičkih ter za izredna popravila po navodilih francoskih železnic.

Zgodbe v kolažu

»Enkrat v prihodnosti, ko v ljudeh ne bo več toliko pohlepa, ko nam bo konjiček dovolj zaupal, bo sam prišel na plan ...«

Tako je zapisal Boris Koteski v spremnem besedilu svoje druge razstave, ki jo je postavil na stopnišču upravne stavbe SŽ-VIT v Ljubljani. Seveda gre za legendo o zlatem konjičku in ajdovski hiši z gore Podgrad nad

vasjo Vranje. Borisova razstava kolažev je polna takšnih zgodb, anekdot, legend, ki jih s skrbno izbranimi predmeti povezuje z aktualnim dogajanjem v svetu.

Sprehod po stopnišču stavbe SŽ-VIT v Ljubljani tako postane pravo umetniško doživetje, saj kolaž že kot tehnika sama po sebi preseneti gledalca, ko pa se zazremo ne samo v motiv, temveč tudi v posamezne dele, pa ti resnično navdušijo. Razstava Zgodbe v kolažu bo stopnišče krasila do konca julija, potem pa se bo preselila še na druge kraje.

»Kolaž ali lepljenka je slikarska tehnika, ki se je pojavila pred sto leti, v takratnem iskanju novih slikarskih smeri. Pravijo, da je s pojavom kolaža „slikarstvo izgubilo svojo nedolžnost“. Kolaž ponuja veliko kreativne svobode, ne osredotoči se na detajle motiva. Pozornost bolj posveča kompoziciji, razporeditvi predmetov na platnu



Zgodba o zlatem konjičku, avtor Boris Koteski



Stara 510 let, avtor Boris Koteski

in na njihovo barvno soodvisnost. Pozneje se pojavil še asambláž, kar pomeni, da se slika ustvarja še v tretji dimenziji – lepljenje predmetov na slikarsko predlogo.» (Boris Koteski)

SŽ-VIT

Slovenske železnice sodelujejo pri projektu Botrstva

Sapramiška, znana literarna junakinja Svetlane Makarovič, ki simbolizira projekt Botrstva, potuje od botra do botra z vlaki Slovenskih železnic. V začetku junija je deset dni gostovala na Slovenskih železnicah. Prvi dan je Sapramiška na SŽ spoznava la delo blagajnikov Slovenskih železnic, ki so imeli v začetku junija ogromno dela s prodajo junijskih šolskih abonentskih vozovnic. Čudovit sončen dan je naslednje dni Sapramiško zva bil, da je odpotovala z vlakom na slovensko obalo. Obiskala in

spoznala je delo sprevodnikov, prometnikov in mnogih drugih na SŽ in se med drugim ustavila tudi v Železniškem muzeju SŽ.

Desetega junija so se s Sapramiško, ki so jo oživel animatorji in igralci iz Lutkovnega gledališča v Ljubljani, srečali tudi otroci zaposlenih na SŽ. S Sapramiško so preživeli prijetne popoldanske ure v avli upravne stavbe SŽ.

O poti in gostovanju Sapramiške na Slovenskih železnicah pa si lahko več preberete tudi na naših socialnih omrežjih.



Sapramiška v Infocentru, z informatorko Kristino Prah

Kaj je projekt Botrstvo?

Projekt Botrstvo je način pomoči otrokom in mladostnikom v Sloveniji, ki so zaradi hude materialne, socialne, zdravstvene ali družinske stiske ogroženi, prikrajšani in socialno izločeni. K temu projektu smo se pridružile tudi Slovenske železnice, ki omogočamo Sapramiški, da od botra do botra potuje z vlaki. Potovanje z vlaki pa bomo omogočili tudi omenjenim otrokom. Odpeljali jih bomo na kopanje na morje ali na ogled slovenskih zgodovinskih mest in Škocjanskih jam. Več o projektu Botrstvo si lahko preberete na spletni strani Vala 202.



Sapramiška z ravnateljem Železniškega muzeja SŽ, Mladenom Bogićem



Delo sprevodnika je razložil Kristjan Strgaršek



Sapramiška in sprevodnik Luka Perić na ljubljanski železniški postaji

Borsig na Bohinjski progi

Letos se je na Bohinjsko progo, kjer je nazadnje vozila leta 2006, ob stoletnici proge, vrnila lokomotiva Borsig 06 018. Mogočna lokomotiva, ki je bila izdelana 1930, je vlekla posebni vlak, ki je vozil ob obletnici proge.

Letos so lokomotivo v Železniškem muzeju SŽ obnovili, in zdaj spet vleče muzejski vlak na Bohinjski progi, med Jesenicami in Novo Gorico. Muzejski vlak s čudovito lokomotivo Borsig lahko na Bohinjski progi občudujete vse poletje in v začetku jeseni.



Borsig 06.018 na Bohinjski progi blizu Podhoma (foto: Dave Collier)

Izobraževanje vodij vlakov in vlakovnih revizorjev

Med dvanajstim in devetnajstim junijem je na SŽ potekalo izobraževanje vodij vlakov in vlakovnih revizorjev. Tema izobraževanja je bilo vzdrževanje notranjega reda na SŽ ter pooblastila, ki jih imajo izvršilni delavci pri delu na vlaku, ter meje njihovih pristojnosti. Vodjem vlakov in revizorjem so predstavili tudi delo policije in natančne postopke, kdaj se v konflikte vključijo policisti. Na



Udeleženci izobraževanja o vzdrževanju notranjega reda na SŽ

predavanjih je sodeloval tudi Predrag Baković, strokovnjak iz generalne policijske uprave.

Odzivi organizatorjev in udeležencev so bili zelo dobri. Strinjali so se, da so takšna izobraževanja dobrodošla in da je dobro, da bi bila odslej še bolj pogosto na urnikih. Naslednje izobraževanje o vzdrževanju notranjega reda na SŽ, ki se ga bodo udeležili sprevodniki, bo septembra.

Skupaj na tirih – obisk deleg

Konec aprila je bila na obisku na SŽ delegacija UIC. V njej so bili direktor oddelka UIC za železniški sistem, Hans-Günther Kersten, višji svetovalec za sisteme ERTMS in druge tehnične zadeve, Piero Petruccioli, in Dennis Schut, vodja oddelka UIC za raziskave.

Vsebine pogovorov

Pogovor s strokovnjaki, ki železniški sistem poznajo do podrobnosti, je vedno koristen in dobrodošel pri iskanju odgovorov in rešitev na odprta vprašanja, obenem pa seveda izčrpen vir novih informacij in podatkov.

Pogovori so se gibal od optimalnih organizacijskih oblik podjetij v železniškem sektorju, relacij med različnimi deležniki v železniškem sektorju – med nacionalnimi in evropskimi var-

nostni organi, infrastrukturnimi upravljavci in prevozniki – od potencialov železnic, odnosov do proizvajalcev oziroma dobaviteljev opreme, tehničnih rešitev na najrazličnejših strokovnih področjih s posebnim poudarkom na sistemu ERTMS, ipd.

Čeprav se včasih dozdeva, da težave, s katerimi se srečujemo pri vsakodnevnem delu ali na strateški ravni, ki so videti skoraj nepremagljive ali nerešljive, obstajajo samo pri nas, se skozi takšna srečanja jasno razkrije, da ni tako. S podobnimi težavami kot pri nas so se in se še vedno srečujejo tudi v tujini. Pomembno je vedeti, da rešitve obstajajo, in to ne samo na papirju ali v lepo pripravljениh predstavitev svetovalcev, temveč obstajajo operativno. Najboljše rešitve lahko pripravijo samo tisti, ki železniški sistem v resnici poznajo.

Vsa pohvala vodstvu SŽ, da se je odločilo poiskati mnenje UIC pri pripravi predlogov in preverjanju svojih rešitev. Hans-Günther Kersten, direktor oddelka UIC za železniški sistem.

Dogajanje na srečanju

Prvi dan je srečanje potekalo v Stekljeni dvorani upravne stavbe SŽ v Ljubljani, kjer smo kolegom iz UIC najprej predstavili ključne podatke o Skupini SŽ, projekte UIC, v katerih sodelujemo, nekatere naše ključne aktivnosti in načrte na področju novih tehnoloških rešitev. Na drugi strani so bile za vse udeležence, predstavnike vseh povezanih družb SŽ, zanimive informacije, ki so jih kolegi iz UIC predstavili v svojih prezentacijah. Aktivnosti v okviru UIC, sodelovanje in ak-



Boris Gombač iz Prometnega inštituta Ljubljana

tivno delovanje z evropskimi institucijami in v različnih združenjih, dogajanje na globalnih



Sestanek s predstavniki Slovenskih železnic

racije UIC



Dennis Schut, vodja oddelka UIC za raziskave

in lokalnih železniških trgih, usmeritve delovanja UIC v prihodnje, vidiki pričakovanega nadaljnjega razvoja sektorja, tehnologij ... Vse skupaj je bilo odlična iztočnica za konstruktivno nadaljevanje pogovora, ki se je potegnil kar precej čez predvideni zaključek prvega dne obiska.

Drugi dan obiska je bil namenjen ogledu nadgradnje proge Grosuplje-Kočevje in strokovnim pogovorom o vprašanih sistema ERTMS, na vseevropski ravni kot tudi konkretno na slovenskem železniškem omrežju. Jutranji odhod drezine iz Ljubljane proti Ribnici in poznopopoldanska vrnitev sta potekala skladno z voznim redom. Vmes pa je bilo veliko strokovne razprave in, za kolege iz UIC, presenetljivih detajlov. Rešitev zavarovanja postaje Grosuplje s sistemom ROSP (kombinacija mehanske in relejne tehnike), izvajanje del na progi Grosuplje-Kočevje v živo in gradnja podhoda ter drugega spodnjega ustroja na



Delegacija pred odhodom v drezino na ogled nadgradnje proge Grosuplje-Kočevje

postaji Ribnica so samo nekateri. Živahna in vsebinska je bila tudi razprava o načinu zavarovanja te proge s SV napravami, kjer se trenutno še razrešujejo dileme, pri čemer pa nam bo UIC priskočil na pomoč s svojimi strokovnjaki in izkušnjami iz drugih držav.

Skladni z namenom obiska, ki je bil vsebinske in delovne narave, so bili tudi zaključki.

Z UIC bomo nadaljevali sodelovanje in iskali več izmenjav

izkušenj, intenzivnejše vključevanje strokovnjakov Slovenskih železnic v različne strokovne skupine v okviru UIC-ja ter skupaj s kolegi iz UIC-ja poiskali optimalne rešitve in jih uporabili v praksi.



Med ogledom del na progi Grosuplje-Kočevje

»Čustev, ki nas prevladajo,
ne moremo sami izbirati.«

Paul Ekman

Izražanje čustev na delovnem

»Kako si?« je pogosto pozdrav, ko srečamo prijatelja, znanca, sodelavca. V odgovor dobimo ali tudi sami rečemo: »Dobro, hvala!« Kaj je tisto »dobro«, ali včasih tudi »slabo«? Kaj vse se skriva, in nosimo v sebi, za to preprosto besedo »dobro«?

Če je človek v stiku s samim sabo, bo znal ubesediti svoje občutke in svoje doživljanje. Žal pa nas (običajno) v primarni družini in v družbi niso vzgajali, da bi se zavedali svojih občutkov in svojega doživljanja in da bi smeli te občutke tudi izražati. Zato se pogosto dogaja, da svojih občutkov in doživljanja ne znamo opisati ali ga opisujemo nejasno. Pogosto se poglobitna čustva, kot so jeza, žalost, strah in veselje, med sabo prepletajo in doživljanje mešanih občutij označimo kot tesnobo, nezadovoljstvo, razočaranje, apatijo ali s preprosto besedo slabo ipd. Pri tem se postavlja vprašanje, kako priti v stik s samim sabo? Kako ubesediti to, kar čutimo in katero čustvo v danem trenutku doživljamo?

Kaj so čustva?

Slovar Slovenskega knjižnega jezika opredeljuje čustvo kot »duševni proces ali stanje, ki je posledica odnosa med človekom in okoljem«. Čustvo je torej rezultat ali posledica dražljaja, ki ga človek sprejema iz okolja ali iz odnosa z drugim človekom. Dražljaj v nadaljevanju v človeku sproža določene občutke, ki so posledica oziroma rezultat kemičnih procesov in nevrofizioloških zapisov v možganih in so se v slednjih zapisovali od najzgodnejšega obdobja posameznikovega življenja naprej. Ti zapisi pa so spet rezultat ali posledica vzgaje in izkušenj najzgodnejših od-

nosov ter so nekakšen pečat za vse nadaljnje zmožnosti vzpostavljanja in ohranjanja ter doživljanja medsebojnih odnosov v odraslosti.

Ti najzgodnejši odnosi nas pogosto zaznamujejo tudi s prepovedjo izražanja čustev. Če dobi otrok od staršev prepoved izražanja svojih čustev in svojih potreb, bo tudi kot odrasel težko prepoznaval in ubesediti svoje občutke in svoje doživljanje. Težko se bo zavedal tudi svojih potreb, ki pa bodo na nezavedni ravni usmerjale in pomembno vplivale na njegovo vedenje, mišljenje in doživljanje.

Daniel Goleman je opredelil **čustvenost** kot »večplastno zmožnost, ki določa, kako dobro bomo znali uporabiti druge spretnosti, tudi intelekt«. Zato so po njegovem prepričanju ljudje z visoko razvitimi čustvenimi spretnostmi bolj zadovoljni s svojim življenjem, so učinkovitejši in vsestransko uspešnejši.

Izražanje čustev na delovnem mestu

Kako pa je z izražanjem čustev na delovnem mestu? Dolgo je veljalo mnenje, da izražanje čustev ni primerno za odraslega človeka, še posebno ne na delovnem mestu. Od posameznika na delovnem mestu se pričakuje, da je čim bolj učinkovit, kar naj bi bilo mogoče le, če razmišlja in ostaja na področju razuma, dejstev, predpisov. To je po mnenju in predstavah mnogih odraz profesionalnosti na delovnem mestu. Za čustva na delovnem mestu naj torej ne bi bilo prostora. Čustva se pripisujejo otrokom in »nezrelim« osebam. Za »normalne« odrasle osebe pa izražanje čustev, tudi na delovnem mestu, po mnenju mnogih ni primerno in ni sprejemljivo.

Kljub morda danes še vedno takšnemu prepričanju, pa smo ljudje senzibilna, čustvena bitja, ki zaznavamo dražljaje iz okolja. Ti v nas sprožajo določene občutke, s tem pa posledično tudi doživljanje. Vplivajo na naše počutje, razpoloženje, voljo in končno tudi na naš uspeh pri delu. Novejša znanstvena spoznanja dajejo velik pomen občutkom in posameznikovega doživljanju, kar je pogosto celo pomembnejše od golih razumskih dejstev. Tudi iz lastnih izkušenj vemo, da če prevladajo na primer čustva jeze, zaljublje-

V izogib zgoraj navedenemu je smiselno, da posameznik na delovnem mestu z odkrito in odprto komunikacijo izraža svoje mnenje, svoje občutke, želje, potrebe in svoja stališča. Le tako lahko konstruktivno sodeluje in prispeva k prístnim odnosom v podjetju in s tem k njegovim uspehom.

Čustvena inteligenca na delovnem mestu

V zadnjih desetletjih se veliko poudarja pomen čustvene inteligence na delovnem mestu,



nosti ... da odpove moč razuma, argumentov in celo naša inteligenca.

Posameznik, ki svojih čustev ne izrazi in ne ubesedi, jih potlačuje, dolgoročno škoduje svojemu zdravju. Na primer jeza, ki jo čuti, pa jo potlači in zanika, se dejansko obrne proti njemu samemu. To je agresija proti samemu sebi. V žalosti se smili samemu sebi in posledično samega sebe spremeni v žrtev. Strahu pa dodaja energijo, kar ga še povečuje in ga na koncu popolnoma prežame.

predvsem pri vodilnih in vodstvenih delavcih. Pod pojmom čustvene inteligence razumemo predvsem:

- posameznikovo sposobnost natančnega zaznavanja in izražanja čustev,
- zavestno občutenje čustev,
- sposobnost razumevanja ozadij svojih čustev in čustev drugega ter funkcionalno odzivanje nanje,
- sposobnost obvladovanja in uravnavanja čustev.

Hendrie Weisinger je zapisal, da »pomankanje čustvene

mestu

intelligence onemogoča rast in uspeh tako posameznika kot podjetja» oziroma da »je mogoče s pomočjo čustvene intelligence doseči dobre rezultate na osebni kot organizacijski ravni«.

Vloga čustev

Dražljaj, ki v nas sproži določeno čustvo, telo aktivira k nekemu odzivu, reakciji, pri čemer telo teži k ponovni vzpostavitvi ravnovesja oziroma k zmanjšanju ali odpravi prvotnega dražljaja, ki je v nas to čustvo spro-

Vesetje pomirja duha in telo in teži k ponavljanju dejanj, ki dajejo občutek zadovoljstva, radosti in harmonije.

Vsakdanji dogodki, srečanja s prijatelji, sodelavci ... v nas prebujajo čustveno telesne reakcije, ki jih doživljamo kot določeno čustvo. Če smo v stiku s sabo (če torej vemo, kdo smo, kaj želimo in potrebujemo), potem lažje prepoznavamo svoje občutke in čustva. Z drugimi besedami to pomeni, da v nekem trenutku vemo, kako se počutimo in kaj čutimo. Na primer zavedamo se čustva jeze, ker nam

nam je lahko v pomoč delo na sebi, ki spodbuja čustveno inteligenco.

Čustvena inteligenca na delovnem mestu

Podjetja, ki se zavedajo vpliva dobrih medsebojnih odnosov na delovnem mestu, pošiljajo delavce na ustrezna usposabljanja, kjer z določenimi treningi pridobivajo znanje in razvijajo spretnosti za bolj funkcionalno odzivanje v posameznih situacijah na delovnem mestu.

Vsi pa lahko izkoristimo svoje delovno okolje in se pri sodelavcih v medsebojnih odnosih učimo čustvene inteligence. Delovno okolje je povsem naraven prostor učenja in pridobivanja znanja in spretnosti. Kajti človek se lahko spreminja samo v odnosu. Usmerjanje tretjega je pri tem lahko pomoč za lažje razumevanje določenih /bolečih/ situacij, za lažje sprejemanje dejstev in spreminjanje starih naučenih vzorcev vedenja, mišljenja in čustvovanja. Od nas samih pa je odvisno, ali želimo izkoristiti dragocene informacije o čustvih, ki jih doživljamo, in s tem izboljšati kvaliteto svojega življenja, medsebojnih odnosov in s tem povečati tudi potenciala za večjo ustvarjalnost, krea-

tivnost in uspešnost pri svojem delu.

Informacije o čustvih lahko koristno uporabimo, če jih najprej prepoznamo in posledično lažje razumemo. Razumevanje čustev nam koristi za funkcionalno odzivanje v posameznih situacijah in medsebojnih odnosih. Pri tem pa se sami dobro počutimo, ker vemo, zakaj se v določeni situaciji tako počutimo in kaj lahko storimo, da negativne občutke (informacije čustev) spremenimo z našimi aktivnostmi, spretno komunikacijo – kot rezultat naše čustvene inteligence.

Razumevanje lastnih čustev nam bo pomagalo k lažjemu razumevanju čustev drugega in k našemu ustrežnejšemu odzivanju na dražljaje okolja, kamor spada tudi delovno okolje, v katerem preživimo velik del svojega življenja.

Čustva so zelo pomembna, ker se iz njih lahko veliko naučimo o nas samih, našem vedenju in odzivanju v posameznih, zlasti kritičnih, situacijah. Lahko rečemo, da so čustva naši učitelji, če jim znamo prisluhniti. Učenje pa povečuje razmišljanje in iskanje odgovorov na vprašanja, kako se počutimo v določenih situacijah in zakaj se tako počutimo, kot se počutimo?



žilo. Čustva nas torej spodbujajo k določeni aktivnosti. Dobro je, če se ta odrazi v ustvarjalnosti in kreativnosti. Vsako čustvo pa ima neko svojo funkcijo.

Jeza, ki v telesu sproži val energije, teži k spremembi vedenja in samozaščiti, kar posamezniku omogoči, da se zna postaviti zase in s tem drugemu postaviti meje.

Strah sproži plaz hormonov, ki pripravijo telo v splošno pripravljenost za akcijo ali pobeg.

Žalost hromi moč in energijo za življenjsko ustvarjalnost in kreativnost.

je nekdo storil krivico. Zaznamo žalost, ker nas v timu ne upoštevajo. Lahko čutimo strah, ker se bojimo, da ne bomo kos določeni nalogi, ki nam jo je dodelil nadrejeni. Lahko pa občutimo veselje, ker delo poteka po načrtu in dosežemo zastavljene cilje in rezultate.

Težava nastane, če se med sabo prepletajo različna čustva, pa o njih ne razmišljamo in jih ne prepoznamo. Takrat ne vemo, zakaj se tako počutimo in posledično ne vemo, kaj narediti in kako najti izhod iz takšnega stanja? Da bi to zmogli,

»Odkar razmišljam o svojih čustvih in sem pozoren na svoje doživljanje, je moje življenje drugačno, bolj polno, bolj kvalitetno. Razmišljati o čustvih je naporno, to je res, vendar je moje življenje zdaj drugačno. Ko analiziram svoja čustva in iščem ozadja, zakaj se mi neko čustvo pojavi, se mi zdi, kot da se mi je odprl nov svet, ki ga do zdaj nisem poznal. Spominjam se, da sem tudi prej nekaj čutil, vendar nisem bil na to pozoren in sem ta čustva potlačeval in jih zanikal. Bilo mi je pretežko se soočiti z občutki, ki sem jih doživljal. Zdaj vem, da je soočanje s čustvi nujno, če hočem živeti svoje življenje pristno, kvalitetno in ga občutiti v vsej polnosti. Prej življenja nisem občutil, šlo je mimo mene, in zdaj se zavedam, kaj vse sem zaradi tega zamudil.« J.M., 42 let

Zadnja vožnja velike lokomotive

Kenedi, adijo!



Kenedi 661-032 uvaža z vlakom 52370 na postajo Ljubljana Severna.



Kenedi je ime, ki priključuje železničarjem in ljubiteljem vlakov povsem drugačne asociacije kot navadnim smrtnikom. Je sinonim za, vsaj doslej, najboljšo in verjetno tudi najštevilčnejšo vrsto lokomotiv, ki so kdaj koli vozile po progah nekdanje Jugoslavije. 218 dizel-električnih lokomotiv z močjo 1.454 kW, ali 1950 KM po starem, so izdelali v letih 1960 in 1961, v času predsednikovanja J. F. Kennedyja, ter nato še v letih od 1970 do 72, v General Motorsovih tovarnah v ameriškem La Grangeu in kanadskem Londonu. Del teh lokomotiv so Jugoslovanske železnice dobile kot pomoč, del pa pod ugodnim posojilom. Kenediji, uradno lokomotive serije 661, so se izjemno

obnesli na vseh vrstah prog ter v vsakih razmerah, in čeprav njihov prihod ni ravno zadal neposrednega smrtnega udarca parnim lokomotivam, je močno pospešil njihovo izumrtje.

Slovenske železnice so dobile le majhen delež teh lokomotiv, vsega enajst. Uporabljene so bile predvsem za ekspresne vlake ter za vleko tovornih vlakov na goriški in na novo zgrajeni in še neelektrificirani koprski progi. S prihodom novejših dizel lokomotiv v začetku 70. in 80. let se je njihov pomen zmanjšal, in počasi so se preselile na stranske proge. Sredi 90-tih so bile štiri prodane hrvaškim in ena srbskim železnicam, tri pa so bile odstavljene in danes stojijo v žalostnem stanju na

Po kratkem premiku na postaji Ljubljana Moste je ostala le še kratka pot do Zaloge.



Strojevodja Veljko Lazič, v čakanju na »prosto« v Zalogu





Še zadnjič s polno hitrostjo, skoraj. Pot je bila prekratka



Pomočnik Zdenko Kušlakovič z nalogom za strojno vožnjo 59012 do Ljubljane.

mariborskih odstavnih tirih, operativna pa sta ostala le še dva kenedija, 032 in 164.

Letošnji 17. maj je bil dan, ko se je na slovenskih tirih končalo, vsaj tako kaže, obdobje kenedijev. Izteklo se je revizijsko obdobje še zadnjemu od obeh doslej operativnih kenedijev, 661-032, ki je »služboval« v Novem mestu. Ko je na večer tega dne pripeljal iz Novega mesta vlak 52370 v Ljubljano, so ga na Severni »obrnili« za zadnji kos poti do Zaloge, z vmesnim postankom na postaji Ljubljana Moste, kjer so odpeli nekaj vagonov.

V Zalogu se je kenedijeva delovna doba iztekla in ostala je samo še strojna vožnja do Ljubljane. Še vedno čilemu starcu je strojevodja Veljko Lazič privoščil, da njegov dvotaktni motor 567C še zadnjič zarjove z vso močjo in pokaže, da še ni za staro šaro. Ni trajalo dolgo, da smo drveli proti Ljubljani s 100 kilometri na uro in dosegli bi tudi maksimalno hitrost, 120 kilometrov na uro, a je bila žal pot prekratka in hitro je bilo treba zavirati. Kmalu zatem je bil kenedi parkiran na tiru pred pralnico, od koder je naslednje jutro, opran, kot se spodobi, odpeljal v Železniški muzej v Šiški. Množice, kot ga je pričakala tam, najbrž ni videl v vseh 52 letih.

Za zdaj je tako značilni glas njegovega motorja utihnil, a kot pravijo na SŽ, še vedno je v načrtu za revizijo, v tem pa je tudi upanje, da se bomo nekje ob tirih še srečali.



Vozna pot za vrnitev do Ljubljane še ni postavljena

Signal pove vse ...



Še zadnji pogled v slovo od dobrega in zvestega prijatelja. Do danes si bil stroj, delavec, od jutri pa le še muzejski eksponat.

Slovenija ob progi

Lokalne proge

Počasi se bližamo koncu spoznavanja slovenskih prog in krajev okoli njih. Za nadaljnje raziskovanje smo pripravili še zgodbe o lokalnih progah. Slovenijo ob lokalnih progah bomo opisali v več delih. V prvem delu opisujemo dve lokalni progi, Prvačina–Ajdoščina in Ljubljana–Kamnik. V naslednji številki sta na vrsti prigi Hrpelje–Kozina in Pivka–Ilirska Bistrica, kasneje pa lokalne proge na vzhodu Slovenije.

Železniška proga Prvačina–Ajdoščina

Današnja **ajdovska proga**, Prvačina–Ajdoščina, je bila odprta v začetku 20. stoletja, kot del vipavske proge Gorica–Ajdoščina. Že v začetku so obstajali načrti za podaljšanje proge do Vipave in Razdrtega, ter načrti za povezavo z Južno železnico v Postojni. Interesi vojske, sprememba državne uprave, pa tudi lokalna nesoglasja so preprečili, da bi se ti načrti uresničili. Štiri leta po odprtju ajdovske so zgradili tudi bohinjsko oziroma soško progo med Jesenicami, Gorico in Trstom, tako da je del proge med Gorico in Prvačino postal skupni del obeh prog. Med Vrtojbo in Šempetrom je proga potekala v obliki trikotnika, tako da sta imeli obe goriški postaji neposredno zvezo proti severu in jugu. Po drugi svetovni vojni je ajdovska proga izgubila na pomembnosti, med letoma 1968 in 1981 je bila celo zaprta za potniški promet. Leta



Reka Vipava pri Prvačini

1980 so progo delno obnovili, ker so pričakovali na celotnem soškem območju več prometa. Pričakovanja se žal niso uresničila. Danes ob delovnikih vozijo tovorni vlaki in dva para potniških vlakov, večino potnikov pa sestavljajo srednješolci, ki obiskujejo šole v Novi Gorici.

Proga Prvačina–Ajdoščina je dolga 15,3 kilometra. Na njej sta dva predora, Dornberk (226 m) in Dobravlje (98 m). Z višinskega preseka trase je vi-

dno, da je to hribovita proga. Največji vzpon je 16 promilov, od postaje do predora Dobravlje. Proga dvakrat premosti reko Vipavo, prvič takoj za postajo Prvačina, drugič pa za postajo Dornberk. Prvi most je skupen za obe progi, tisti proti Sežani in Ajdoščini. Kretnica za odcep je za mostom. Leta 1929 so ob prvem mostu zgradili še drugi most, tako da je imela vsaka proga svojega. V drugi svetovni vojni sta bila oba

mosta porušena, po vojni pa so obnovili le enega.

Za mostom proga zavije na levo in kmalu prispe do postajališča Dornberk vas. Dornberk, kraj, ki ima okrog tisoč prebivalcev, leži med obema progama, ajdovsko in kraško, zato ima tudi dve železniški postaji. Od postaje na progi proti Sežani do središča mesta pelje Gregorčičeva, od postaje na ajdovski progi pa Kolodvorska ulica.

Za predorom Dornberk se spet približamo reki Vipavi, ki teče vse do Ajdoščine na desni, včasih bližje progi, včasih bolj stran. Naslednje postajališče so Batuje, oddaljene dober kilometer od istoimenske vasi na hribu. Ob postajališču stoji tovarna, ki je imela svoj industrijski tir, danes pa svoje izdelke prevažajo s kamioni. Batuje so znane tudi po rock festivalu, ki se dogaja že enajsto leto zapored avgusta.

Postajališče Kamnje stoji tri kilometre od istoimenske vasi, bolj znana vas Brje pa je le kilo-

Pregled aktivnih lokalnih prog:

Proga	Dolžina	Odprtje	Opomba
Gornja Radgona–Ljutomer	23,0 km	16. 10. 1890	Samo za tovorni promet
Lendava–(Hrvaška)	5,2 km	19. 10. 1890	Samo za tovorni promet
Ljubljana Šiška–Kamnik	23,5 km	28. 1. 1891	
Celje–Velenje	37,7 km	28. 12. 1891	
Grosuplje–Kočevje	49,7 km	28. 9. 1893	Samo za tovorni promet
Novo mesto–Straža Toplice	8,3 km	1. 6. 1894	Samo za tovorni promet
Prvačina–Ajdoščina	15,3 km	1. 10. 1902	
Pivka–Ilirska Bistrica–(Hrvaška)	24,5 km	20. 6. 1973	
Hrpelje Kozina–Rakitovec–(Hrvaška)	19,2 km	20. 9. 1976	
Ormož–Središče–(Hrvaška)	11,6 km	24. 4. 1860	

meter stran. Zakaj se postajališče imenuje Kamnje in ne Brje, ni čisto jasno. Brje so vas na vrhu vipavskih hribov, od koder je lep pogled na dolino Vipave na vzhodu in Kras na zahodu.

Ko prispemo do postajališča Dobravlje, zagledamo na hribu pred nami Vipavski križ. Ob koncu 15. stoletja, leta 1482, so ga goriški grofje zaradi Turkov in Benečanov obdali z močnim obzidjem. Leta 1507 je križ dobil tržne pravice, leta 1632 pa ga je cesar Ferdinand povzdignil v mesto. Menda je bil takrat križ najmanjše mesto v vsem cesar-

strojevodja Pavle se prestavi v kabino na drugi strani in že je pripravljen za vrnitev v Novo Gorico.

Kratek film o vožnji po progi od Prvačine do Ajdovščine si lahko ogledate na spletnem portalu YouTube.

Kamniško progo so zgradili predvsem zato, ker je bil Kamnik močan trg z razvito industrijo in bogatim kmetijskim zaledjem. Kmalu po odprtju kamniške proge so načrtovali tudi podaljšanje proge proti vzhodu do Celja in zahodu proti Kranju in Škofji Loki, kar pa žal

katerem sta dve postajališči, Brinje in Ježica. Pred Črnučami vlak prestopi Savo, za postajo pa obrne v levo proti Trzinu in Domžalam. Nemci so v drugi svetovni vojni izkoristili ta del proge za obvozno progo okrog Ljubljane, na kar spominjajo bunkerji ob savskem mostu in tir proti industrijski coni Ježa.

V Trzinu so kar tri železniške postaje, Industrijska cona, Mlake in Trzin. Za Domžalami proga poteka vzporedno s kamniško cesto. Ob progi je dosti znamenitosti, ki se jih splača obiskati. Naj omenim Arbore-

pred nami čedalje mogočnejše. Tudi Kamnik ima tri postaje: Kamnik, Kamnik mesto in Kamnik Graben. Na začetku se je proga končala na postaji Kamnik, naprej pa je bil speljan industrijski tir do tovarne smodnika. Prebivalci Kamnika so zahtevali, da se potniški promet približa središču mesta, zato je postal industrijski tir aktiven za potniški promet. Na njem sta odprta postajališče Kamnik mesto in končna postaja Kamnik Graben. Ko vlak pripelje na postajališče Kamnik mesto, lahko na stavbah opazite značilni arhitektur-



Železniška postaja Cesta

stvu. Celotno mesto je kot sam velik spomenik. Vipavski križ je zelo znan tudi po kapucinskem samostanu, v katerem si lahko ogledamo molitvenik iz 15. stoletja. Naslednje postajališče za Dobravljami je Cesta. Postajališče se je včasih imenovalo Sveti Križ, kar je staro ime za Vipavski križ. Od postajališča do najmanjšega slovenskega mesta je slab kilometer.

Naš vlak kmalu prispe v Ajdovščino. Šolarji ga zapustijo,

nikoli ni bilo izpeljano. Proga za potniški promet se je začela na postaji Ljubljana Šiška, ker takratne Južne železnice niso dovolile vstopa na glavni ljubljanski postaji, za premik tovornih vagonov pa so zahtevale drago plačilo. Potniški vlaki so začeli voziti do glavne postaje šele v začetku dvajsetega stoletja.

Primestna proga najprej pelje skozi severno industrijsko predmestje Ljubljane, na



Železniška postaja Ajdovščina

tum Volčji potok, ki je od postajališča Homec oddaljen le dober kilometer in pol, vendar je treba na poti do Arboretuma prek Kamniške Bistrice, kjer pa ni veliko mostov. Zato je pot po cesti daljša, dobre tri kilometre. Ko vlak stoji v Homcu, lahko na desni občudujemo hribček, ki je videti kot otok, obkrožen s pašniki in polji. Na hribu je župnijska cerkev Marijinega rojstva.

Ko se približujemo Kamniku, postajajo Kamniške Alpe

ni slog Jožeta Plečnika. S svojim brezčasnim slogom je pustil pečat tudi v Kamniku in okolici. Do končne postaje kamniške proge je treba še skozi kratek predor (74 m). Najnižja točka na progi je postaja Črnuče (290 m), najvišja pa je končna postaja Kamnik Graben (385 m).

Pri raziskovanju Kamnika lahko hitro pozabimo na čas. Kamnik je bil »cesarsko mesto« in kovnica denarja, tam je rojen Rudolf Maister, eden najslavnejših slovenskih generalov in borcev za Slovenijo. V Kamniku lahko obiščemo grad Zaprice, ruševine Starega gradu, Mali grad in stolp na Turmu ter Frančiškanski samostan z eno od najbogatejših knjižnic v Sloveniji.

Načrti za kamniško progo predvidevajo, da jo bo treba po letu 2030 elektrificirati, morda zgraditi tudi drugi tir. Veliko ljudi pa še vedno upa, da bo proga podaljšana proti Štajerski in Gorenjski.

Pregled lokalnih prog, ki niso več v uporabi:

Proga	Dolžina	Odprtje	Ukinitve	Opomba
Poljčane–Slovenske Konjice	14,8 km	20. 12. 1892	15. 4. 1962	760 mm
Brezovica–Vrhnika	12,4 km	23. 7. 1899	16. 1. 1966	2)
Velenje–Dravograd	36,7 km	20. 12. 1899	1968	
Kranj–Tržič	15,1 km	6. 7. 1908	15. 1. 1966	1)
Črešnjevce–S. Bistrica mesto	3,6 km	11. 12. 1908	15. 1. 1966	760 mm
Slovenske Konjice–Zreče	6,1 km	15. 1. 1921	15. 4. 1962	760 mm
Škofije–Koper–Sečovelje	28,0 km	1. 4. 1902	31. 8. 1935	760 mm 3)

1) Odprta za tovorni promet do Naklega

2) Progo so podaljšali za okrog 700 metrov do središča Vrhnike leta 1934

3) Slovenski del Porečanke (Parenzane), ki je povezovala Trst in Poreč



Z vlakom v Št. Vid ob Glini

Železničarji, romarji in turisti iz Slovenije se lahko s krožno vozovnico Regio AS po ugodni ceni – za odrasle 29 evrov, za otroke 14,50 evra – odpravijo na zanimiv enodnevni izlet ali pa na štiritdnevne počitnice v »železničarsko« mesto, v osrčje avstrijske Koroške. V poletni sezoni lahko z vlakom prepelejemo tudi kolesa.

Deželna prestolnica

Pomembno železniško in cestno križišče Št. Vid ob Glini, nemško Sankt Veit an der Glan (12600 prebivalcev, 482 metrov nadmorske višine) leži na severozahodnem robu Gosposvetskega polja, ob sotočju rečic Glina (Glan) in Vonjava (Wimitz). Sedež nekdanje slovenske kneževine Karantanije je bil na Krnskem gradu na vzpetini nad

Gospovetskim poljem, kjer je kot prvi slovenski knez okrog leta 631 vladal vojvoda Valuk. Vojvoda, kralj in cesar Arnulf Koroški (850-899), katerega nezakonska mati Ludvika je bila slovenskega rodu, je svoj sedež prenesel v Blatograd (današnji Možberk/Moosburg), severozahodno od Celovca. Blatograd je bil tudi ena izmed uradnih cesarskih rezidenc. Po razdelitvi Karantanije na dežele v 12. stoletju je prestolnica vojvodine Koroške postal Št. Vid ob Glini. Kraj je v listinah prvič omenjen 1131, kot mesto pa 1224. Št. Vid je dobil ime po cerkvenem zaščitniku, Svetem Vidu, po katerem se imenuje tudi mestna župnijska cerkev. Leta 1518 je cesar Maksimilijan I. za kazen, ker meščani Št. Vida niso hoteli dati zaščite cesarski vojski, ki so jo ogrožali uporni kmetje, razglasil Celovec za novo deželno

prestolnico. Postopen prenos funkcij glavnega mesta v Celovec se je končal v času cesarice Marije Terezije, v 18. stoletju.

»Železničarsko« mesto

Mestu Št. Vid sta velik gospodarski napredek prinesla dodelitev sedeža okraja in Rudolfova železnica – imenovana po sinu cesarja Franca Jožefa I., kronskemu princu Rudolfu – ki je bila zgrajena med letoma 1868 in 1873. Železnica je povezala Št. Valentin, ki leži v bližini sotočja rek Donava in Aniža (Enns) s koroškimi mesti Breže (Friesach), Št. Vid, Trg (Feldkirchen), Beljak in Trbiž. S tem sta bili med sabo povezani Zahodna železnica (Dunaj–Solnograd/Salzburg) in Dravska železnica (Maribor–Celovec–Beljak–Intiha/Innichen). Rožanska železnica je povezala Št. Vid tudi s Celovcem. Z zgra-

ditvijo železniških delavnic, premikalnih naprav in kurilnic je Št. Vid postal pravo »železničarsko« mesto. Po nacističnem prevzemu oblasti leta 1938 se je pod okriljem železničarjev oblikovala uporniška skupina. Uporniki so bili na javnih procesih obsojeni na smrt. Usmrčenim železničarjem je posvečena spominska plošča na glavnem trgu. V zadnjih dveh letih druge svetovne vojne so bili železniški objekti zaradi zavezniškega bombardiranja močno poškodovani. Maja 1945 so Gosposvetsko polje do obrobja Št. Vida za krajši čas zasedli slovenski partizani. Tam se je nastanil 3. bataljon Koroškega odreda. Trinajstega maja je bil za poveljnika partizanske straže mesta imenovan Andrej Bohinc. Po podatkih iz leta 2004 v občini Št. Vid živi še 15 slovensko govorečih prebivalcev.

Št. Vid ob Glini – glavna žel. postaja



Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost navajamo slovenska imena potniških železniških postaj od Celovca do Brež. Proga je dvotirna in elektrificirana: 1. Celovec–Vzhodna žel. postaja (Klagenfurt Ostbahnhof), 2. Celovec–Trnja vas (Klagenfurt Annabichl), 3. Gospa Sveta (Maria Saal), 4. Glinje (Glandorf), 5. Št. Vid ob Glini–Glavna žel. postaja (St. eit/Glan), 6. Šentjur ob Dolgem jezeru (St. Georgen/Längsee), 7. Grad Ostrovia (Launsdorf-Hochosterwitz), 8. ? (Passering), 9. Kapela na Grobniškem polju (Kappel am Krappfeld), 10. Stari Dvor (Treibach-Althofen), 11. Mihaelova vas (Micheldorf-Hirt) in 12. Breže (Friesach in Ktn)



Schillerjev trg v Št. Vidu

Mesto Št. Vid je leta 1999 prejelo srebrno medaljo Entente Florale – kot drugo najlepše mesto cvetja v Evropi.



Župnijska cerkev sv. Vida v Št. Vidu

Cerkev sv. Helene in sv. Marije Magdalene na Štalenski gori



Mestna hiša v Št. Vidu

Romanje na štiri gore

Do danes se je na Koroškem ohranil ta prastari slovenski običaj, ki ima svoj izvor še v poganskih časih in ga v nemščini imenujejo Vierbergelauf. Na praznik Sv. treh žebeljev, to je drugi petek po Veliki noči, se romanje prične s polnočno mašo v cerkvi na Štalenski gori (Magdalensberg, 1.059 m). Nato romarji obiščejo še Šenturško (Ulricsberg, 1.022 m), Šentviško (Veitsberg, 1.160 m) in Šentlovrensko (Lorenziberg, 971 m) goro. V sedemnajstih urah romarji opravijo pet maš

in tri posvetitve ter prehodijo 50 (petdeset!) kilometrov. Št. Vid ob Glini je lahko izhodišče za to romanje; za vzpon na Štalensko goro rabimo tri ure, za spust s Šentlovrenške gore pa uro in pol. Pri tem lahko na startu in cilju romanja tudi prenočimo.

Z vlakom iz Celovca

Iz Slovenije se do Celovca pripeljemo z vlakom s povratno ali krožno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo do Št. Vida ob Glini za pet postaj, to pomeni dvajset kilometrov oziroma devetnajst minut. Med

vožnjo iz Celovca skozi okno na desni vidimo celovško letališče, stolnico Gospe Svete in Štalensko goro, na levi pa Gosposvetsko polje ter Šenturško goro.

Z glavne železniške postaje v Št. Vid ob Glini se v središče mesta napotimo po Kolodvorski cesti in skozi s stekleno pasažo pokrit trg vojvode Bernarda (Herz.-Bernh.Pl.). Hoje je za približno petnajst minut. Vračamo se čez Spodnji (Unterer Platz) in Schillerjev trg mimo umetniškega hotela Ernst Fuchs Palast.

Na krožni poti si ogledamo župnijsko cerkev Sv. Vida z ro-

mansko kostnico ter Glavni trg z mestno hišo. Delno je ohranjeno tudi obzidje iz 14. stoletja.

V bližini mestne hiše je Muzej Št. Vid s sedmimi temami. Prva tema je zgodovina železnic. Na spletni strani <http://www.museum-stveit.at/museum-stveit/index2.php> si lahko ogledamo kratek predstavitveni film o muzeju. Železničarje bo zagotovo najbolj zanimal simulator vožnje vlaka 4030 na progi med postajama Gospa Sveta in Breže.

Želim vam prijetno vožnjo!



Večerni pogled s Štalenske gore na Št. Vid



Hotel Ernst Fuchs Palast v Št. Vidu

Železniška livarna 3. del

Organizacija proizvodnje

V časih najintenzivnejše proizvodnje, v osemdesetih letih, so bili v vodstvu livarne poleg obratovodij – to so bili metalurzi Vilijem Pobežin, Ratko Matić, Jože Golob, Ratimir Branica in zadnjih slabih dvajset let Aleš Lajovic – zaposleni še poslovodja talilnice in čistilnice Anton Bizjan, poslovodja ročnega in strojnega formanja Franc Tomažič, normirec Janez Dolničar ter administratorica Ivanka Križelj.

Skupinovodje so delali v proizvodnji, skupine pa so štejele do deset delavcev. Dela na posameznih delovnih mestih so bila natančno opredeljena, kot je bilo tedaj v navadi, še posebej na železnici. V osemdesetih letih je bila fluktuacija delavcev v neposredni proizvodnji izjemno velika. Nemalo delavcev je vzdržalo v livarni samo po nekaj dni, tako da jih niti spoznati nismo utegnili, kaj šele, da bi si zapomnili njihova imena in priimke. Takrat so imeli železničarji namreč brezplačne vozovnice za celotno Jugoslavijo, in tako je bilo v livarni zaposlenih kar nekaj delavcev celo iz Negotinske krajine, ki so se med sabo sporazumevali v romunščini. Nekateri še danes živijo v Ljubljani. Sicer pa je bila livarna

Jugoslavija v malem. Delavci so ob koncih tedna pogosto prihajali na delo z nočnimi vlaki, ki so vozili v noči z nedelje na ponedeljek, zato so bile garderobe ob ponedeljkih neurejene in so spominjale na Kosovo polje po bitki. Temu primerni so bili tudi proizvodni rezultati. Upoštevati moramo tudi to, da so pravoslavni prazniki okrog štirinajst dni pozneje kot krščanski, tem pa prištejemo še muslimanske in dobimo polno sliko dogajanja. Vsi zaposleni pa so načeloma praznovali vse praznike.

V časih, ko je livarna obratovala vse delovne dni v letu in še kakšnega zraven, tedaj so bile namreč moderne delovne sobote, razne solidarnostne delovne sobote itn., je bil remont navadno enkrat na leto, praviloma junija, in je trajal dober teden, od petka po 14. uri do naslednjega ponedeljka do 6. ure zjutraj. Postoriti je bilo treba marsikaj, med drugim tudi podreti talilni del kupolk, jih na novo pozidati itd., zato se je delalo vse dni po dvanajst ur. Zagon po remontu je bil navadno mučen in poln presenečenj.

Tako kot vzdrževanje, so bile tudi nabavna, skladiščna in prodajna služba v Šiški. Imeli smo tudi svojo skupino električarjev, ki so imeli v livarni tiste čase kar precej dela, pozneje pa so

razmere izboljšale, in smo jih poklicali le še, ko je bilo to potrebno.

Proizvodni program

Po rekonstrukciji se je velika večina proizvodnje, 90 odstotkov, odvijala na liniji z okvirji s svetlim presekom 400 x 500 in višino 165 milimetrov. Dimenzija je bila izbrana glede na zavornjake, ki jih je potrebovala železnica. Zavornjaki so izmenljivi torni vložki, navadno na vsakem kolesu po dva ali več, dolgi od 200 do 450 milimetrov, ki imajo navadno presek 65 x 80 milimetrov in zelo različno obliko geometrije. V okvirjih so bili od enega do štirje ulitki s skupno maso med 20 in 35 kilogramov. Glavnino

proizvodnje v osemdesetih letih je sestavljalo pet tipov zavornjakov v skupni količini okrog dvesto tisoč kosov na leto. Pri ročnem formanju so bile serije bistveno manjše, na leto pa se je skozi proizvodnjo zvrstilo okrog tristo pozicij za najrazličnejša podjetja, ki so se ukvarjala s strojogradnjo: SCT, Gradis, Itas, Mlinostroj, Elan, IMP, Turboinstitut, Litostroj, Iskra itn. Najtežji ulitki so tehtali tudi do dve tona, na primer kobilice za Elanove barke. Za tovarno Elan pa se je tudi drugače v livarni veliko ulivalo, največ raznih uteži za dviganje. Zadnja velika pošiljka – 60 ton – je bila namenjena v Libijo. Predvsem po zaslugi Litostroja – Tovarne črpalk pa so izdelki Železniške livarne raztreseni po vsem svetu.



Delavec ob starejšem tipu stroja za izdelavo livarskih form v Železniški livarni

Litina

Glavno sestavo litine je določal najprej jugoslovanski, pozneje pa standard Mednarodne železniške zveze. Razlika je bila le v tem, da se je količina fosforja z leti povečala z 0,8 na 1 odstotek, s tem pa se je spremenil tudi torni količnik in druge značilnosti. Ogljika je bilo v litini okrog 3,3 odstotka, silicija okrog 2 odstotka, mangana med 0,5 do 0,8 odstotka, žvepla okrog 0,1 odstotka in bakra približno 0,3 odstotka. Povprečna trdota litine je bila 180, s povišanjem odstotka fosforja pa 210 HB. Natezna trdnost take litine je bila okrog 245 N/mm², kar je tudi za splošno strojegradnjo

Škofje Loke. V vmesnem času smo nekajkrat uporabljali češki in poljski koksom, ki je bil cenejši. Poljski koks nam je povzročal silne preglavice, saj žlindra ni in ni hotela iz peči. Podobno je bilo s poljskim grodljem, kjer so se pojavljale še nekatere nenavadne dodatne težave v strukturi, in sicer pod površino ulitkov in na njej. Navadno pa smo dobivali grodelj iz Vareša, nekaj iz Štor, občasno pa tudi kakšno pošiljko iz Rusije, Češke in še od kod. Vse surovo železo smo zadnja leta kupovali pri škofje-loškem Termu, kjer izdelujejo kameno volno in imajo v bistvu obraten proizvodni proces kot v sivih livarnah. Za Termo je bila pomembna žlindra, ki so



Obloge za termitsko varjenje tirnic se hladijo na policah pred pakiranjem.

povsem zadoščalo, poleg tega pa je bila tudi obdelovalnost materiala praviloma odlična. Ulivali smo tudi zavornjake s povečano količino fosforja, 2,5 odstotka, in s tem višjim tornim koeficientom za Hrvaške železnice. Tam so namreč na nekaterih odsekih začeli voziti z višjimi hitrostmi, zavorna pot pa je morala ostati ista.

Surovine

Glavni surovini vsake sive livarne sta, ob stari litini seveda, koks in surovo železo, poleg njiju pa še kakovosten kremenčev pesek ustrezne granulacije ter bentonit. Koks smo nekoč dobivali iz koksarne v Lukavcu, pozneje iz Bakra, kjer so ga uvažali iz Brazilije, na koncu pa smo ga naročali prek podjetja Termo iz

jo predli in naprej predelovali v izolacijske materiale, surovo železo pa je bilo v njihovem proizvodnem procesu odpadke. Za livarno je bil ta odpadke koristen, saj je imel precej fosforja in silicija, tako da smo dodajali potrebne ferolegure praktično le za korekcijo kemične sestave.

Bentonit in livarsko črnilo inakol nam je desetletja dobavljala INA Kutina. Na kakovost nismo imeli pripomb. Vmes smo nekajkrat sodelovali z Bentomakom iz Makedonije, kar pa se ni pokazalo kot najboljša možnost, predvsem zaradi prevelikega raztrosa in relativno slabe tlačne trdnosti.

Prvotno se je v naši livarni uporabljal pesek podjetja Kremen iz Novega mesta, s povprečno zrnatostjo 0,16 mm. Ker je bil povprečni perlitni rob



Laboratorij za preiskavo livarskega peska v Železniški livarni, fotografiran okoli leta 1970.

na ulitkih debel okrog 0,2 mm, v primeru zavornjakov pa je zaželeno, da elementarni ogljik, ki je izločen v litini v obliki lističev oziroma rozet, pri zaviranju čim prej začne mazati, smo prešli na moravski pesek, in sicer na frakcijo s povprečno granulacijo 0,25 mm, da je bila površina ulitkov primerno valovita. Ko so pri Termitu v Moravčah dokončno uredili separacijo in je bila mogoča dostava sušenega peska s cisterno, smo se rešili marsikateri skrbi in nadležnega ročnega prekladanja. Tudi pri proizvodnji kalupov za termično varjenje tirnic smo prešli na moravski pesek, potem ko je licenčna pogodba z Elektrotermitom iz Essna potekla. Le oljna jedra za zavornjake smo še naprej izdelovali z novomeškim peskom – delež neizprane gline nam je v tem primeru namreč prišel kar prav. Površina lukenj v ušesih zavornjakov, skozi katere se zabije vzmetna kajla, ki drži zavornjake na nosilcu, je zelo gladka, čeprav smo jedra, če se je mudilo, v te namene izdelovali tudi po CO₂ postopku in z moravskim peskom. Z vodnim steklom za ta postopek in z raznimi dodatki za razpad jeder po litju so bile ciklične težave, ne glede na to, kje smo ga naročali in v kakšni embalaži je bilo.

Čez čas smo dosegli, da so se izrabljeni zavornjaki vračali v livarno. Izrabljeni zavornjaki imajo povprečno le še tretjino teže in so bili za livarno optimalen in cenovno najugodnejši vložek. Staro litino smo dobivali prek Surovine in Dinosa. Litino smo

lomili sami, ali v razbijalnici, ali na posebni hidravlični preši, ali na roko s težkimi kladivi.

Ferolegure smo nabavljali večinoma v domačih krajih, pri podjetjih Eksoterem in Termit, ferofosfor pa smo dobivali iz Avstrije.

Cene

Tiste čase so se povprečne cene zavornjakov navadno gibale okrog ene nemške marke za kilogram, to je približno pol današnjega evra. Ulitke, ki smo jih formalno ročno, smo prodajali trikrat dražje, pa tudi več, če je bil kos bolj kompleksen, kot so to na primer rotorji za centrifugalne črpalke. Ceno smo določali za vsak ulitek posebej glede na vloženo delo, serijo in druge pogoje.

Po zaprtju železniške livarne, leta 2003, je začela železnica kupovati zavornjake v Italiji pri podjetju Fonderie Pisano iz Salerno. Italijanom je prejšnjemu letu dni uspelo povišati ceno približno za petino, pozneje pa še precej več. Cena se je umirila na okrog 1,2 evra za kilogram. Takšen razvoj smo glede na dogajanja v zadnjih nekaj letih livarne že sami predvideli. Koliko so se stroški železnici z zaprtjem livarne povišali, se da izračunati brez posebnih težav. Letna poraba zavornjakov v Sloveniji je okrog tisoč ton. Na podobno pot kot izdelava zavornjakov je šla že pred leti tudi izdelava kalupov za termično varjenje tirnic in še kaj.

(Nadaljevanje prihodnjič)

Imamo najstarejše kolo na svetu,

Triindvajsetega maja zvečer je bilo v Mestnem muzeju Ljubljana zelo slovesno. Veliko ljudi se je zbralo, da bi videli najstarejše kolo na svetu, staro 5200 let. Ta večer so namreč odprli razstavo Kolo, 5200 let. Razstavo je odprl predsednik države Borut Pahor, trajala bo do 20. aprila prihodnje leto. Posebna gostja je bila Sunita Williams, ameriška astronautka slovenskih korenin.

Kako je bilo odkrito najstarejše kolo?

Razvoj kopenskega prometa temelji na iznajdbi in uporabi kolesa. Kolo je znano od 4. tisočletja pr. n. š. Doslej je veljalo, da so ga iznašli v Mezopotamiji. Najprej so ga uporabljali lončarji za oblikovanje posod, kmalu pa so ga namestili tudi na vozove. Kolo je postalo temelj tehnike in eden osnovnih elementov strojev. Olajšalo je delo v poljedelstvu in v življenju nasploh.

Do nedavnega ni bilo jasno, kdaj se je kolo začelo uporabljati v naših krajih. Spomladi 2002 je ekipa Instituta za arheologijo ZRC SAZU pod vodstvom dr. Antona Veluščka čistila drenažne jarke na Ljubljanskem bar-



Kolo in os v posebni komori na razstavi

ju, na lokaciji Stare gmajne pri Vrhniki. Na dnu enega izmed jarkov so odkrili ostanke lesenega kolesa s pripadajočo osjo. Pozneje se je pokazalo, da je to najstarejše datirano kolo na svetu. Radiokarbonske analize dunajskega inštituta Vera so postavile kolo v čas 3350 do 3100 pr. n. š. Kolo je bilo del enosnega voza, kar potrjuje, da so naši predniki poznali voz v istem času kot Mezopotamci.



Rekonstruirani koliščarski voz

Najstarejše kolo

Kolo je izdelano iz jesenovega lesa. Premer kolesa je 72 centimetrov. Sestavljeno je iz treh plošč s sredinsko odprtino pravokotne oblike. Debelina plošče na sredini je 5 centimetrov in se proti robu tanjša; vežejo jih 4 letve; utori za letve so okrog 2 centimetra globoki; dve plošči sta bili še dodatno zvezani, verjetno z vrvoj, kar dokazujeta luknji na njunem stiku. Del kolesa manjka. Os je izdelana iz hrastovega lesa. Dolga je 124 centimetrov, rahlo poškodovana, toda ohranjena. Os je simetrična. Dva zaključka pravokotnega preseka (6 x 5,5 cm), dolga 7 centimetrov; ujemata se z odprtino v kolesu. V obeh zaključkih so dvojne lesene zagozde. Štirioglati zaključek se nadaljuje v središčni del osi okroglega preseka. Po vrstnem redu si sledijo tri odebelitve, središčni del osi dolžine 79 centimetrov in premera od 5,5 do 6 centimetrov, nato pa se v obratnem vrstnem redu razvrstijo še tri odebelitve, ki zaključijo os.

To postavlja naš prostor na pomembno mesto tehnične in prometne zgodovine.

Kolo hrani Mestni muzej Ljubljana. Zaradi vrtljive osi predpostavljajo, da gre za del podvožja dvokolesnega, enosnega voza. Tako domnevajo tudi v Švici in Nemčiji, kjer so že pred leti odkrili podobna prazgodovinska kolesa. Podobne vozove še danes najdemo v vzhodni Turčiji, v okolici jezera Van. Ostanke bakrenodobnega voza z Ljubljanskega barja

so zelo pomembno odkritje, ne samo zaradi velike starosti, temveč se prav v tehnično brezhibnem izdelku kaže izjemna prilagodljivost takratnega človeka na okolje in visoka raven razvitosti tehnične kulture.

Pomen in razvoj kolesa

Pomen iznajdbe kolesa je izjemno velik, in če ga ne bi poznali, bi bil svet nedvomno povsem drugačen. Kolo ima obliko kroga, ki simbolizira neprekinjenost

staro 5200 let

in povezanost v času in prostoru. Kolesa so najprej uporabljali v lončarstvu in mlinih, nato, z razvojem enoosnega voza, pa tudi v prometu. Iz enoosnega voza so se s časom razvili dvoosni vozovi in kočije, ki veljajo za najbolj razvita vprežna vozila. Tudi na naših tleh se je razvilo več vrst voz, med katerimi so znani furmanski vozovi, težki vozovi, vozovi za seno in drugi. Od prevoznikstva in z njim povezanimi dejavnostmi je v naših krajih živel veliko ljudi. Furmanstvo je močno nazadovalo z razvojem železnic v 19. stoletju, dokončno pa so ga odpravili tovornjaki in traktorji v 20. stoletju. Kolo je ključni del večine kopenskih vozil. Najpopolnejšo obliko pa je dobilo v železniškem prometu, kjer je v povezavi s tirnico nastal najkakovostnejši način prevoza na kopnem.

Razstava

Barjansko kolo si lahko ogledate na razstavi v Mestnem muzeju Ljubljana. Kolo je resnično izjemno. Starejše je od grškega Partenona, majevske civilizacije v Mehiki in egipčanskih piramid. V vitrinah so poleg kolesa tudi druge najdbe iz kolišč, lonci in vrči, orodje iz roževine in



Soba vesoljske evolucije

kamna, sklede in skodele, oblačila in dodatki, ter tudi leseni ostanki iz tistega časa, semena in živalske kosti. Na tleh je razprostrt zemljevid Ljubljanskega barja z oznakami vseh koliščarskih najdišč. Iz pradavnine obiskovalce razstave popeljejo tudi v industrijski in vesoljski čas, ki sta prikazana vsak v svoji sobi.

Zakaj je kolo tako dobro ohranjeno?

Da je kolo razstavljeno, je omogočila konzervacija. Ker

je les organski material, hitro razpada in se dobro ohrani le v mokrem ali zamrznjenem okolju. Tudi v takšnem okolju v predmetu ostane zgolj skromnih deset odstotkov lesene mase. Največji del ga sestavlja voda, kar pomeni, da se na prostem hitro izsuši in popolnoma deformira. Če arheologi najdejo predmet iz organske snovi, ga morajo hitro potopiti v vodo. Zatem ga ohranijo na dva načina: pustijo ga v mokrem stanju ali pa ga aktivno konzervirajo in vodo

v njem nadomestijo z drugo snovjo. Barjansko kolo so konzervirali v delavnici Rimsko-germanskega muzeja v Mainzu s tako imenovano melaminsko metodo, pri kateri so vodo nadomestili z drugo snovjo, v tem primeru s sladkorjem. Proces je trajal dve leti, nato so kolo še nadaljnji dve leti sušili. Pred konzervacijo so predmet datirali z uporabo tako imenovane metode C14, po kateri je mogoče določiti predmete, stare do 70.000 let.



Astronavtka Sunita Williams v pogovoru z Draganom Živadinovim



Vabilo na razstavo Kolo, 5200 let

Starodobniki v Železniškem muzeju Slovenskih železnic

V ponedeljek, 20. maja, je bil v Železniškem muzeju prav poseben dan: na poti iz Anglije na Hrvaško se je v organizaciji Country Lane Tours pri nas ustavilo kakih trideset angleških starodobnih avtomobilov. Med Jaguarji, Aston Martini, Morgani, Triumphi, Sunbeami (tudi kakšen Mercedes in Porsche sta bila vmes) ter drugimi eksotami pa je izstopal mogočnii Amerikanec Plymouth Fury, letnik 1958. Avtorju tehle vrstic se je tako rekoč materializirala podoba iz sanj – kot devetletni fantič je bil zagledal tak avto, njegovo štirivratno različico Savoy, pred ljubljanskim hotelom Union. Avtomobil ga je popolnoma prevzel in njegova podoba ga je spremljala vse odtlej. Zdaj pa sta mu lastnika, ljubezniva gospod in gospa John in Margaret John, dovolila celo, da je sedel za volan. Oblika je bila takrat popolna novost in je zasenčila vse drugo. Zasnoval jo je slavi oblikovalec Virgil Exner in ta oblikovalski princip poimenoval »Forward Look«. Takoj je doživela velikanski uspeh in kajpak so jo začeli posnemati vsi drugi

ameriški proizvajalci. »Furija« je bila opremljena z najmočnejšimi, osemcilindrkimi motorji tega proizvajalca – kupci so lahko izbirali med 290 ali 305 konjskimi močmi. Do 100 kilometrov na uro je pospešila v 7,7 sekunde, njen brzinomer pa je segel do 150 milj na uro (250 kilometrov na uro). Seveda je bila poraba temu primerna – z najmočnejšim motorjem je na avtocesti znašala približno 22 litrov na 100 kilometrov, v mestu s semaforji in gnečo pa je lahko narasla celo na 50 litrov. Kaj hočemo, bencin je bil takrat pač poceni. Plymouthovi modeli 1958 so bili sicer po obliki vsi enaki, glede na opremo in motorje pa so se stopnjevali kot Plaza, Savoy, Belvedere in Fury. Razen pri Fury je bilo pri vseh mogoče izbirati med dvovratno in štirivratno različico. Bili so najbolj požrešni med primerljivimi ameriški avtomobili, zato pa so sloveli po daleč najboljši priročnosti v upravljanju, solidni izdelavi in zanesljivosti.

Znamka Plymouth je leta 2001 ugasnila, potem ko jo je



Marauder Coupe 1952 med popravilom zavor (foto: Mladen Bogić).

bil prevzel Chrysler. Svoje čase pa je zavzemala tretje mesto po številu prodanih vozil na ameriškem trgu. Še posebno veliko jih je uporabljala policija, in njihovi avtomobili so bili opremljeni z najmočnejšimi motorji, nedostopnimi običajnim kupcem. Vendar pa nikoli ni ponovila takšnega oblikovalskega presežka, kot so bili njeni modeli letnika 1958.

In tako je ta čudoviti ameriški kič postal kultni odsev nekega ameriškega časa in kulture in se zapisal v zgodovino. Postal je predmet poželenja številnih ljubiteljev starodobnikov. Vzburil je tudi domišljijo filmarjev: prav takšna »Furija« je nastopila leta 1983 v grozljivki Christine kot od zlih duhov obsedena morilka iz ljubosumja.

Ob vsem razkošju številnih starodobnikov človek ni vedel, kam bi pogledal. Potem pa se je kar sam ponudil Marauder Coupe iz leta 1952, ki je potreboval pomoč. Ta unikatni avto, izdelan na Roverjevi osnovi, je imel težave z eno od zavor, pa so zaprosili, ali lahko popravilo

izvedejo kar pri nas. Seveda, lastnikoma Nicku & Susan Ward smo radi stali ob strani tudi z našo restavratorsko delavnico. Lastnik je potem v potu svojega obraza razdril in nastavil vse štiri zavore.

Sploh so se udeleženci zelo pohvalno izražali o našem železniškem muzeju, ki so si ga ogledovali skoraj dve uri. Pri tem je treba posebej poudariti sprejem, ki ga je vključno z drobnimi prigrizki in osvežili pripravila Slovenska veteranska avtomoto zveza. Prišli so pozdravit kolege s svojimi starodobniki, med katerimi je bilo najti vse od spačka Charleston in fička v prvotni izvedbi do več novejših športnih Jaguarjev. Niti malo niso zaostajali za svojimi britanskimi somišljeniki!

V železniškem muzeju nam že dlje časa lebdi pred očmi sodelovanje s Tehniškim muzejem Slovenije, s katerim bi lahko na območju muzeja prirejali srečanja starodobnikov in start oziroma cilj relijev veteranov. Dvajsetega maja 2013 se je začelo – in to zelo uspešno!



Plymouth Fury 1958 v Železniškem muzeju Slovenskih železnic (foto: Mladen Bogić).



Stari vlak med Koprom in Izolo

Porečanka – s kolesom v osrčje in na obalo Istre

Pisalo se je leto 1935, ko je zadnjega avgustovskega dne iz Trsta proti Kopru, Bujam in Poreču še poslednjič zasopihal vlak po otožnih istrskih gričih. Presunljivi pisk lokomotive je to nedvomno legendarno in igrivo speljano ozkotirno železnico dokončno pospremil v zgodovino. Kljub precejšnjim tehničnim pomanjkljivostim in počasnosti pa je proga v tridesetletni zgodovini vendarle odigrala pomembno vlogo v razvoju gospodarsko zapostavljene Istre. Ta železnica ni imela mednarodne veljave, kvečjemu bi ji iz zornega kota tedanje politike morda pripisali vojaško strateški pomen. Od tod izbira medtirne širine 760 milimetrov, ki so jo lahko uporabljali tudi za vojaško-transportne namene. Prvotno je bila proga projektirana na relaciji Trst–Koper–Buje–Poreč–Kanfano, kjer naj bi se priključila puljski železnici. Za časa avstro-ogrske monarhije je bil v Pulju namreč arzenal vojaške mornarice. Zato še danes na kilometrskih kamnih ob progi najdemo vklesane kratice TPC (Trieste–Parenzo–Canfanaro).

Z namenom boljše oskrbe Trsta je bila leta 1902, po dolgi prigravarjanji predstavnikov lokalnih skupnosti, železnica zgrajena skozi osrčje rodovne Istre vse tja do Poreča. V bogato pristaniško mesto se je iz celotnega gravitacijskega zaledja, ki se je globoko zajedalo v Primorsko in Istro, vsak dan zgrinjalo na tone domačih pridelkov in živil. Istra pa je od nekdaj predstavljala tako rekoč tudi »zelenjavni vrt« Trsta. Revni domačini so si s prihodom železnice in prodajo pridelkov gospodarsko nekoliko opomogli. Železnica je spodbudila tržne in posledično dnevne migracijske tokove. Prinesla pa je tudi razvoj in boljši pretok informacij. Več kot tri desetletja pa je iz dneva v dan pletla tudi nove in nove šaljive ljudske storije.

K ukinitvi prometa leta 1935 so botrovali visoki stroški vzdrževanja in nerentabilnost, saj je počasna železnica krepko izgubljala boj s cestnimi vozili. Italijanske oblasti so tirni material nameravale odpeljati v tistem času kolonizirano Etiopijo, a

tirnice tja niso prispele nikoli, temveč so z ladjo vred potonile nekje na dnu Sredozemskega morja. Lokomotive in vagone pa so razprodali drugim železniškim upravam. Železnica je čedalje bolj tonila v pozabo. Prebivalci so planum proge ponekod izkoristili za poljske poti do svojih njiv in sadovnjakov. Silna moč narave pa je na prenekaterem odseku traso kmalu popolnoma prerasla z bujnim zelenjem.

Desetletja dolgo je železnica samevala. Tvarni spomin nanjo se je ohranil v postajnih poslopjih, zapuščenih predorih in mostovih, sicer pa je naprej živela le še na porumenelih fotografijah, knjigah in publikacijah, predvsem pa v nešteti pri-povedih in celo šaljivih pesmih, ki so se prenašale skozi rodove vse do današnjih dni. Ena najbolj šaljivih je ta, ki pripoveduje, da je vlak prevrnila burja. To se je leta 1910 v Žavljah pri Trstu tudi zares zgodilo.

Prižadevanja za revitalizacijo Parenzane so se začela po letu 2000 oziroma ob 100-letnici odprtja proge. V preteklih nekaj

letih je bil hrvaški del Parenzane očiščen in toliko obnovljen, da je sedaj dokaj normalno prevozen, a le z gorskimi ali kvečjemu treking kolesi ter utrjenimi »zadnjimi platmi«, ki zdržijo pogosto še vedno zelo grob makadam.

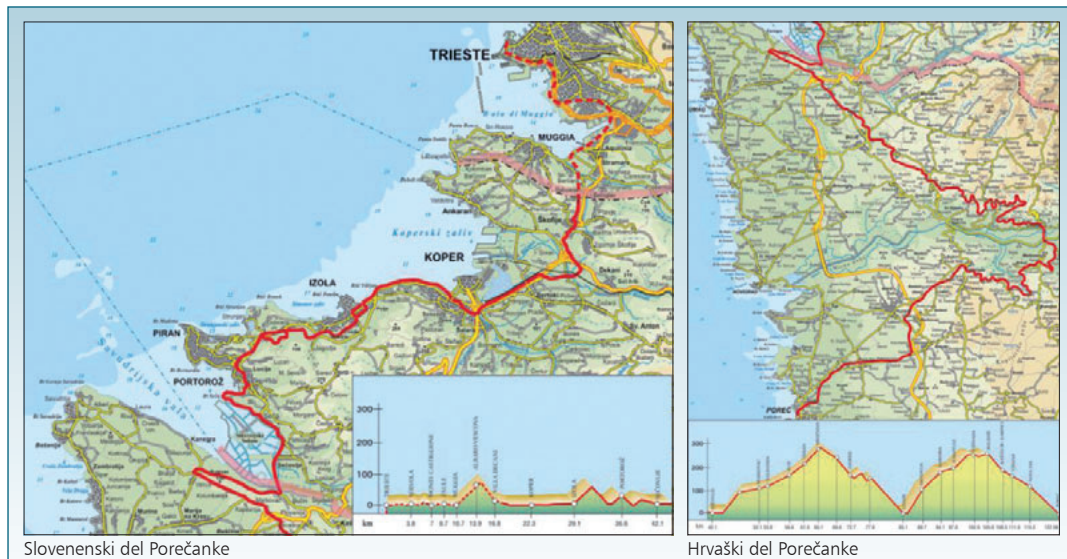
Po Poti miru in prijateljstva – s kolesom

Nekdanje opuščene železnice so ob ustrezni ureditvi kot nalašč ustvarjene za kolesarjenje. Dežele, ki imajo takšne trase, vse bolj spoznavajo njihov izjemen pomen ter odlično priložnost za bogatenje turistične ponudbe. Zaradi vse bolj množičnega kolesarsko-rekreativnega športa se kolesarski turizem iz leta v leto spreminja v sicer specifično, a donosno turistično panogo. V sklopu revitalizacije Parenzane, ki ga s programom Interreg podpira tudi Evropska unija, je nastala ideja, da bi jo poimenovali Pot miru in prijateljstva. Zakaj pa ne, saj dejansko povezuje tri države in narode, ki medsebojno tesno prepleteni tod živijo že stoletja.

Na pot

Kolesarjenje po Porečanki smo izbrali tudi novogoriški strojevodje in tako uspešno zakolesarili v rekreativno sezono 2013. Čeprav se je proga dejansko začela v Trstu na postaji Sv. Andrej, ki je bila tedaj tudi končna postaja naše Bohinjske proge oz. II. povezave Dunaja s Trstom, smo za start izbrali železniško postajo Koper, kjer v spomin na nekdanjo legendarno železnico »Parenzano« stoji muzejski vlakec.

Skupaj s še tremi gosti se nas je zbrala skoraj desetina.



Slovenski del Porečanke

Hrvaški del Porečanke



Ob morju



Predor Valeta

Jeklene konjiče smo zajahali v ne ravno obetavnem majskem jutru in se po odlično urejeni asfaltni stezi med Koprom in Izolo zapodili v dir po slovenski obali. S polnimi pljuči svežega, z energijo morja nabitega zraka, so naše »lokomotive« vlekli kot za stavo!

Malo pred Izolo se urejena steza zlije z glavno cesto.

Potrebno je pozorneje slediti modrim tablam z oznako D-8, ki nas v križišču levo in naprej mimo vrtov, polj in oljčnikov ponovno usmerijo na pravo pot.

Sprejel nas je hladen zrak prvega, 213 metrov dolgega predora Šalet, ki nas je iz Izole privedel v Strunjansko dolino. Po krajšem vzponu zopet uzremo portal tokrat predora Valeta, ki

je s 544 metri dolžine najdaljši od skupno devetih predorov na progi. Pohvalno je, da je na slovenskem poteku trase lepo poskrbljeno za varnost. Pot je večinoma asfaltirana, predori so dobro osvetljeni, le označbe bi tu in tam lahko bile še bolj natančne.

Iz predora sledi spust proti Portorožu in Luciji, kjer se trasa zopet nekoliko »izgubi« med ulicami, a osnovno orientacijo nadomestijo table in tako traso ponovno »ujamemo« za kampom v Luciji. Pot nas spet vodi po lepo urejeni promenadi tik ob morju in nato vzdolž sečoveljskega kanala Sv. Jerneja. Če bi nam čas dopuščal, bi si bilo vredno ogledati menda zelo zanimiv in poučen muzej solinarstva, s polji Sečoveljskih solin, a kaj ko je Poreč bil še daleč pred nami ...

Na hrvaškem delu Porečanke

Mimo solinarskih polj in ob kanalu privezanih bark se vozimo po ravnini, prečkamo Dra-

preseže 30 ‰. Kamenje je kar frčalo izpod gum naših »gorcev«. Za cestne razmere klanec ne predstavlja večjih težav, mali vlakec pa se je na njem pošteno upehal in v strmino sopihal le s hitrostjo nekaj kilometrov na uro. Dobro utrjena makadamska pot, nastala na podlagi železniške trase, nas je privedla na planoto savudrijskega rta, ki se nad gladino morja vzpne za dobrih sto metrov. Kratek razgledni postanek je priporočljiv, saj se od tu ponuja lep razgled na Sečoveljske soline in Piranski zaliv. Trasa nato pri Valici ostro zavije v levo in poteka speljana ob cesti med mejnim prehodom in Savudrijo. Tu se žal začnjenja neurejen del poti, ki meče senco na upanje o solidni kolesarski stezi. Od trase železnice je ostal le dolg usek in uhojena steza, zato mnogi kolesarji raje zapeljejo na vzporedno cesto.

Traso Parenzane je pred leti grobo presekala novo zgrajena cesta. Žal oznak tu ni in vse je prepuščeno lastni orientacijski



Skupinska ob tabli



Skupinska fotografija pred predorom Valeta

gonjo in nato dosežemo mejni prehod Sečovlje/Plovanija. Tik za hrvaško kontrolno točko zavijemo desno na makadamsko pot, kjer nas pozdravi izčrpana 4-jezična informacijska tabla. Tu pa se je treba tudi dokončno posloviti od asfaltne podlage. Pred nami je 78 kilometrov dolga, zanimiva kolesarska avantura, ki nas najprej popelje mimo znane Jorasove domačije. Od tu sledi vzpon, ki mestoma celo

iznajdljivosti. Večina kolesarjev zato zavije levo in po razdrapani stezi cesto prečka po nekaj sto metrov oddaljenem mostu, ki nas privede na lokalno cesto proti Kaldaniji. Svetujem, da glavno cesto prečkamo kar naravnost čez prvi most in se tako izognemo nepotrebnemu ovinku.

Zopet smo nekako »zaslutili« pravo traso, saj prepotrebni oznak žal ni. Zapeljemo se

mimo mesta, kjer je nekdaj bilo skromno postajališče v Kaldaniji in vožnjo – bolj po stezi kot po poti – nadaljujemo skozi gozdčike. Na oddaljenem griču zagledamo zvonik cerkve, ki se ponosno vzdiguje nad Bujami. Tudi na tem odseku traso preseka glavna cesta. K sreči je nekdo od kolesarskih zanesenjakov na asfalt s sprejem narisal rdečo puščico in črko P, ki kolesarje do Buj usmeri po glavni cesti. Previdnost ne bo odveč, saj je promet precej gost. Postaja v Bujah se nahaja nekoliko oddaljena od središča mesta. V času obratovanja proge so Buje predstavljale najpomembnejšo vmesno postajo na progi. Tu je bilo poleg postajnega poslopja s čakalnico in bifejem tudi enajst tirov, skladišča, okretnica, vagona tehtnica z opremo za dezinfekcijo vagonov in lokomotivska remiza. Danes so v postaji stanovanja, vse skupaj pa daje bolj zapuščen in klavrn videz. Zapustimo Buje in v nenehnem, a blagem vzponu pedale odvrtno proti Grožnjanu.

Sladko namazani tiri

Mimo Tribana, kjer je nekoč bilo le postajališče, skozi kratek predor Sv. Vid dosežemo postajo Grožnjan.

A ta podvig je vlakom včasih tudi spodletel – ali bolje rečeno – zdrsil ... Za kratek predah na naporni kolesarski turi si privoščimo tole anekdoto z vedno navihane Parenzane. Vlak je v klanec vozil tako počasi, da so (predvsem moški) potrebo lahko opravili kar v bližnjem grmovju in se nato spet povzpeli na vlak. Ker so bile vozovnice za večino prebivalstva predrage, so sprevodniki in drugo osebje imeli veliko preglavic s preganjanjem »slepih potnikov«, ki so zaradi »hitrosti« lahko mimogrede vstopali na vlak in sestopali z njega. Posebno neslane šale – in to tudi dobesedno – pa so si privoščili vaški fantalini. Pred prihodom vlaka so z zreli, kot med sladkimi figami namazali tirnice. Ko je lokomotiva zapeljala na »sladki klanec« so se kolesa zavrtela v

Vožnja od Trsta do Poreča je trajala tja do 7 ur, kot je pač naneslo ... Na relaciji pa sta vozila dva para vlakov na dan.

Kot za večino postaj na Parenzani tudi za Grožnjan velja, da je bilo postajno poslopje zgrajeno nekoliko stran od središča vase sklenjene zgodovinske vasi, ki jo je vsekakor vredno obiskati. Trasa nato smukne v 178 metrov dolg predor Kalcini ob Grožnjanu, v katerem doseže najvišjo točko 293 metrov nadmorske višine. K sreči je predor raven, svetloba z nasprotne smeri pa je skoraj moteča. Pot je gladka, tako da se kljub vožnji »na slepo« srečno prebijemo skozenj. O prepotrebni luči v predoru pa seveda ne duha ne sluha ...

Najslabše in najatraktivnejši del trase

Od Gošnjana do Motovuna nam kolesa stečejo hitreje. Tudi vlaku se je nekoč kar »oddahnilo«, saj je lahko od tu naprej hitreje vijugal med istrskimi gri-

bi »letelo« še hitreje. Sicer pa – saj nismo na »touru« – in tako se lahko bolj sproščeno prepustimo razglednim užitkom po okolici. Predor Kostanjica je bil pred ureditvijo poti preurejen v gojišče gob, zato sta notranjost in izhodni portal delno pozidana. Pot skozenj je sicer prevozna, če seveda odmislimo, da tudi ta predor ni osvetljen, in nikoli ne veš, kdaj boš zadel ob kakšen zid ali kamen. Zato lučka na kolesu ali čeladi ne bo odveč!

Pot nas vodi skozi nizko poraščene gozdčike, nato pa naletimo na nekaj res mogočnih mostov in viaduktov, med katerimi izstopa skoraj 80 metrov dolg kamniti most »Antonci«. V ostrem desnem zavoju se elegantno razpotegne pet kamnitih lokov, ki traso igraje ponešejo kar 25 metrov visoko nad dnom doline. Na vseh mostovih so nameščene nove zaščitne ograje. Vijugam pa še kar ni videti konca in naenkrat se pred nami na griču prikaže vasica Oprtalj. Pod njo je nekoč bila



Železniška postaja Buje

nu. Pokrajina postane povsem podeželska, umirjena in čarobno tiha. Blago gričevje z vinogradi, polja, oljčnjaki, vrtovi, tu pa tam domačija. Kot nalašč za umirjen ritem in čas za zbiranje vtisov. Na razglednih točkah so domiselno postavljeni leseni stolpiči s podestmi, pa mize s klopmi in stojali za kolesa, da si popotnik lahko spočije in naužije miru ter spokojnosti neokrnjene narave.

prazno ... Enkrat, dvakrat, trikrat in hla pon se je ustavil. Pošla mu je para ... Preden je osebje ob silnih kletvicah le očistilo kolesa, tirnice posulo s peskom, in se je hla ponu zopet dvignil pritisk, je ura minila, kot bi mignil. Neredko so vlak morali potiskati tudi potniki ... Ampak – bilo je vedno zanimivo in dogodivščin na Parenzani nikoli ni zmanjkalo. Zato pa je bila tudi točnost vlakov vedno na slabem glasu.



Most Antonci

či. »Hitreje« pomeni, da je lahko peljal do 25 kilometrov na uro. Hitrost skozi ostre zavoje, ki jih tod res ne manjka, je bila omejena na največ 20 kilometrov na uro. Na redkih ravnih odsekih pa je dosegel celo do 31 kilometrov na uro. Trasa se kot kača vije po pokrajini. Tu in tam jo preči kamniti nadvoz vaške poti. Hitrost, ki se jo da doseči s kolesom, je kar spodobna, a kaj ko podlaga ne dopušča, da

postaja in na informacijski tabli si lahko preberemo, kako je bilo nekoč, ko so vlaki še drdrali po teh oddaljenih krajih. Nato sledi sloviti motiv mosta Freski, ki progo takoj za tem povede v istoimenski 146 metrov dolg predor. Dinamika trase spominja na pravcato alpsko gorsko progo. Vseh zavojev je nekaj več kot 600! Toda vožnja na tem odseku je precej obupna. Na mostu je še vedno kamenje

z nekdanje gramozne grede. Tik pred predorom upanje na »razsvetljenje v temi« obudi fotovoltaični panel ... A kaj, ko se v sredini v ostrem zavoju spe-ljanega predora prižge le ena sama borna lučka. Vozišče je še kar nasuto le z grobimi kamni izpred sto let. Vožnja tod je res vse prej kot prijetna in varna. K sreči pa proga kmalu zavije v senčno zavetje. Gozd in čas sta pot prekrila z rdečkasto zemljo. Če boste kolesarili v suhem vremenu, bo kolo hitro in mehko teklo navzdol, prav tu je namreč najstrmejši odsek proge, saj tu naklon doseže kar 32,3 %. Brzenje po mehki podlagi skozi gosto, osvežujočo senco hrastovih in borovih gozdov je res v pravi užitek. Če pa vas slučajno zaloti dež, se kar pripravite! Ob prihodu v Livade boste vi in kolesa videti kot avtomobili po znani rally preizkušnji Pariz–Dakar ...

Prihod v Livade pomeni, da smo se spustili v široko in razloženo dolino reke Mirne. Tu, poleg Trsta, Kopra in Poreča proga doseže najnižjo točko – le nekaj metrov nad morsk gladino.

V deželi tartufov

V Livadah je čas za postanek s kulturno-zgodovinskim, pa tudi kulinaričnim priokusom. V kraju je na glavnem trgu lepo urejen zanimiv muzej Parenzane. V sezoni je večinoma odprt ves dan, sicer pa kustosinjo (študentko) lahko priključimo po telefonu, ali pa se predhodno najavimo. Vsekakor si je muzej vredno

ogledati, kakor tudi bližnjo razstavno trgovino, v kateri lahko poskusimo različne namaze z odličnimi in nadvse dragocenimi (pregrešno dragimi ...) gomolji – tartufi, ki rasejo globoko v zemlji. Poleg redkih predelov v Italiji in Franciji, nekaj malega pa tudi pri nas, tartufi rastejo samo v teh krajih. Tartufe iščejo in nabirajo s posebej dresiranimi psi ali celo prašiči, ki z izostrenim vonjem zavohajo, kje po nafti ali zemeljskem plinu dišeči (ali smrdeči ...) gomolji rasejo. Toda nabiralci morajo biti potem hitrejši od živali, sicer lahko slastni tartuf – mnjam – mimogrede konča v pasjem gobcu ali pujsovem rilčku ... Oktobra je v Livadah semenj in celo nekakšna borza tartufov. Cene črnih, še posebej pa belih »istrskih diamantov« dosegajo vrtočlave vrednosti, tudi tja do 15.000 evrov.

Iz Livad pot nadaljujemo po ravnini do čudovitega Motovuna. Star istrski kraj se ponosno vzpenja nad dolino na levem bregu Mirne. Čeprav se bomo morali kar potruditi, da se s kolesi povzpemo do mesteca, pa bomo brezplačno nagrajeni s čudovitim razgledom. V kraju je precej dobrih gostišč, ki ponujajo različne jedi s tarufi. Mirno lahko verjamete, da se »fuži s tartufima« (fuži so domače istrske testenine) in ob kozarčku ali dveh odlične istrske kapljice po 70 prevoženih kilometrih in dodobra pretresenim telesom nadvse priležejo! Če h kulinaričnim užitkom dodamo še čudovito panoramo visoko

nad dolino Mirne, je to za nadaljevanje poti in uresničitev kolesarskega načrta že skoraj ogrožujoče početje ... Tako je lepo, da bi človek kar ostal ... Toda ... NE! Prijazna gostilničarka nam je prinesla še »bičerin« (kozarček) travarice, s katerim smo »presekali« to nevarno početje. Nato pa smo dobre volje zopet zajahali naše konje in jo skozi kot noč črn predor, izvrtan prav pod Motovunom, ucvrli proti Vižinadi. Predor je nekoč očitno poznal »svetlejše čase«. Danes pa se urejenosti in varnosti ter turistični ponudbi v posmeh z oboka predora črepinjasto smeji razbiti deli javne razsvetljave ...

Lokomotiva v Vižinadi

Tema predora nas ni spravila v slabo voljo. Mahnili smo jo naprej in pred Karjibo naleteli celo na 4 kilometre dolg asfaltirani odsek. Trasa se enakomerno vzpenja, saj nas sedaj čaka drugi najvišji vzpon. Iz skoraj »nulte višine« v dolini Mirne« je znova treba premagati dobrih 250 metrov višinske razlike. Na poti nas je prijetno presenetil slikovit viadukt, elegantno spe-ljan v lepo napetem desnem loku. Na mestu nekdanjega postajališča Rakotul, ki je bilo – milo rečeno – »sredi ničesar« – je postavljen razgledni stolpič na dolino Mirne in Motovun. Trasa vijuga proti Vižinadi skozi številne useke in neokrnjeno ter domala neposeljeno naravo. Rajske užitke kvari le pretirano groba makadamska podlaga in



Skupinska s pogledom na Motovun

po dvanajst kilometrov dolgem vzponu dosežemo Vižinado – drugo najvišjo točko Parenzane. V Vižinadi je lepo urejeno kolesarsko in sprehajalno postajališče, ki ga v naravni velikosti krasi silhueta parne lokomotive serije »U«. Od tod se trasa le še spušča proti končni postaji – Poreču, do katerega nas loči še dvajset kilometrov. Tudi tu ponekod trasa tesno sledi lokalni cesti proti Poreču. Ker pa je pot ponovno v precej klavnem stanju, veliko kolesarjev raje vozi po cesti kot po Parenzani. Pred letom dni, ko sem tudi sam padel »na finto« odprtja obnovljenega odcepa med Vižinado in Porečem in si na lastne oči ogledal ter preizkusil to sicer čudovito speljano traso, sva se z ženo zapletla v zanimiv pogovor s prijaznim domačinom. Kmet je ustavil traktor in beseda je dala besedo. Ko sem ga vprašal, ali nameravajo z obnovo nadaljevati, saj so nemara dobili za to tudi evropska sredstva, me je



Kosilo v Motovunu



Most pri Karjibi



Skupinska v Vižinadi

debelo pogledal in v simpatični istrščini dejal: »Ma ne! Ma put smo mi napravili sami! A oni su novce več popapcali ...« in pomenljivo namignil z glavo proti Poreču.

Blišč in beda Porečanke

Pa bomo raje pričeli z »bedo«, da le-ta ne bo pretirano skalila sicer bleščeče slikovite trase. Nepošteno in zavajajoče bi bilo trditi, da na trasi v teh letih ni bilo marsikaj postorjeno. Toda na podlagi izkušenj, pridobljenih na kar nekaj tisoč prevoženih kilometrih po evropskih kolesarskih poteh – ob Donavi, Dravi, Renu, ob Ženevskem jezeru, progi po Dolomitih, pa naša kranjskogorska in Pontebana – si upam trditi, da bi se ob morda niti ne tako velikih dodatnih stroških dalo postoriti še marsikaj. Ko sem brskal po internetu, sem našel tudi na podatke, kaj je bilo na Parenzani udejanjeno. Seznam je dolg,

na koncu pa se vendarle nisem mogel znebiti občutka, da je ob vseh »papirnatih projektih« denarja za tisto najpomembnejše – finalno ureditev trase – na žalost zmanjkalo ...

S slovenskim odsekom smo lahko kar zadovoljni, le tu in tam bi bilo še treba namestiti kakšno tablo in kažipot. Žal nimam informacije, v kakšnem stanju je trasa med Trstom in Koprom. Menda pa kolesarske steze na trinajst kilometrov dolgem italijanskem odseku sploh ni.

Gledano v celoti pa je hrvaški del poti še vedno v sorazmerno slabem stanju. Že samo s poravnavo, dodatnim nasutjem tamponskega sloja ter utrditvijo z valjanjem, bi pripomogli k bistvenemu izboljšanju voznih razmer. Če pa bi bila še asfaltirana, bi to Parenzano nedvomno poneselo med zvezde evropskih kolesarskih poti! Zato tudi trditev, da bi cikloturisti iz Evrope denar »s kolesi vozili« v Slovenijo in predvsem Hrvaško,

ni iz trte zvita. Na trasi namreč prevladujemo Slovenci in tujci, predvsem Nizozemci, Nemci, Italijani in Avstrijci. Ti pa zelo dobro vedo, kaj pomeni »urejena kolesarska steza« ... Stoletno kamenje iz nekdanje gramozne grede pač res ne sodi na vozlišče, sploh pa ne po mostovih in črnih predorih. Upravičeno se čudijo, kako, da so predori kljub vsej LED svetlobni tehnologiji in fotovoltaiiki še vedno v temi? Tudi označbe so naravnost paradoksalne! Medtem ko so štirijezične infotable pravi biser tako v oblikovnem kot tudi v sporočilnem pogledu, saj jedrnato, zanimivo sestavljeno besedilo in zgodovinske fotografije povedo vse, so po drugi strani orientacijske oznake čisto »na psu«! Neredko smo/so kolesarji zmedeni, saj trasa enostavno izgine, alternativna pot pa ni označena.

In blišč? O, tega je res veliko! Naj vas kritične pripombe preteklega odstavka nikar ne odvrnejo od obiska Parenzane. Kljub navedenim, a obvladljivim nevšečnostim je več kot zelo primerna za družinske izlete, saj jo lahko razdelimo na etape. Zanimivosti je toliko, da rekreativni predznak lahko dopolnimo tudi s kulturnimi zanimivostmi ter ogledi muzeja Parenzane v Izoli, Sečoveljskih solin, Buj, strnjenega Grožnja, Oprtalja, muzeja v Livadah in seveda nepogrešljivih Motovuna in Vižinade. V poletnih mesecih pa mora slediti obvezni zaključek v Poreču s kopanjem v morju.

Neokrnjen narava, mir, otok zasanjana pokrajina, prijazni domačini ter odlična gostinska ponudba so pravi magnet in obliž za duše, utrujene od vsakdanjih naporov in stresov v službah. Pa tudi tiste, ki jih bolj sprošča oblak prahu, ki ga v drvenju po trasi puščajo za sabo, ali pa z ostanki blata zapacano kolo, noge in obleka Parenzana zanesljivo ne bo razočarala. Le s »specialkami« nikar na pot, oz. kvečjemu samo do Sečovelj.

Kako in kdaj na pot?

Vse je odvisno od stopnje telesne pripravljenosti, ki narokuje izbiro relacije in osebne iznajdljivosti. Na pot se lahko podamo tudi samo z vlakom do Kopra in kolesom naprej do Poreča, a je pot dolga (okrog 105 km) in primerna le za dobro kondicionirane kolesarje. Od Poreča se nato zapeljemo še do Kanfanarja, kjer morda še ujamemo sezonski kopalni vlak proti Sloveniji. V poletni sezoni se iz Poreča v Piran lahko vrnemo tudi s turistično ladjo (italijanski prevoznik, preveriti je treba dodatne informacije o voznem redu in pogojih prevoza koles). Lahko pa pot kombiniramo z avtom, tako da se po lokalni cesti krožno vrnemo do izhodišča, ali pa nas morda še raje pride nekdo iskat.

Kolesarjenje po Parenzani je najprimernejše v pomladnih in jesenskih, ali zaradi blage klime celo zimskih mesecih. Ker pa je poletje čas dopustov, bomo za tovrstne užitke potrpeli tudi s kakšno kapljo znoja več. Le na dovolj tekočine ne smemo pozabiti, saj nas pot vodi tudi skozi popolnoma neobljudene kraje. Prijetno ohlajitev ponujajo gozdovi, predori, še posebej pa senčni odsek med Grožnjanom in Motovunom.

Obilo informacij lahko dobimo po internetu. Z veseljem pa bom tudi sam »iz prve roke« postregel s koristnim nasvetom; moje stične podatke dobite v uredništvu Nove proge.

Pa srečno po Porečanki!

»Osebna izkaznica« Porečanke:

Predori: 9 (skupna dolžina 1.530 m)
Mostovi: 16
Viadukti: 11
Zavoji: 604
Največji naklon uradno: 30 ‰
(dejanski: 32,3 ‰)
Dolžina: 123,1 km
Postaje in postajališča: 35
Največja hitrost: 31 km/h
Povprečna hitrost: 25 km/h
Vozni čas na relaciji Trst–Poreč: 6–7 ur
Zadnja vožnja: 31. 8. 1935

Vozni park ob odprtju proge leta 1902:

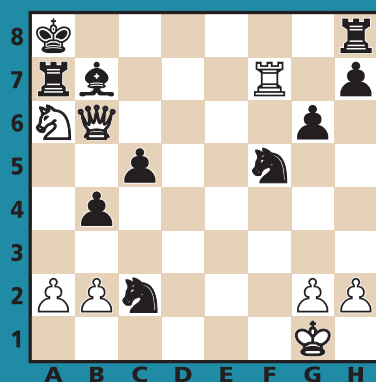
Število lokomotiv v obratovanju: 4 tipa »U«, nato močnejše tipa »P«
Moč lokomotiv tipa »U«: 250 KS (tipa »P« 300 KS)
Teža: 24,2 t
Vagoni: 13 potniških
4 službeni/prtljažni
30 tovornih – zaprtih
26 tovornih/odprtih/ploščnikov
2 cisterni
2 4-kolesni drezini za nadzor proge na nožni verižni pogon

ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 61

Igra beli, mat v treh potezih

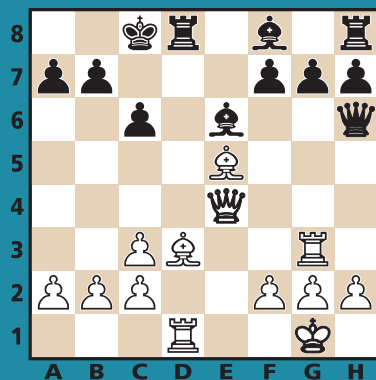


Rešitev:

1.Qc7 Rc8 2. Qb8+ Rxb8 3. Nc7#
1-0

Primer 62

Na potezi beli, mat v dveh potezih



Rešitev:

1.Qxc6+ bxc6 2.Ba6+

Majski turnir Slovenskih železnic

Majskega turnirja se je udeležilo 70 igralcev. Prvič letos je na turnirju nastopil lanski zmagovalac in četrtouvrščeni z državnega šahovskega prvenstva mednarodni mojster Leon Mazi. Prav četrto mesto pa je tudi osvojil na petem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic, kar priča o moči turnirja. Po dveh drugih mestih je »končno« uspelo zmagati

Dušanu Čeponu. S sedmimi zmagami in dvema remije- ma je ostal edini neporaženi igralec. S točko manj se je na drugo mesto uvrstil vodilni v skupnem seštevku, Evald Ule, ki je moral premoč priznati le zmagovalcu turnirja. Izjemen rezultat je uspel železničarju Nenadu Djekanoviču, ki je s šestimi točkami zasedel odlič- no štirinajsto mesto, kar je naj-

boljši letošnji rezultat domačih igralcev. S tem je prevzel vodstvo v skupnem seštevku pred Nusretom Sivčevićem. Oba sta glavna kandidata za končno prvo mesto med železničarji, kar prinaša za nagrado teden- ski najem hišice v toplicah, ki jo podarja Sindikat železniškega prometa Slovenije. Več o ciklu si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.



Najboljši železničar Nenad Djekanovič, na sliki levo.

Sudoku

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

NAGRAJENCI
NAGRADNE KRIŽANKE

Pravilni gesli nagradne križanke iz prejšnje Nove proge:

Železniška postaja Liege Guillemins
Evropska postaja nove dobe

Nagrajenci nagradne križanke iz prejšnje Nove proge so:

- Izidor Trojar z Jesenic
- Damjan Hlastec iz Slovenskih Konjic
- Milan Bezjak iz Kanala

Nagrajencem čestitamo!

Nagrade boste prejeli po pošti.



**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.



Akademski slikar Janez Trpin je bil mojster grafike. Starejši bralci se gotovo spomnijo njegovih čudovitih ilustracij v otroški knjigi Črni muc vasuje izpod peresa Josipa Ribičiča. V muzeju hranimo Vozni red JDŽ iz leta 1939, za katerega je Trpin izdelal naslovnico z istim motivom, kot je uporabljen na doslej neznanem plakatu s povabilom na obisk Jugoslavije, ki je bil očitno izdelan v istem času. Založila ga je turistična agencija Putnik, zaradi njegove lepote pa so ga v Združenem kraljestvu vključili v koledar 2012, kjer so predstavili najlepše železniške plakate z vsega sveta.

Nanj je v Avstraliji slučajno naletela in ga takoj kupila škotska družina Lawson, s katero že debeli dve desetletji gojimo prijateljske odnose. Nemudoma so se povezali z našim muzejem in želeli zvedeti kaj več. Pojasnili smo jim vso zgodbo in rezultat je, da so nam koledar poslali za našo zbirko.