

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Matjaž Kranjc

V čevljih Matjaža Kranjca

**Ena najzahtevnejših
sanacij železniških
nesreč pri nas je končana**

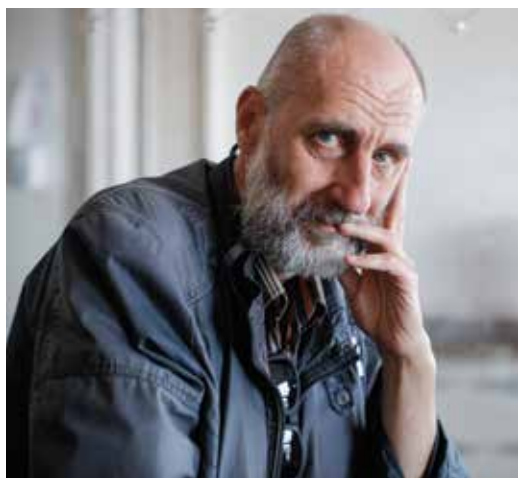
Andreja Špitalar

Smo in nismo muzej

Rezultati poslovanja skupine Slovenske železnice



Odhodi



Esad Babačić

Nočni vlak je prav poseben vlak. Vedno se ga razveselim, saj vem, da bom z njim prišel nekam daleč. In da bo pot trajala zelo dolgo. Rad namreč potujem, zato vse skupaj jemljem kot doživetje in priložnost, da na poti ustvarim kaj novega. Kot književnik imam to prednost, da lahko delam tudi med vožnjo, za kar je vlak idealno prevozno sredstvo.

Na nočni vlak je treba biti pripravljen; skratka, za dolge ure drsenja po gladkih tračnicah noči mora biti človek v fizični in psihični formi. Če se ti zdi, da gre zgolj za ure sedenja in poležavanja v praznem kupeju, se seveda motiš. Če nič drugega, te lahko pot načne psihično, kar seveda ni priporočljivo. Enako velja za hrbtne in ostale mišice, ki držijo trup v pravem položaju. Zato je treba imeti urejeno prtljago, sploh tisto, tam zgoraj.

Vlak za Berlin je prispel na dvanajsti tir, skorajda na minuto natančno, tako da sem se lahko nanj vkrcal, še preden je bil napovedan čas za odhod. Pred menoj je bila dolga noč, a na srečo sem imel s seboj nekaj knjig, s katerimi sem si krajšal pot do Münchna, kje smo prestopali na naslednji vlak, s katerim smo pospešili proti končni postaji. Tudi pisal sem nekaj, a ne toliko, kot sem mislil. Se je pa v meni sprožilo kar nekaj miselnih procesov, ki so me pripeljali do zanimivih ugotovitev in zaključkov.

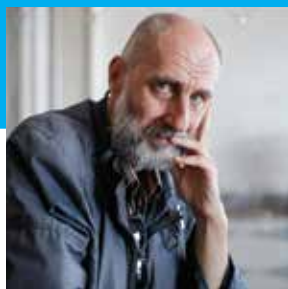
Ne vem, zakaj, a vlaki pozimi so bili zame od nekdaj nekaj posebnega. Seveda tu ne morem mimo kultnega filma Doktor Živago, v katerem se glavni protagonisti nenehno prevažajo z enega na drugi konec Rusije. Brez snega ne bi bilo tudi filma Podivjani vlak Andreja Končalovskega, v katerem spremljamo tovorni vlak, na katerem bežita zapornika iz strogo varovane kaznilnice.

Sneg je element, ki dela vlake še bolj pravljicne, sploh ponoči, ko je snežna belina edini kontrast tam zunaj, veliko drugače pa ni tudi podnevi, ko imamo obilo časa za opazovanje pokrajine in postaj, na katerih se ustavljamo. Tokrat nas je spremljal dež in z izjemo Leipziga, kjer je bilo za odtenek snega, je bila pokrajina precej monotona. Kot da vlaki brez snega niso več tako poetični, kot so bili v časih, ko so bile zime precej bolj bele, kot so zadnjih petnajst let. Morda je čas, da se notranjost vlakov popestri s primernim dekorjem, ki bo vsaj delno povrnil del pravljice, ki se je izgubila s snegom in pravimi zimami.

Po vrnitvi iz Berlina sem se na službeno pot v Kranj prav tako odpravil z vlakom, saj sem si želel prihraniti sitnosti s parkiranji, ki bi jih imel, če bi šel na pot z avtomobilom. Odločitev je bila še kako na mestu.

Kako je, ko postane pot v Kranj potovanje in ne zgolj vožnja, ki je samo še en stres več. Ko naenkrat dobiš nazaj tisti občutek, da imaš čas in da lahko počneš reči, ki si jih ali pozabil početi ali pa si se jih preprosto bal početi; v mojem primeru so te reči branje in pisanje.

Pred potjo v Kranj sem bil namreč prepričan, da ta dan ne bom pisal, ker preprosto nisem našel časa ali sebe v času, če sem bolj natančen; tisti hip pa, ko sem se usedel na vlak, ki se je previdno zagnal naprej, se je vse skupaj odprlo; spet sem postal nekdo, ki piše in verjame v to, kar piše; resda se mi je mudilo, kajti Kranj ni tako daleč kot Berlin, a sem vsaj vedel, zakaj se mi mudi: ker sem želel napisati čim več besed do naslednje postaje. Tako gre to! Postaje so lahko poglavja, železniški tiri stavki, pragovi, ki jih povezujejo, pike in vejice, okna vagonov pa nepopisane strani. Kajti bistvo pisanja je prepuščanje poti in čakanje na končno postajo, ki vedno pride.



3

Esad Babačič

Odhodi



6

Ena najzahtevnejših
sanacij železniških
nesreč pri nas je
končana

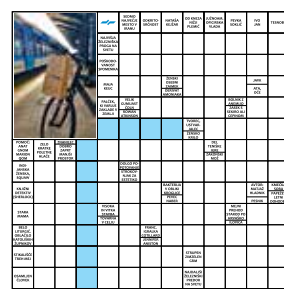


10

Pogovor

Matjaž Kranjc

V čevljih Matjaža Kranjca



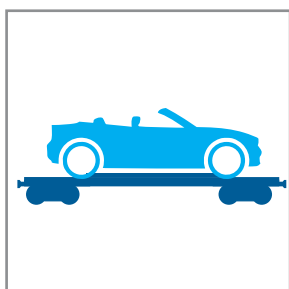
15

Nagradna križanka



27

Andraž Briški Javor –
matematik, ljubitelj
železnice in poznavalec
gomulk



28

Obnova mostov na
železniški progi Bohinjska
Bistrica–Nova Gorica



29

Pogovor

Andreja Špitalar

Smo in nismo muzej



34

Kako so štirje
mušketirji prevozili
19 tisoč kilometrov

Kolofon

Izdajatelj: Slovenske železnice, d. o. o.,
Služba za odnose z javnostmi SŽ

Bralci in bralke, ne pozabite!
Vaša mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na
elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si

Urednica: Tea Šavor

Uredniški odbor: Tea Šavor, Tamara Sever, Gregor Kukovica,
Nina Avbelj Lekić, Marko Tancar, Petra Privšek,
Božo Leščanec, Igor Debevec, Franc Klobučar,
Blaž Jemenšek in Uroš Železnik



16

Končana remotorizacija
dizelskih premikalnih
lokomotiv 642/643



19

Zaposleni zaznavajo
izboljšanje delovnih
pogojev in možnosti
za strokovni razvoj v
skupini SŽ



22

Preboj tretjega
najdaljšega predora na
trasi drugega tira



26

Nagradna igra



38

Queen Mary 2 – obisk
pri angleški kraljici

Avtorji prispevkov: Mladen Bogić, Tea Šavor,
Esad Babačić, Helena Simončič Hostnik,
Marija Paladin

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih
železnic, Andraž Gregorič, Tamara Sever,
Bojan Bela, Tea Šavor

Naslovnica: Miško Kranjec

Število izvodov: 7500

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

Ena najzahtevnejših sanacij železniških nesreč pri nas je končana

Ni bilo lahko, še zdaleč ne, a uspelo nam je. V soboto, 4. februarja, smo na železniški postaji v Zidanem Mostu kljub izjemno zahtevni situaciji – tako zaradi reke kot tudi električnih vodov –, uspešno odstranili 280 ton težak transformator, ki se je med transportom z vagona prevrnil začetek januarja.



S pomnimo, nesreča na železniški progi v Zidanem Mostu se je zgodila 7. januarja letos. Okoli pol druge uri ponoči je pri prevozu izrednega tovora s posebnim tovornim vlakom prišlo do padca tovora z vagona. V dogodku se je huje poškodovalec državljan Češke, ki je bil v posebni kabini za vagonom. Ko se je vagon prevrnil, je kabino odtrgalo in jo odneslo na nabrežje reke Save. Na kraju nesreče so nemudoma posredovali gasilci PGE Celje in PGD Laško, ki so rešili poškodovanega in pregledali padlo kabino ter preprečili, da bi se hidravlične tekočine, ki so ostale v ceveh vagona, razlile v Savo, prav tako so prečrpali okoli 500 litrov goriva, ki je iztekalo iz vagona na tirih, ter s tem preprečili okoljsko katastrofo, preventivno pa so pregledali tudi vodno površino reke Save do Radeč zaradi morebitnega razliva naftnih derivatov. Škoda je nastala na vozni mreži, signalnovarnostnih napravah in ograji. Tovor, ki ga je prevažal tuji izvajalec, je bil zavarovan. Kraj nesreče sta si ogledali tudi državna tožilka in preiskovalna sodnica.





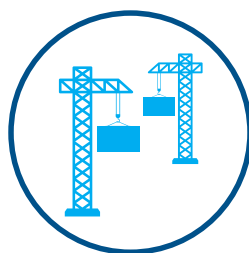
7. januar

nesreča na
železniški progi v
Zidanem Mostu



20. januar

odstranjevanje delov
tovornega vagona s
pomočjo dveh tovornih
dvigal



3. februar

pripravljalna
dela za dvig
transformatorja



Nato pa se je zahtevno delo začelo za nas in partnerje, podjetje Felbermayer, ki so pri dvigu tovora in vagona sodelovali. Priprave na dvig transformatorja so tekle več dni.

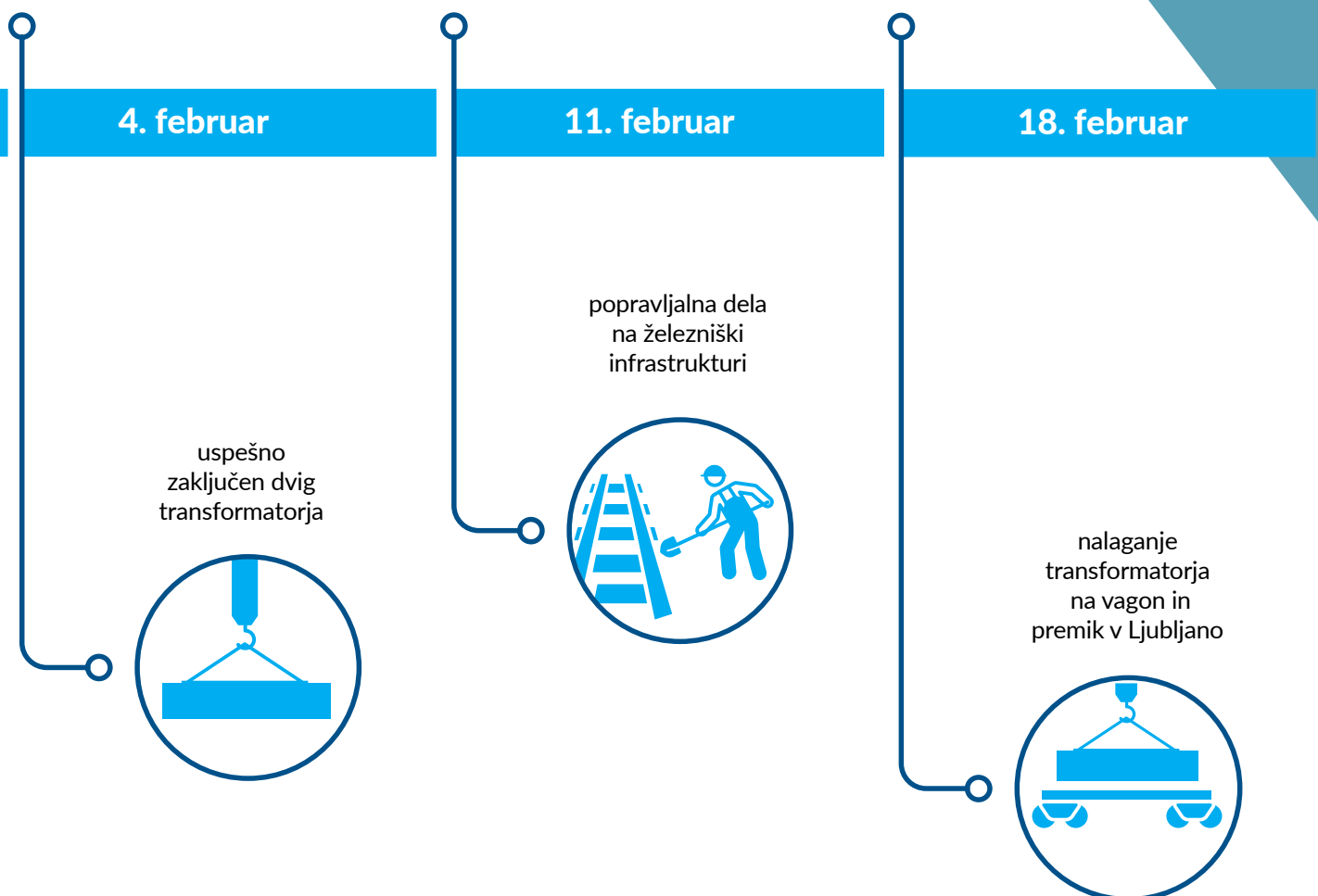
20. januarja so delavci Felbermayerja in SŽ – Infrastrukture naredili plato za veliko dvigalo in s pomočjo dveh cestnih tovornih dvigal odstranili dele vagona, na katerega je bil naložen prevrnjen transformator. Da bi bil promet čim manj moten, so dela izvajali v prekinitvah med prihodi vlakov. Nato so odstranili tir na tiru 3 v dolžini celotnega transformatorja ter ob spomeniku ob železnici postavili in utrdili ploščad za posebno, kar 1000 ton težko dvigalo, ki ga je iz Avstrije pripeljalo 25 izrednih vlačilcev. V četrtek, 2. februarja, so stekla še dela za odstranitev 20-kilovoltnega daljnovoda, ki je bil sicer od 20. januarja izklopljen iz omrežja, v petek, 3. februarja, pa še pripravljala dela za dvig transformatorja.

Sam dvig transformatorja smo, kot že rečeno, opravili v soboto, 4. februarja, in sicer v dveh fazah. V prvi fazi smo ga s pomočjo posebnih kovinskih nosilcev, ki omogočajo varno obračanje, postavili v pokončno lego, v drugi fazi pa smo ga dvignili na ploščad, kjer je stalo dvigalo.

11. februarja, torej teden dni po uspešnem dvigu, je sledilo popraviljanje, pobiranje in ponovna namestitve tirov za nov posebej prirejen vlak za odvoz transformatorske postaje.

V soboto, 18. februarja, smo transformator s pomočjo dvigala naložili na enak vagon, ki ga je pripeljal v Zidani Most, in ga v poznih večernih urah odpeljali v Ljubljano, in sicer v podjetje Kolektor ETRA, kjer so ga za kupca s Finske natančno pregledali.

Preiskava, kaj natančno se je zgodilo in kaj je bil vzrok za edino tovrstno nesrečo pri nas, do zdaj namreč nesreč pri prevozu izrednih tovorov še ni bilo, je zaključena. Odgovornost je bila na strani prevoznika. Transport po isti poti skozi Zidani Most je do nesreče sicer uspešno opravilo že pet transformatorjev takega gabarita, za prevoz štirih je skrbela ista ekipa kot za prevrnjenega.



V čevljih Matjaža Kranjca

Matjaž Kranjc je svojo poklicno pot začel leta 1987 na železniški postaji v Brežicah in rasel od prometnika do direktorja naše največje povezane družbe, ki upravlja javno železniško infrastrukturo, SŽ – Infrastruktura. Vmes ga je pot kot prometnika vodila tudi v Dobovo in Zidani Most, kjer je opravljal tudi delo šefa železniške postaje. Je tudi štipendist železnic, ki se je šolal na Srednji prometni šoli v Mariboru. Na mestu direktorja SŽ – Infrastruktura je osem let. V tem času se je zvrstilo nekaj izrednih dogodkov, pri katerih so zaposleni na SŽ – Infrastruktura, ki jo vodi Matjaž Kranjc odigrali ključno vlogo organizatorja reševanja. Pogovarjala sva se predvsem o nesreči v Zidanem Mostu, ki je polnila naslovnice časopisov in ki so jo mediji oziroma novinarji označili za inženirski podvig desetletja.

Nesreča v Zidanem Mostu. Na nočni omarici sredi noči zazvoni telefon. Kaj je tisto, na kar najprej pomislite, ko dobite telefonski klic, da je na najbolj prometni progi prišlo do izrednega dogodka?

Ko telefon zazvoni in vidim, katera številka je, vem, da se je nekaj zgodilo. Sploh če je klic ob pol drugi uri zjutraj. Takrat vedno, preden se javim, pomislim, upam, da ni kaj tragičnega in da bo situacija rešljiva. Da se ni komu kaj zgodilo. Ko izvem, kaj se je zgodilo, takoj začnem reševati situacijo in obveščati pristojne službe in sodelavce, ki se morajo nemudoma odzvati. Treba je dobiti čim več pravih informacij s terena, da lahko v ozadju poteka operacija reševanja izrednega dogodka ter koga je treba vključiti in predvsem, kako.

Moram pa poudariti, da so ne glede na uro odzivni vsi direktorji povezanih družb, ki pomagajo pri reševanju takih dogodkov. Tukaj gre zahvala

tudi generalnemu direktorju SŽ, g. Dušanu Mesu in mojemu kolegu g. Dušanu Žičkarju, direktorju družbe SŽ – Vit. Njuna telefona nikoli, tudi ob nemogočih urah, ne zvonita v prazno.

Za kako zahtevno reševanje je šlo v Zidanem Mostu? Mediji so operacijo označili za inženirski podvig desetletja. Gre za poseben tovor in lokacijo, ki je na eni strani obdana s hribom, na drugi strani teče reka Sava, na sredini pa je postavljen tudi daljnovod.

Dan po izrednem dogodku smo na terenu ocenili situacijo in pripravili načrt reševanja. Najbolj vesel sem bil informacije, da je s češkim državljanom, ki je padel 10 metrov globoko v reko Savo, vse dobro in da ni huje poškodovan oziroma ni v življenjski nevarnosti. Po prvem razgovoru s prevoznikom tovora sem vedel, da bo odstranitev tovora velik izziv.

Kako je potekal dvig tovora?

To je bil prvi izredni dogodek



oziroma sanacija, za katero je bil izdelan elaborat reševanja. Velik projekt. Vse je bilo natančno določeno po fazah. Kdo, kaj in kdaj. Tega smo se strogo držali. Postavili smo ploščad za 1000-tonsko dvigalo, odstranili smo daljnovod. Očistili smo lokacijo za odstranitev tira, odstranili kretnico, skratka, pripravili smo vse za varen dvig transformatorja, težkega 280 ton.

Pri reševanju smo imeli dve dvigali, avtodvigalo in veliko dvigalo, ki je bilo sestavljeno do maksimalne višine, ki jo je prostor sploh omogočal. Na ta način je bil transformator varno odstranjen z železniške proge in naložen na vagon ter prepeljan nazaj v Črnuče. Reševanje je potekalo natančno po načrtu,

brez zapletov, po naprej predvideni časovnici. Lahko povem tudi to, da ko je bil tovar znova varno naložen na vagon, sva z direktorjem Felbermayerja postala že na pol prijatelja. Veliko sva se naučila eden od drugega, predvsem pa smo vsi odlično sodelovali.

Koliko ljudi je bilo vključenih v celoten proces dvigovanja 380 ton težkega tovora?

Veliko. 25 vlačilcev, ki so pripeljali veliko dvigalo. Tovornjaki, ki so odvažali dele vagona. Gotovo več kot 50 ljudi z naše strani in s strani prevoznika tovora je sodelovalo pri pripravi in izvedbi reševanja transformatorja. Vsi smo se zavedali svojih nalog in odgovornosti.



Skozi železniško postajo Zidani Most dnevno pelje več kot 160 vlakov.



V Zidanem Mostu so se izkazali prav vsi sodelavci, od progarja, čuvaja, vzdrževalca, nadzornika, tako v gradbeni ali elektro stroki, izkazali pa so se tudi kolegi iz vodenja prometa, ki so omogočili, da so vlaki vozili čez Zidani Most tudi ob bistveno zmanjšanih kapacitetah in da so bile ovire za vse uporabnike kolikor toliko znosne.

V istem času se je zgodil še en izreden dogodek v Novem mestu. Iztirjenje potniškega vlaka. Kako je biti v vaših čevljih, ko imaš na železniški progi dva takšna in tako izpostavljena izredna dogodka?

Podobno je bilo pred nekaj leti, ko smo imeli dve iztirjenji v Rimskih Toplicah na istem mestu. V roku enega tedna.

Težko verjameš, da se lahko kaj takega zgodi. In tako je bilo tudi v tem primeru. Vesel sem, da se nikomur ni zgodilo nič hujšega in da so vsi sodelavci pri reševanju opravili odlično delo, za kar se jim zahvaljujem.

Najtežji dogodek v zgodovini železnic je bil gotovo žledolom, ko so železnice čez noč ostale brez železniške proge. Kdaj pa je bilo vam najtežje oziroma kateri dogodek je bil najbolj zahteven v vaših dveh mandatih?

Hrastovlje. Ko je bil žledolom, sem bil sicer še pomočnik direktorja SŽ – Infrastrukture. Na začetku je vse bilo videti skoraj nerešljivo. Od 10 do 25 cm ledu na vseh kovinskih delih, na stebrih vozne mreže. Ampak smo stopili skupaj in z dobro

voljo rešili nerešljivo. Dnevno smo pregledovali napredek. Pri žledolomu smo res vsi pokazali, kaj vse zmoremo, ko stopimo skupaj.

Hrastovlje pa so bile zame najtežji izredni dogodek, saj smo bili poleg nesreče, ki je bila zelo zahtevna za reševanje, tudi pod neprestanim drobnogledom javnosti. To je svojevrsten pritisk. Obstajala je nevarnost onesnaženja vode, brez hitrega posredovanja bi lahko bile posledice res zelo tragične. Na koncu se je sicer vse dobro rešilo in ni prišlo do najhujšega. In če potegnem črto pod vse dogodke, težje in lažje, je ključno to, da kot ekipa reagiramo hitro in odgovorno, torej tako, kot pritiče upravljavcu javne železniške infrastrukture.

Vabilo

Folklorna skupina Železničarskega kulturno umetniškega društva Tine Rožanc nas letos, ob svojem 74. letnem koncertu, vabi k branju časopisov v preteklosti! Koncert bo natančneje usmerjen v časopis, ki velja za enega zgodovinsko najpomembnejših na naših tleh, kaj več pa razkrivamo že 15. aprila! Pozorno nas spremljajte in 15. 4. odkrijte skupaj z nami, kateri časopis bomo letos prebirali skupaj z našimi folklorniki.



**Koncert bo 3. junija 2023 ob 19.30
v Linhartovi dvorani Cankarjevega doma!**

Podarjamo 5-krat po dve vstopnici.

Prvih pet bralcev, ki nam na e-mail: tamara.sever@slo-zeleznice sporoči

koga bi peljali na koncert, prejme dve brezplačni vstopnici.



VLAK JE ZA VSE

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 12. maja 2023**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje nagrajencev bo v **četrtek, 18. maja 2023**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s termo stekleničko za vodo SŽ.



					SEDMO NAJVEČJE MESTO V IRANU	ODKRITO- SRČNOST	NATAŠA KEJŽAR	OD KNEZA NIŽJI PLEMIČ	JUŽNOAM. OFICIRSKA VLADA	PEVKA SOKLIČ	IVO JAN	TESNOBA	MILANSKI NOGOMET- NI KLUB	NAGEL GOSPO- DARSKI RAZCVET	PREBI- VALCI SEVERA	TINA TURNER
					NAJVIŠJA ŽELEZNIŠKA PROGA NA SVETU											
					POŠKODO- VANOST SPOMENIKA											
					MAJA KEUC		ŽENSKI OSEBNI ZAIIMEK DERIVAT AMONIKA				JAVK ATA, OČE					DEL CELOTE
					PALČEK, KI VARUJE ZAKLADE V ZEMLJI	VELIK GUMIJAST ČOLN ROWAN ATKINSON				BOLNIK Z ANEMIJO ZASEK S SEKIRO ALI CEPINOM						
								TVOREC, USTVAR- JALEC ŽENSKO KRILO						MITJA OKORN IZJEDA, RAZJEDEK		
POMOČ: ANAT GNOM MARION QOM	ZELO KRATKE POLETNE HLAČE	ZNANILEC DOBRO ZAPRT MANJŠI PROSTOR							DEL TENIŠKE IGRE ZAKONSKI MOŽ				DIVJA MAČKA ZVIŠAN TON D			
INDI- JANSKA ŽENSKA, SQUAW					DOLGO PO- POTOVANJE STROKOV- NJAK ZA ESTETIKO										STROJ ZA ZEMELJ- SKA DELA	UBRANO SOZVOČJE VEČ TONOV
KNJIŽNI DETEKTIV (SHERLOCK)							BAKTERIJA V OBLIKI KROGLICE PEVEC NABER				AVTOR: MATJAŽ HLADNIK PESNIK	KMEČKA SOBA PAPEŽEV LETNI DOHODEK				
STARA MAMA					VISOKA IN VITKA STAVBA TOVARNA V CELJU					MEJNI PREHOD STAROD PO HRVAŠKO ILOVICA						
BELO LITURGIČ. OBLAČILO KATOLIŠKIH ŽUPNIKOVI						FRANC. IGRALKA COTILLARD JENNIFER ANISTON							JAZ NIKITA HRUŠČOV			
STIKALIŠČE TREH MEJ							STRUPEN ZIMZELEN GRM									
OSAMLJEN ČLOVEK							NAJDAJŠI ŽELEZNIŠKI PREDOR NA SVETU									

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____

Podpis udeleženca: _____

Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Za namen izvedbe nagradne igre bo družba SŽ, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana (Služba za odnose z javnostmi – SOJ) vaše posredovane osebne podatke obdelovala v skladu s Splošno uredbo o varstvu osebnih podatkov (GDPR) in nacionalno zakonodajo s področja varstva osebnih podatkov. Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, za katerega so bili zbrani – sodelovanje v nagradni križanki. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur. Svoje pravice do preklica privolitve, dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave in prenosljivosti osebnih podatkov lahko uveljavljate z vložitvijo zahteve, poslano na naslov: Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana ali elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si. Družba o vaši zahtevi odloči v roku enega meseca od prejema popolne zahteve, ta rok pa se po potrebi lahko podaljša za največ dva dodatna meseca. Če družba ne odloči o zahtevku ali če menite, da se vaši osebni podatki shranjujejo ali kako drugače obdelujejo v nasprotju z veljavnimi predpisi, imate pravico vložiti pritožbo pri Informacijskem pooblaščenču RS.

Končana remotorizacija dizelskih premikalnih lokomotiv 642/643



Slovenske železnice stalno posodabljam svoj vozni park, naj bo to z nakupi novih vozil ali pa z modernizacijami in nadgradnjami obstoječih. Slednje največkrat izvajamo na dizelskih vozilih – od potniških garnitur do premikalnih lokomotiv. Dolgoletne izkušnje, stalno nadgrajevanje znanja in posodabljanje opreme za vzdrževanje hčerinskemu podjetju SŽ – VIT omogočajo, da lahko pristopi k velikim projektom, kot so remotorizacije obstoječih vozil. Da bi omogočili čim večjo razpoložljivost vozil, pocenili njihovo vzdrževanje in zmanjšali vpliv na okolje ob njihovi uporabi, se je Tovorni promet v sodelovanju z našimi delavnicami v Mariboru, ki so specializirane za vzdrževanje dizelskih železniških vozil, odločil za projekt remotorizacije in modifikacije premikalnih lokomotiv serij 642/643. Obsežen in zahteven projekt smo zaključili konec lanskega leta, posodobili smo dvanajst premikalnih lokomotiv.

Na javnem razpisu za ta projekt je bila izbrana družba NRE, Global Headquarters Mount Vernon, Illinois, ki je pripravila projekt remotorizacije, izvedel pa ga je SŽ – VIT, Center Maribor.

Projekt zajema:

- zamenjavo starega dizelskega motorja SACM-MGO oz. WARTSILA s sodobnim dizelskim motorjem proizvajalca MTU, ki je ob začetku projekta odgovarjal zahtevam kakovosti emisij stopnje EU IIIB pri 25 °C temperature okolice, in predelavo obstoječega hladilnega sistema z novim ventilatorjem, krmiljenim z inverterjem;
- zamenjavo glavnega DC- in vzbujalnega DC-generatorja ter Statody alternatorja za polnjenje baterij z alternatorjem AC proizvajalca MARATHON (ta je gnan za proizvodnjo električne energije, potrebne za vleko in napajanje pomožnih naprav);
- zamenjavo pogonov pomožnih naprav, ki je izvedena s pomočjo električnih motorjev proizvajalca KONČAR;
- rekonstrukcijo strojevodske kabine s krmilnimi mizami, stikalnimi elementi upravljanja, načinom posluževanja vožnje in uporabe lokomotive, zvočno in toplotno izolacijo kabine;
- nadgradnjo že preizkušene zavorne opreme proizvajalca WABTEC MTZ Skopje na P-bloku s sodobnejšimi sklopi za varnejšo in preprostejšo uporabo elementov, ki so vgrajeni na lokomotivo (glavne spremembe so na regulaciji in upravljanju neposredne zavore, peskanja, siren, izvršilnih komponent ASN in budnika in ne nazadnje na pritrdilni ročni zavori, ki jo nadomesti sistem parkirne – zračno vzmetne zavore).



Vsi navedeni sklopi, stroji in naprave so nadzirani in krmiljeni z lokomotivskim računalnikom NForce podjetja NRE ter ECM (krmilni sistem motorja MTU), nadzorovani so preko LDU- monitorjev na vsaki krmilni mizi, omogočeno je shranjevanje posameznih podatkov in diagnostike delovanja. Nov HMI (Human Machine Interface – nadzorno-krmilni vmesnik) LDU je bolj prijazen do uporabnika in zagotavlja boljši vpogled v delovanje lokomotive. Poleg tega nov HMI zagotavlja dodatne funkcionalnosti nadzora (nadzor kontaktorjev smeri in moči, delovanja relejev ...). Poleg navedenega je izboljšana zaščita strojev in naprav, glavni rezervoar goriva z volumnom 3.000 l je opremljen z nadzorom in prikazom stanja ter porabe goriva.



Zaradi potrebne prestavitve visokonapetostne opreme vlečnega tokokroga, nizkonapetostne električne opreme pomožnih in varnostnih naprav, pnevmatske opreme ter zavorne opreme na novo lokacijo so na novo zasnovane prerazporeditve posameznih sklopov (premeščene akumulatorske baterije, usmernik nizke napetosti s konverterji napetosti in zračne posode pod okvirjem ograjenja). Dostop do opreme in sklopov v kratkem delu in motornem prostoru je prijaznejši z novim sistemom odpiranja in pritrdjevanja stranskih pokrovov.





Vse navedene modifikacije so plod premišljene zasnove projekta, ki smo se ga skupaj s Tovarnim prometom lotili z vso vnemo. Sodelovali smo že pri tehničnih rešitvah modernizacije, kajti vedeli smo, kje so bile pogoste težave pri prvotni izvedbi teh lokomotiv.

Prva lokomotiva 642-199 je bila predana v promet 14. 2. 2019. Seveda so bila na njej kot prototipu opravljena vsa natančna testiranja, kar je zahtevalo svoj čas. Pri vseh naslednjih lokomotivah je bilo veliko lažje in hitreje. Zadnja lokomotiva 643-040 je bila predana naročniku 12. 12. 2022 in s tem je obsežen projekt zaključen. Vsekakor je bila ta posodobitev izziv za naše kadre, predvsem pa spoznavanje z novo tehnologijo na področju premikalnih lokomotiv. Trenutno izvajamo modernizacijo lokomotive ČKD 740 za tujega operaterja in upamo, da bomo v naslednjih letih izvedli še več podobnih projektov na lokomotivah, mogoče celo na seriji 664.

Sodobna železniška tehnologija omogoča številne prednosti pri uporabi moderniziranih lokomotiv in dokazuje, kar se na področju vzdrževanja dizelskih vozil ves čas trudimo, da starejša vozila s celovito posodobitvijo zlahka konkurirajo mlajšim, sodobnejšim in celo novim vozilom.



Zaposleni zaznavajo izboljšanje delovnih pogojev in možnosti za strokovni razvoj v skupini SŽ

To so pokazali rezultati raziskave 'Pogoji dela in delovno okolje' v letu 2022, ki smo jo opravljali v minulem poslovnem letu. Z anketo smo že drugič po letu 2021 merili zavzetost in motivacijo v podjetjih skupine Slovenske železnice.

S kombinirano anketno metodo, splet in papirna oblika vprašalnika, v kateri je sodelovalo več kot 1600 zaposlenih (1116 po spletu in 502 s papirno obliko vprašalnika), smo merili oceno delovne zavzetosti in motivacije po treh sklopih:

- 1) možnosti za delovno samorealizacijo,
- 2) pogoji dela,
- 3) delovni odnosi in sodelovanje.

Poleg vprašanj o delovni zavzetosti in motivaciji je bilo v vprašalnik vključenih tudi nekaj demografskih vprašanj:

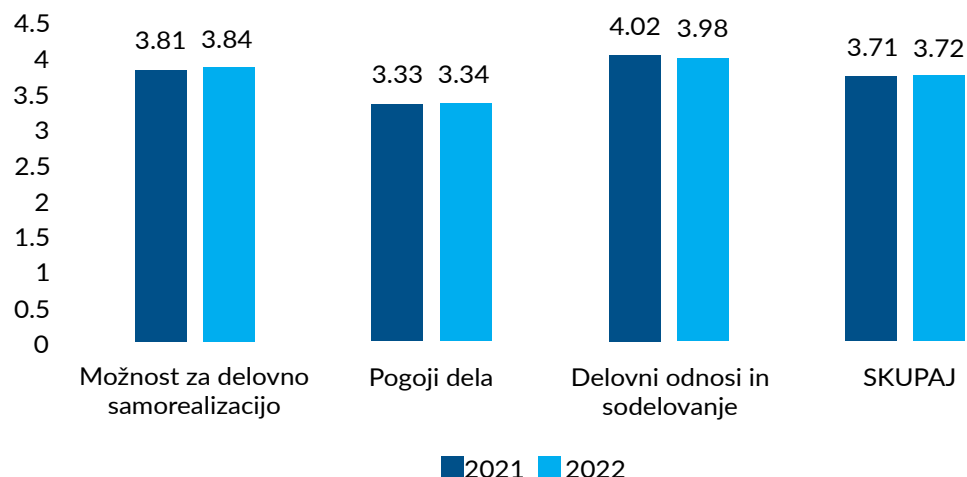
- podjetje, v katerem je zaposleni (obvezni odgovor),
- starost, izobrazba in vrsta službe,
- odprto vprašanje s povabilom k oddaji dodatnih komentarjev (neobvezni odgovor).

Spodbudni rezultati raziskav

Rezultati raziskave so pokazali, da je na lestvici od 1 do 5 povprečna vrednost zavzetosti in motivacije na ravni skupine SŽ 3,72, kar je nekoliko višje kot v letu 2021, ko je vrednost znašala 3,71.

Zaposleni so najvišjo oceno namenili sklopu **Delovni odnosi in sodelovanje** s povprečno vrednostjo 3,98, v 2021 je bila 4,01. Sklop **Možnosti za delovno samorealizacijo** je dosegel povprečno vrednost 3,84, v 2021 je bila ta 3,80, **Pogoji dela** pa so dosegli povprečno vrednost 3,34, v letu 2021 je bila 3,32.

Primerjava rezultatov merjenja zavzetosti in motivacije v 2021 in 2022 po sklopih.

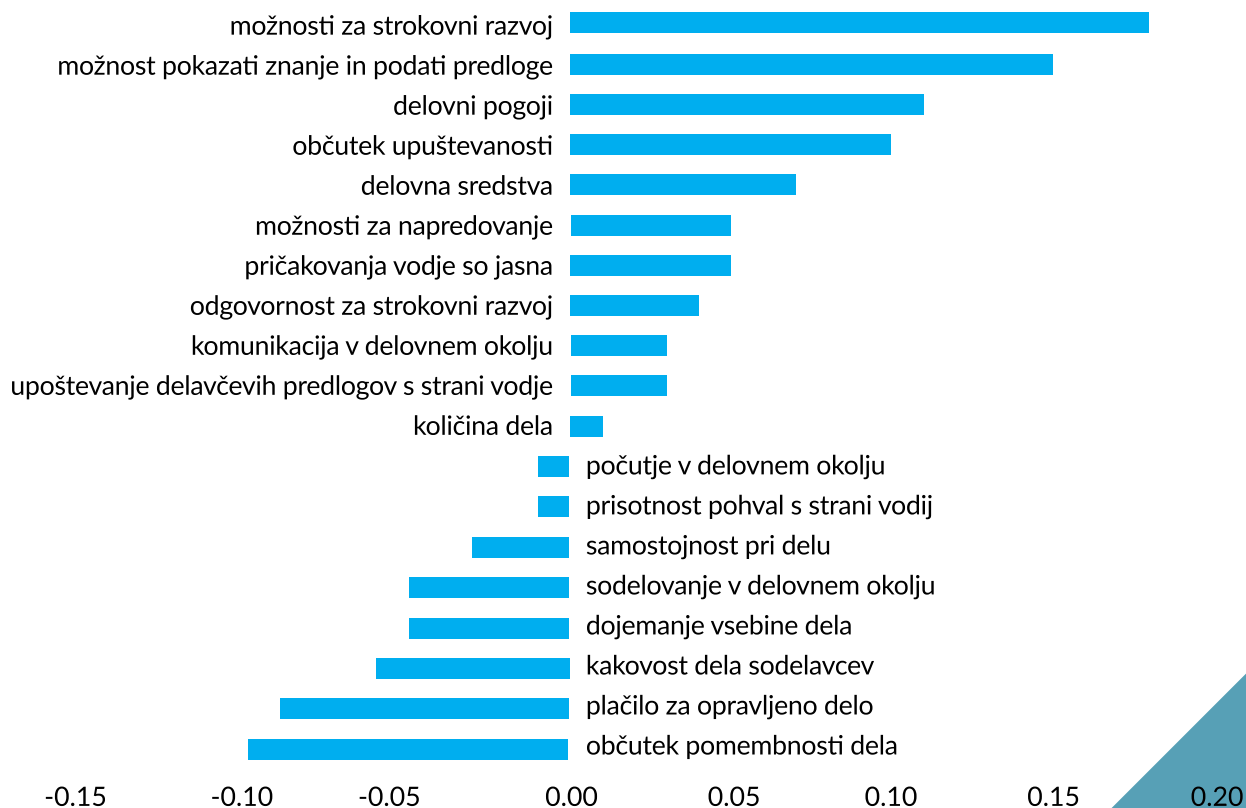


Največje izboljšanje pri delovnih sredstvih, pogojih dela in občutku upoštevanosti

Največje zmanjšanje povprečne vrednosti v letu 2022 v primerjavi z letom 2021 smo z raziskavo zaznali pri občutku pomembnosti dela, plačilu za opravljeno delo, kakovosti dela sodelavcev, samem doživanju vsebine dela ter sodelovanju v delovnem okolju. Največje izboljšanje ocene oziroma višino povprečne vrednosti smo ugotovili pri delovnih sredstvih, pri občutku upoštevanosti, delovnih pogojih, pri možnostih dokazovanja z znanjem in podajanja predlogov ter pri možnostih strokovnega razvoja.

Po analizi vseh rezultatov ugotavljamo, da so rezultati merjenja za leto 2022 spodbudni! Skupna povprečna vrednost na celotni lestvici se je nekoliko povečala. Spodbudno je tudi, da zaposleni zaznavajo izboljšanje delovnih pogojev in delovnih sredstev, širitev aktivnosti na razvojnem področju (možnosti za strokovni razvoj) ter izvajanje projektov, pri katerih lahko zaposleni aktivno pokažejo znanje in posredujejo svoje različne predloge.

Sprememba ocene merjenja zavzetosti in motivacije 2022/2021 po posameznem kazalniku.



Višje izobraženi in starejši zaposleni so bolj motivirani

Analiza je pokazala, da med podjetji v skupini Slovenske železnice ni večjih odstopanj v ocenah zavzetosti in motivacije, ki bi izvirale iz velikosti podjetja oziroma samega števila zaposlenih.

Na ravni posameznika je analiza razlik pokazala, da sta zavzetost in motivacija povezani s starostjo in izobrazbeno strukturo anketiranih. Bolj zavzeti in motivirani so starejši in višje izobraženi zaposleni.

Najnižje vrednost zavzetosti in motivacije smo tako kot v raziskavi leta 2021 zaznali v sklopu pogojev dela. Najnižje vrednosti so bile izmerjene pri enakih dejavnikih: **plačilo za opravljeno delo, možnosti za napredovanje, prisotnost pohval vodij.**

Najvišje vrednosti pa so bile izmerjene pri **oceni samostojnosti opravljanja dela, oceni pričakovanj vodij oddelkov, oceni kakovosti dela sodelavcev.**

Cilj je izboljševati delovno okolje

Z rednim spremljanjem rezultatov merjenja zavzetosti in motivacije in uresničevanjem kadrovskih in drugih aktivnosti si prizadevamo izboljšati razmere pri posameznih dejavnikih, naj bo ta na področju možnosti za delovno samorealizacijo, na področju pogojev dela ali na področju delovnih odnosov in sodelovanja. Tako si prizadevamo omogočiti delovno okolje, v katero bodo zaposleni radi prihajali in v katerem bodo lahko svoje delo opravljali uspešno in učinkovito. Pri tem se seveda zavedamo, da so nekateri ukrepi časovno in finančno zelo zahtevni ter zahtevajo kompleksne sistemske rešitve, ki jih ni mogoče pripraviti hitro. Takšne so denimo aktivnosti, povezane z vrednotenjem delovnih mest, pripravo sistemizacije in prenovo plačnega sistema. Medtem ko so druge aktivnosti manj finančno obremenjujoče (npr. nabava ali zamenjava delovne opreme na predlog zaposlenih, spodbuda vodstvenemu kadru in drugim profilom zaposlenih k proaktivnemu vključevanju v izobraževalne vsebine za razvoj kompetenc idr.) ali pa sploh nimajo finančnega značaja (npr. pogostejša pozitivne povratne informacije vodij do zaposlenih).

Številna mnenja sodelujočih pri raziskavi

Svoje mnenje pri odprtem vprašanju, ki se je glasilo »Ali bi nam želeli še kaj sporočiti?« je izrazilo 299 zaposlenih v skupini SŽ. Njihove izjave lahko razdelimo v grobem v pet kategorij:

- **plačilo in delovne razmere,**
- **širše kadrovske področje in vodilni kadri,**
- **kommunikacija,**
- **predlogi,**
- **zadovoljstvo in pohvale.**

Komentarji in kritike določenih segmentov dela ter plačila kot leto prej sovpadajo s kazalniki, pri katerih je bila izmerjena najnižja povprečna vrednost. Zaposleni so predlagali tudi nekaj konkretnih izboljšav delovnih razmer, razvoj dodatnih dejavnosti ter nakup manjkajoče osnovne opreme za delo.

Naš cilj je, da v prihodnjih letih postopoma dosežemo povprečno vrednost med 3,75 in 3,80. Za dosego tega cilja pa bodo nujne dodatne aktivnosti obveščanja in izboljševanja posameznih dejavnikov, ki jih meri lestvica, ki so v domeni tako posamezne organizacijske enote kot tudi kadrovske funkcije v skupini Slovenske železnice. Neločljiv del tega je poglobljen in kontinuiran razvoj vodij, njihovih vodstvenih in komunikacijskih veščin, ki poleg njihovega strokovnega znanja pomembno sooblikujejo zavzetost zaposlenih in delovne rezultate.

Preboj tretjega najdaljšega predora na trasi drugega tira

V začetku marca so delavci družbe Kolektor CPG in Yapi Merkezi izkopali še zadnji meter glavne cevi predora Škofije (T8) na trasi drugega tira Divača–Koper. Gre za zadnji predor na trasi, ki ga sta obe družbi kopali vsaka iz svoje strani. Združitev predora je potekala na 2150 metrih z južne strani, z zadnjim metrom pa je tako bilo izkopanih 3808 metrov predora.

To je že tretji preboj predora na trasi drugega tira, junija 2022 se je prebil predor Mlinarji (T7), novembra 2022 pa predor Stepani (T3). Preboj glavne cevi predora T8 se je zgodil 2. marca 2023, dober mesec dni pred predvidenim rokom. Če dela na predoru ponoči ne bi bila začasno prekinjena, bi se preboj lahko zgodil že prej. Gre za najdaljši predor železniške proge na spodnjem odseku trase, tretji največji na celotni trasi nove železniške proge Divača–Koper, hkrati pa je omenjeni predor trenutno drugi najdaljši izkopani predor v Sloveniji.





Celotna trasa drugega tira železniške proge Divača–Koper predvideva kar sedem predorov, ki skupaj s servisnimi in izstopnimi cevmi merijo 37,4 kilometra. Predor Škofije je enotirni železniški predor z vzporedno servisno cevjo. Tehnologija izkopa v flišni podlagi se je izvajala mehansko s predorskim bagrom in hidravličnimi kladivi ter z vrtanjem in miniranjem.

Na predoru Škofije so z deli na južni (koprski) strani začeli v septembru 2021, medtem ko so se dela na severni (divaški) strani začela v decembru istega leta, istočasno pa se je izvajal izkop glavne ter servisne cevi. Obe predorski cevi sta medsebojno povezani preko sedmih prečnikov, ki bodo kasneje v primeru nesreč ali izrednih dogodkov omogočali prehod ljudi iz glavne v servisno cev.

Območje gradnje predora Škofije je deloma naseljeno. Pri prečkanju poseljenih območij naselij Plavje in Zgornje Škofije je bilo treba prilagajati izkop z vrtanjem in miniranjem. V območjih z najmanjšim nadkritjem so bile upoštevane omejitve izkopa v nočni polovici dneva. Hkrati se na tem področju nahaja tudi več infrastrukturnih objektov, vključno z avtocestnim predorom Dekani in državno cesto. Gradnja predora je tako na 50 izkopanih metrih z južne strani potekala zgolj sedem metrov pod državno cesto, na 550 izkopanih metrih z južne strani pa se je predor nahajal 40 metrov pod avtocestnim predorom Dekani. Na



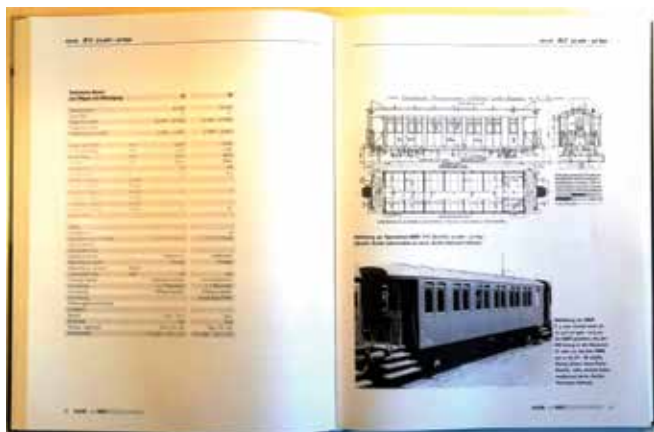
2090 izkopanih metrih z južne strani je bila zaradi nadkritja v območju Škofijskega potoka v višini samo 3,5 metra potrebna izvedba t. i. koroškega pokrova. Z geološkega vidika so bile pričakovane tri geološke prelomnice, ki pa na izkop in podpiranje niso bistveno vplivale. Celotno območje gradnje predora Škofije je bilo med gradnjo podrobno nadzorovano in spremljano s pomočjo geološko-geotehničnega nadzora. Na račun dejanskih geološko-geomehanskih razmer na segmentu izkopnih del družba 2TDK ocenjuje, da bo ob koncu izvedbe teh del vsaj 12 milijonov evrov prihrankov.

Konec marca se je zgodil tudi preboj servisne cevi predora Škofije, trenutno pa v glavni cevi že poteka izvedba talnega oboka. To je faza, ki sledi izkopnim delom, zatem sledi izvedba temeljev, hidroizolacije in končna predorska obloga.



Fotovest

Lani je v Avstriji pri založbi BAHNmedien. at izšla že druga knjiga, ki pokriva zgodovino potniških vagonov od časa Avstro-Ogrske pa vse do danes. Avtorja Hermann Heless in Johann Blieberger sta obsežni knjigi (320 strani) dala naslov **Die k.k.St.B. Reisezugwagen**. Obdelala sta tako dvoosne kot štiriosne potniške vagona, pa tudi službene, prtljažne in poštne vagona ter še nekatera posebna vozila, na primer priklopnike k motornikom. Knjiga prinaša obilico fotografij, tipskih risb in osnovne podatke o vsakem objavljenem tipu vagona. Ker so avstrijske državne železnice kkStB za časa monarhije segale tudi k nam, na primer Gorenjska proga, Bohinjska proga, Dolenjska železnica (kjer so promet izvajale kkStB), pa proga Celje–Velenje–Dravograd–Volšperk, kjer so prav tako promet izvajale kkStB, so številni tipi staroavstrijskih vagonov obratovali in ostali pri nas. Zato bo ta knjiga nedvomno zakladnica podatkov za specialne železniške zgodovinarje, ki jih zanimajo vagoni. Knjigi je priložen DVD, na katerem so spiski posameznih tipov po številkah, kar bi knjigo preveč obremenilo, saj je obdelanih skoraj 4000 (!) vagonov. Tabele so urejene po vrstah vagonov in njihovih kkStB številkah, razen teh pa so dodane tudi tabele za vse države naslednice monarhije, ki so urejene po številkah, ki so jih vagonom dodelili novi lastniki.



Avtor teh vrstic osebno pozna gospoda Helessa, saj je ta dejavno sodeloval pri definiranju tipov potniških vagonov za naš tretji tako imenovani štajerski muzejski vlak in svetoval pri njihovi obnovi. Ti vagoni so že davno odslužili

in jih je nazadnje uporabljalo Železniško gradbeno podjetje kot potujoča skladišča in bivalnice. Brez strokovne pomoči gospoda Helessa ne bi vedeli, kam jih zgodovinsko umestiti in kako jih obnoviti. Gospod Heless pa je prišel z metrom in fotoaparatom in nam je čez čas poslal ustrezne predloge. Navduševal je s svojim poglobljenim znanjem, pa tudi s prijaznostjo in pripravljenostjo pomagati. Zato je velika sreča, da se je zdaj našel založnik, ki je velik del njegovega vedenja vpeljal v to knjigo. Gospod Heless pa je našemu muzeju pomagal razrešiti tudi manjše, a pomembno vprašanje. Ko smo obnavljali lokomotivo 73.372 v historično stanje, smo morali na boke hišice pritrditi tako imenovano revizijsko tabelo. Na vseh starih fotografijah je videti te tabele, vendar ni mogoče razložiti napisov. Gospod Heless pa je imel v svoji posesti originalne staroavstrijske načrte in nam jih je rad posredoval.



Za tiste, ki bi knjigo želeli naročiti, naj objavimo njeno mednarodno knjižno številko, to je ISBN 978-3-903177-53-6



[Nagradna igra]

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade.

Nagradno vprašanje je:



Koliko ton je bil težak transformator, ki se je med transportom z vagona prevrnil začetek januarja v Zidanem Mostu ?

a) 180 b) 280 c) 380

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 5. maja 2023**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **petek, 12. maja 2023**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s termo stekleničko za vodo SŽ.

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____

Podpis udeleženca: _____

OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV, KI JIH OBDELUJEMO, KO SODELUJETE V NAGRADNI IGRI

Upravljaavec vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana.

Pooblaščenca oseba za varstvo osebnih podatkov pri SŽ je: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu v primeru, da ste izžrebani in upravičeni do nagrade, kontaktiramo.

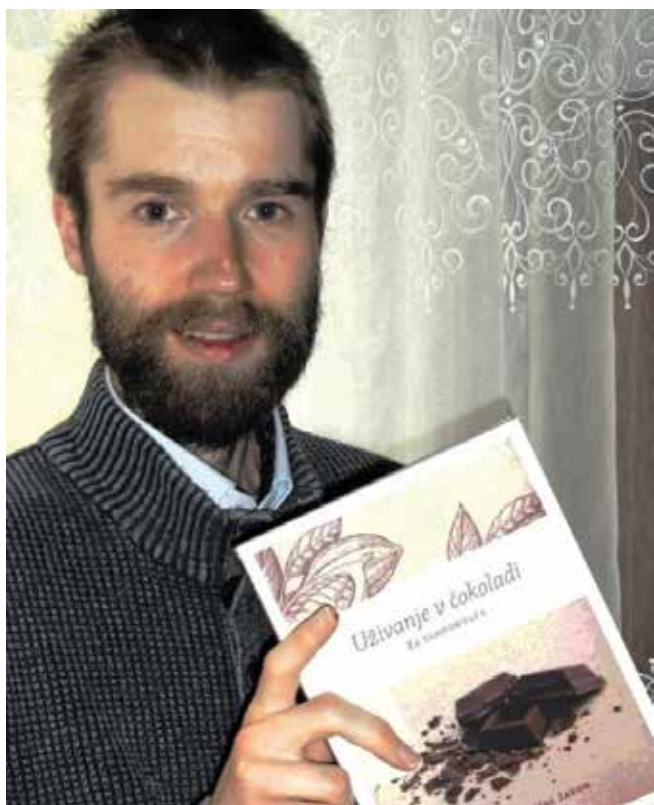
Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebni podatki, ki jih obdelujemo so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani – nagradna igra.

Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

Andraž Briški Javor – matematik, ljubitelj železnice in poznavalec gomulk



V železniški muzej je začel zahajati že med srednjo šolo in takoj sva vzpostavila zelo prijeten, prijateljski stik. Njegov pogled pa je bil vedno nekoliko odmaknjen, zadržan, zamišljen. Govoril je tiho in umirjeno, kot bi ga skrbelo, da sogovornika ne bi preveč obremenil. Zabavalo me je, ko mi je razkril, da je razvil specifično zanimanje za gomulke, ne posebno lepe poljske elektromotorne vlake, ki vsaj v mojih očeh niso imeli kakšne posebne karizme. Andraž pa jih je vzljubil in začel zasledovati njihove življenjske poti – za vsako vozilo posebej.

Potem mi je povedal, da se je vpisal na študij matematike. Ker sem že poznal njegovo temeljitost, sem bil prepričan, da bo s študijem z lahkoto opravil. In je! Kakšen čudovit um! A v tem sem se spomnil svojih neboglenih poskusov v globine matematike – na strojni fakulteti sem nekoč poslušal nekaj predavanj iz te stroke in spoznal, da se matematični umi in umi nas, povprečnih ljudi, nikoli ne

prekrivajo. To je tako kot z Dedekindovimi preseki – dve množici, dva sveta se prekrijeta samo delno, ostali del drugega sveta ostane prvemu nedostopen, zavrt v skrivnost.

Andraž je s temeljitostjo matematika nadaljeval raziskovanje in fotografsko dokumentiranje gomulk, še več, nekajkrat je celo potoval na njihovo rodno Poljsko, da jih je proučeval pri izvoru. Zaradi tega se je celo naučil tekoče govoriti poljsko. Gomulka je bila zanj pač čarobno vozilo. Pripravil je imenitne statistične podatke in fotografije vseh naših gomulk, s Poljske je prinesel številne slike tamkajšnjih vozil, pri tem pa mi je navdušeno pripovedoval, da sami Poljaki tako cenijo te vlake, da v voznem stanju vzdržujejo celo prvo gomulko.

Z zanimanjem sem opazoval njegov razvoj (bil je leto mlajši od mojega sina), a s tesnobo izvedel, da je zelo kmalu nehal poučevati matematiko na neki gimnaziji, saj je bil preveč zadržan in občutljivega značaja, da bi lahko bil kos nezainteresiranim, predrznim in nesramnim dijakom. Pustil je delo in svoja zanimanja usmeril na popolnoma nova področja: začel je proučevati kulturo čokolade in o tem napisal svoj knjižni prvenec – razpravo o tem, kako jo je treba pravilno uživati. Potem ga je pritegnilo sadjarstvo in postal je strokovnjak pri obrezovanju sadnega drevja, kar je počel tako v domačem sadovnjaku kot drugje, kjer so potrebovali njegovo znanje.

Nekoliko me je skrbelo, ker je bilo videti, da njegova pot skozi življenje ni ravna, da se išče, da se krčevito trudi. V zadnjem času sva se večkrat videvala, ker je vozil mamo na terapijo v Ljubljano, pa me je poklical, da sva šla na sprehod – in govorila o gomulkah. Nič pa mi ni povedal o svojih dvomih, o svojih življenjskih stiskah. Nadvse sem bil vesel, da je naposled dobil službo na železnici, saj so se mu s tem izpolnile življenjske sanje. Bil sem prepričan, da se bo zdaj, ko je dosegel ta pomembni mejnik, oporišče v življenju, polno razživel, še posebej, ker je bila v pripravi knjiga o gomulkah, v katero je prispeval zajeten delež svojih podatkov in bil tudi pripravljen prevzeti njeno urejanje. Kako malo vendar vemo o svojih bližnjih! Stiske življenja so bile tako velike, da se je Andraž zlomil. Čeprav je bil sredi načrtov, med drugim pri organizaciji kluba ljubiteljev gomulk, za kar je celo pridobil njen krmilni vagon, se je ubogi fant po hipnem preblisku odločil za izstop iz življenja. Za pomoč pri tem je izbral svojo ljubezen – železnico.

Obnova mostov na železniški progi

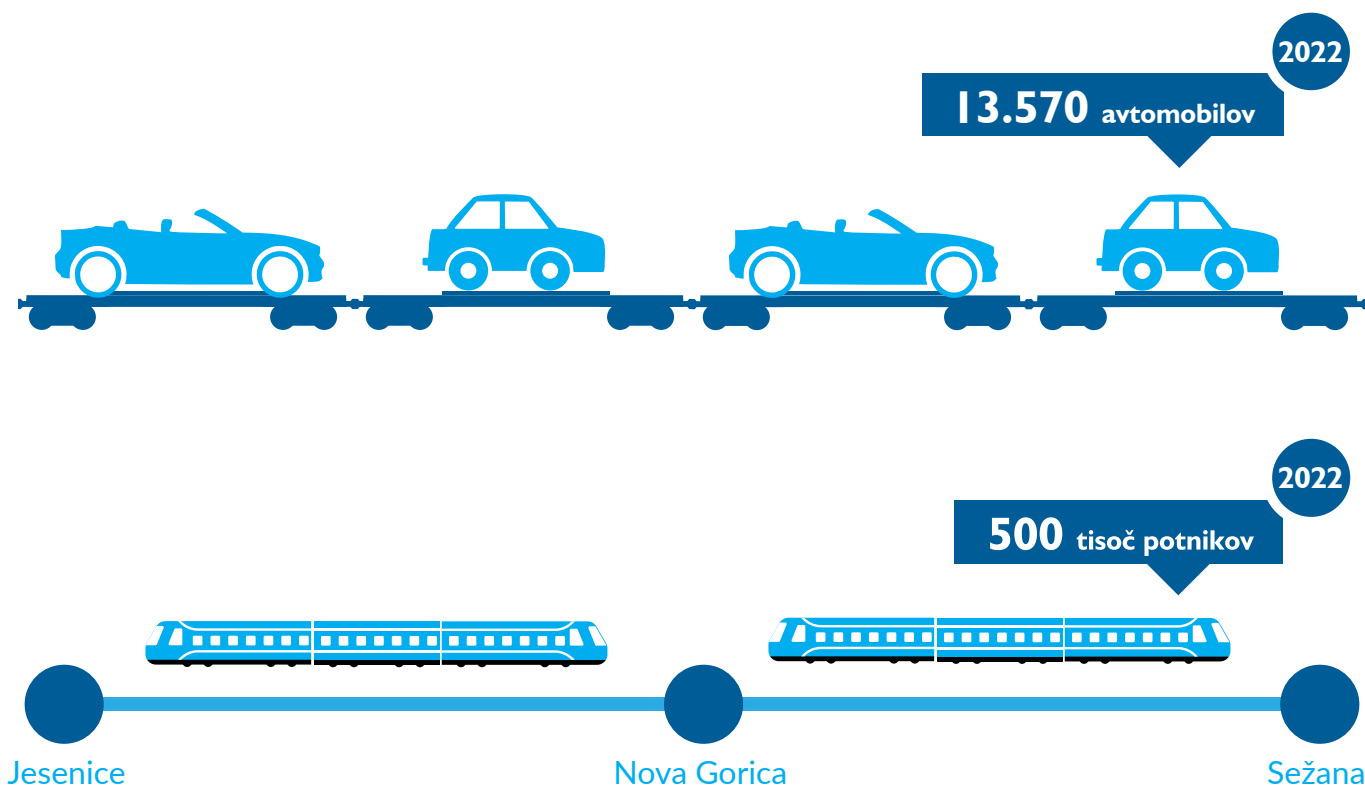
Bohinjska Bistrica–Nova Gorica

Na odseku med postajama Podbrdo–Grahovo bodo aprila potekala vzdrževalna dela na zgornjem in spodnjem ustroju železniške proge. Na zgornjem ustroju bo SŽ – Infrastruktura menjala tirnice, pragove, pritrditve in strojno novelirala tirne grede. Na spodnjem ustroju pa se bodo izvajala dela na treh mostovih, in sicer na kamnitem mostu, jeklenem mostu in jekleni osti v km 42+996, ter ostala vzdrževalna dela, kot so čiščenje odvodnih jarkov, sekanje rastja na pobočjih.

Vrednost navedenih del je 553.289 € z DDV. Dela so potrebna zaradi zagotavljanja varnosti na posameznem objektu, prepoznana so bila na osnovi rednih pregledov.

Izvedena dela bodo zagotavljala večjo varnost izvajanja železniškega prometa v življenjski dobi in zagotavljanje predpisanih hitrosti vlakov na odsekih, kjer so te zdaj zmanjšane zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti na navedenih objektih.

Leta 2022 se je z avtovlakom na omenjeni progi prepeljalo 13.570 avtomobilov, na železniški progi Jesenice–Nova Gorica–Sežana pa okoli 500 tisoč potnikov.



Smo in nismo muzej

Muzejske in tudi druge institucije Železniški muzej po več kot 40 letih obstoja in delovanja v veliki meri prepoznavajo kot muzej, čeprav nima pravnoorganizacijske oblike in ni vpisan v razvid muzejev v okviru Ministrstva za kulturo. Situacija s pravnoorganizacijsko obliko se žal izkazuje za eno izmed ovir pri kandidiranju za finančna sredstva preko javnih razpisov, poudarja Andreja Špitalar iz Železniškega muzeja Slovenskih železnic. V prihodnosti je za delovanje in razvoj muzeja ena izmed pomembnih in potrebnih nalog zagotovo tudi ureditev pravnoorganizacijske oblike. »V muzeju se soočamo z izzivom, kako naprej, delamo na vsebinskem razvoju muzeja, ogromno izzivov je na področju ohranjanja železniške dediščine tako na Parmovi ulici 35 v Ljubljani kot drugod po Sloveniji. Eden izmed zelo pomembnih izzivov je tudi ohranitev projekta Muzejski vlak,« opozarja Andreja Špitalar.

te zadovoljni z letošnjo sezono v Železniškem muzeju Slovenskih železnic?

Minulo leto je bilo za muzej dobro in smo z njim lahko zadovoljni. V pokoronskem letu, ko so se sprostili številni ukrepi, smo ljudje postali ponovno malo bolj sproščeni, kar je pozitivno vplivalo tudi na obiskanost našega muzeja. Povečan obisk smo zaznali tudi pri samostojnih ogledih, še posebej v poletnih mesecih (kjer gre obiskanost našega muzeja razumljivo z roko v roki s turistično sezono v Ljubljani). V mozaiku poletne turistične sezone 2022 smo zaznali veliko obiskovalcev (individualnih obiskovalcev in družin) predvsem iz Francije. V primerjavi z letom 2021 smo realizirali tudi več dogodkov in praktično vsakič smo zabeležili zelo dobro obiskanost. V muzeju se trudimo in poskušamo muzej spraviti glede aktivnosti in dogajanja na t. i. predkoronske tirnice in vanj pripeljati še več aktualnih in zanimivih vsebin.



Ljubitelji železnice vedo, da je muzej v Ljubljani ...

Verjetno so v tem primeru po definiciji ljubiteljev železnice mišljeni predvsem ljudje, ki posvečajo železnici svoj čas (pa ni nujno, da so zaposleni na Slovenskih železnica) in se povezujejo v različna društva. Železnici na nek način posvečajo svoje hobije (fotografiranje, zbirateljstvo ali pa izdelujejo make-te) in tudi raziskujejo preteklost železnice in pomembno prispevajo k njenemu razumevanju. Ob različnih dogodkih je muzej z njimi že sodeloval, še vedno sodeluje in so pomembni podporniki ter podpornice muzeja (včasih tudi kritični). Menim, da mora muzej delovati tudi širše, še naprej stremeti k inkluzivnosti ter opozoriti na železniško zgodbo tudi tiste, ki še ne vedo, da je na Parmovi ulici 35 v Ljubljani Železniški muzej Slovenskih železnic, ali pa se še niso odločili za ogled našega muzeja. Stremimo k ustreznemu približevanju vsebin iz muzeja različnim starostnim skupinam in različnim stopnjam poznavanja železniške tematike (npr. o muzejskih predmetih, o preteklosti železnice, o položaju železnice skozi čas, o predstavitvi železnice s tehničnega in družbenega vidika ter ne nazadnje o dandanašnjem pomenu). Prisotnost na različnih medijskih kanalih, družbenih omrežjih in muzejski spletni strani počasi že kaže pozitivne posledice. Vedno je in vedno bo lahko nekaj še bolje, a tudi Rima niso zgradili čez noč.

Železniška zapuščina, zgodovina, če hočete, nas opominja, da je bila železnica v preteklosti gibalno razvoja in napredka. Kako tudi v tej luči v muzeju SŽ ocenjujete zdajšnji trenutek na področju varstva in skrbi za železniško (tehnično) dediščino – tako nepremično (stavbe ...) kot tudi premično (vozila ...)? Smo lahko zadovoljni?

Na področju ohranjanja tako

premične kot nepremične železniške dediščine vidimo v muzeju veliko izzivov. Muzej ima v zbirki vozil okoli 60 parnih lokomotiv, od katerih je več kot polovica razstavljena po različnih železniških postajah po Sloveniji (nekatero tudi s potniškimi vagoni). Ta vozila so se na podlagi izkazanih interesov lokalnih skupnosti, društev ali preprosto nekaj zbranih posameznikov z nekim namenom razporedila po Sloveniji. Žal se je ponekod situacija tako spremenila, da so vidne posledice zoba časa ter kaj pomeni izpostavljenost kovin večletnim različnim vremenskim razmeram. Na prvi pogled je videti, kot da muzejske eksponate prepuščamo samim sebi, naravnim zakonitostim in klavrnemu

propadanju, a ni tako. V muzeju poskušamo po svojih najboljših zmožnostih iskati ali predlagati ustrezne rešitve in se povezovati z lokalnimi skupnostmi, društvi pa tudi posamezniki, a hitro naletimo oviro, da najtežje zagotavljamo tisto, kar je pogosto ključnega pomena – to je finančna pomoč. Niti za vse tisto, kar bi morda že zelo nujno potrebovalo finančne naložbe in je na t. i. muzejskem dvorišču tu v Ljubljani, ni dovolj denarja. Pa sem omenila samo del zapuščine, vezan na parne lokomotive, ki so omogočile pomemben gospodarski in družbeni razvoj ter so bile od 80. let prejšnjega stoletja srce mednarodno prepoznanega projekta Muzejski vlak – pri katerem se je ohranjalo izjemno tehnično znanje.





No, ampak muzejska dejavnost se financira iz državne blagajne, proračuna. Običajno gre za dejavnost državnega pomena, ki je pomembna tudi zaradi identitete naroda in same prihodnosti.

Muzejske in tudi druge institucije (tako doma kot v tujini) Železniški muzej po več kot 40 letih obstoja in delovanja v veliki meri prepoznavajo kot muzej, čeprav nima pravnoorganizacijske oblike in ni vpisan v razvid muzejev v okviru Ministrstva za kulturo. Situacija s pravnoorganizacijsko obliko se žal izkazuje za eno izmed ovir pri kandidiranju za finančna sredstva preko javnih razpisov. Kakšen zares strog strokovnjak na področju npr. muzeologije bi rekel, da smo ne nazadnje brez uradnega statusa muzeja zgolj pomembna in osrednja zbirka o železniški dediščini na Parmovi ulici 35.

Kar vas seveda omejuje?

Jasno! V to smer so že pokazale različne izkušnje. Področje pridobivanja sredstev za Železniški muzej Slovenskih železnic preko različnih razpisov in tudi evropskih sredstev bo treba še dobro preučiti in poiskati ustrezne rešitve. Morda se bo v dolgoročnem smislu za delovanje in ne nazadnje razvoj muzeja izkazala tudi ureditev pravnoorganizacijske oblike.

Železniški muzej Slovenskih železnic se financira izključno s sredstvi Slovenskih železnic.

Seveda, za obstoj Železniškega muzeja Slovenskih železnic iz finančnega vidika skrbijo Slovenske železnice.

Prava rešitev je ureditev statusa muzeja in državno financiranje. Treba bi bilo najti skupni imenovalec z vsemi

deležniki, ki na tem področju delajo in delujejo?

V muzeju se že izkazujejo potrebe po okrepitvi financiranja in z aktivnostjo se bo to samo še poglobilo. Treba bo poiskati ustrezne rešitve, da muzej pridobi tudi sredstva z različnih javnih razpisov in seveda evropski denar.

Glavni sogovorniki za ureditev statusa muzeja bi morala biti Ministrstvo za kulturo, Ministrstvo za infrastrukturo in ne nazadnje Ministrstvo za gospodarski razvoj ...

Ministrstvo za kulturo v prvi vrsti, saj pokriva to področje.

Železniški muzej Slovenskih železnic predstavlja le eno od zbirk železniške dediščine pri nas. Tu sta še zbirka oziroma Muzej Južne železnice v Šentjurju pa železniška dediščina Na Stanici v

Osluševcih in še bi se našlo ... Ali morda ne bi bilo treba vse omenjene »zapuščine« združiti pod eno ustanovo?

Najprej bi bilo pri tem treba poudariti, da smo lahko samo hvaležni posameznikom, ljubiteljem železnic, društvom in lokalnim skupnostim, ki se že dolga leta prostovoljno, vztrajno in požrtvovalno borijo za železniško dediščino, za kar namenijo veliko prostovoljnega časa in seveda (tudi lastnega) denarja. Hvalevredno! Seveda pa bi morali vsi razmišljati v smeri enovite organiziranosti železniške muzejske dejavnosti. Železniški muzej bi moral biti vezni, povezovalni člen med vsemi temi lokacijami »zbirk« po Sloveniji, kjer je na nek način predstavljena železniška dediščina z različnih koncev v bogati železniški zapuščini, ki jo Slovenija nedvomno ima. To ne bi pomenilo, da je kdo manj pomemben ali pa bi bil prikrajšan za karkoli, le z vidika promocije železniške dediščine bi se takšno povezovanje lahko zelo obrestovalo. Pomenilo bi tudi izjemen pretok poznavanja

lokalne železniške dediščine in primerov dobrih praks pri skrbi zanjo in ne nazadnje tudi medsebojno dodatno pomoč.

Kakšno pa je sodelovanje z omenjenimi muzeji, društvi?

V Železniškem muzeju SŽ si nenehno prizadevamo, da še izboljšamo sodelovanje, saj se vsi ukvarjamo z ohranjanjem železniške dediščine za zanamce, potomce ... Tako premične kot nepremične dediščine. Zlasti pri nepremični dediščini je pomembno, da se takšen objekt, postajališče, postaja pozneje vklopi v neko zanimivo in vabljivo lokalno zgodbo, ki pritegne vse, ne le železniških navdušencev.

V Medvodah se je te zgodilo ...

To je en primer. Še novejši primer je v oktobru 2022 otvoritev urejenih prostorov železniške čakalnice v Zrečah (v organizaciji Lokalne muzejske železnice Zreče v sodelovanju z lokalno skupnostjo, občino). V vizualni podobi železnice so prenovili čakalnico in želijo tja umestiti tudi različne aktivnosti, ki bodo

lahko še bolj povezale lokalno skupnost in širile znanje o železnici, njenem razvoju med lokalnim prebivalstvom. Pa še bi se našlo primerov in se v tem trenutku opravičujem vsem, katerih aktivnosti in krajev nisem omenila. Zreče sem izpostavila zgolj zato, ker se je otvoritev prostora odvila nedolgo nazaj.

Kaj je vaš največji problem, če seveda odmislimo finančno plat zgodbe? So to prostorske zagate?

Seveda. Če se sprehodimo po zunanem območju muzeja, lahko hitro opazimo, da je zunaj kar lepo število železniških vozil, ki jih je napadel zob časa. Zaradi prostorske stiske ne moremo vse premične dediščine spraviti pod streho, in ker so vozila zunaj, žal propadajo. Pa je med njimi kar nekaj zelo pomembnih s tehničnega vidika – s tem namenom so se tudi ohranila do danes!

Ta področje pomembno sodi v del, kjer sva že govorila o izzivih za naprej. Rotunda ima



polne tire, tudi nekdanja delavnica parne vleke ima tire polne ... Primerni nadstreški so zgolj ena od rešitev (kar za seboj prav tako potegne finančne vložke). Celotno območje Parmove ulice 35, ki stoji nedaleč od središča Ljubljane, je treba na ustrezen način predstaviti skozi celovito zgodbo v duhu posebnega urbanega medgeneracijskega centra s pomembno kulturno in tehnično dediščino tako v Sloveniji kot celotni Jugovzhodni Evropi. Temelji za to obstajajo že na pretekli namembnosti tega območja, še preden se je tu oblikoval današnji Železniški muzej.

Kaj vse pripravljate za letos?

V letu 2023 želimo nadaljevati z organizacijo različnih dogodkov in se povezati z različnimi organizacijami. Vsebinsko, ki jo predstavljamo, želimo še bolj približati različnim generacijam

obiskovalcev in stopnjam poznavanja železniške tematike (tudi v smeri digitalizacije in na nek način danes vedno bolj razširjenih pristopov k raziskovanju kulturne dediščine nasploh, kar pomeni za muzej še enega izmed številnih izzivov). Obiskovalce želimo tudi na sproščen način privabiti v muzej, kjer jih seznanjamo in izobražujemo o bogati železniški dediščini. Ko pridejo starejši obiskovalci oziroma tisti mladi po srcu, dobijo nostalgičen občutek, saj se vrnejo v mlada leta, ko so se vozili z vlaki na parno vleko, za otroke pa je naš muzej na nek način nepozabna atrakcija, kjer se spoznajo z železniško preteklostjo. Predvsem pa želimo nadaljevati procese predstavljanja, spoznavanja, raziskovanja, razumevanja, varovanja in ohranjanja bogate tehnične in kulturne dediščine s področja železnice.



Ročno izdelano
Handcrafted

Darilnica

Railway Gift Shop



T: +386 1 291 21 99
E: narocila.izdelki@sz-zip.si
W: www.sz-zip.si

Trg OF 7
1000 Ljubljana
(ob stavbi železniške postaje)

Partizanska 50
2000 Maribor
(podhod železniške postaje)

Muzej B&O



Prvič (in edinkrat) v življenju v New Yorku sem imel polne roke dela z raziskovanjem Manhattna, saj mi je sin predpisal dve znamenitosti na dan, kar pomeni tudi veliko časa za menjavanje in iskanje lokacij. Seveda je bilo vredno! A ko sem proti svojim pričakovanjem pristal v Združenih državah Amerike, sem želel videti nekaj, kar me je navduševalo in napolnjevalo že od mladih let: hotel sem obiskati Savannah, prvo komercialno ladjo na atomski pogon na svetu. Miroljubna uporaba atomske energije! Vsi smo bili zgroženi zaradi Hirošime in Nagasakija in trepetali pred morebitnim izbruhom atomske vojne, ko je leta 1962 zaplula ta čudovito lepa ladja. Vse časopisje je bilo preplavljeno z novicami in se navduševalo nad tem, da atomi delujejo koristno, človeku v prid, in ne uničevalno. Ampak muzejska Savannah je bila privezana v Baltimoru, dve uri in pol vožnje z brzovlakom iz New Yorka.

Baltimore me je sprejel s poletno vročino (bilo je čez 30 stopinj Celzija). Glavna železniška postaja je precej proč od pristanišča in nameraval sem vzeti taksi – a tja preprosto ni hotelo biti nobenega. Čez čas sem se ujezil in sklenil oditi dol proti luki peš. Rad in veliko hodim, da

preganjam diabetes. Nekje na prvi tretjini poti sem srečal sprehajalca psov in ga povprašal, če grem prav.

»Ja, to je že prava pot do pristanišča, a to je hudo daleč, kako boste zmogli v tej sopari,« si je ogledoval moje sive lase. Seveda ni vedel, da sem doma zadovoljen šele, če na dan prehodim okoli 10 kilometrov. V pristanišču ne ladje



Savannah ne kakšnega taksija. Povprašal sem policista, ki je v peš coni iz službenega avtomobila nadziral dogajanje. Zelo je bil ljubezniv, a o Savannah ni vedel ničesar (!), glede taksija pa mi je svetoval, naj stopim do hotela za vogalom. In res, taksi je tam pravkar odložil gosta in bil je moj! Prijazen temnopolti taksist, »cabby«, tudi ni vedel nič o Savannah. Hitro sem poslal SMS z vprašanjem sinu v Slovenijo in ta mi je nemudoma poslal koordinate, da jih je lahko taksist vnesel v svojo navigacijsko napravo. Bilo je daleč, hudo daleč, sam tja ne bi našel. Vedel sem tudi, da Savannah ni dostopna vsak dan, zato sva s sinom za obisk izbrala ameriški državni mornariški praznik – in imela prav. Srečen sem bil, da sem si izpolnil davno željo, da sem se lahko poklonil svojemu idealu iz mladosti in se ga dotaknil. Prepričal sem še taksista, da sva si skupaj ogledala ladjo, češ, Američan mora poznati dosežke svoje domovine in biti nanje ponosen.

S tem je bil glavni cilj mojega potovanja v Baltimore dosežen, a zdaj sem se spomnil, da mi je sin omenil, da je tu tudi precej velik železniški muzej. Aja? In zdajci me je spreletel srh! Tu se je vendar začela ameriška železniška zgodovina, tu je stekla proga Baltimore–Ohio, prva proga v Združenih državah, tu je že avgusta leta 1830 'shodila' lokomotivica po imenu Palček Tom (Tom Thumb), ki jo je izdelal Peter Cooper, izumitelj in filantrop iz New Yorka. V misli mi je prišla slavna dirka s konjem – Palček Tom bi bil zmagal, če se ne bi pokvaril ... V tem času je v Angliji George Stephenson dokončeval progo Liverpool–Manchester, ki je bila predana v promet mesec pozneje. Kako sem mogel vse to prezreti, prav jaz! To mora biti pomemben muzej! Prepričal sem taksista, da me odpelje tja.



Da, to je velik, veličasten muzej! Tu je zbrana vsa ameriška lokomotivska zgodovina. Prišel sem na dan, namenjen otrokom, in prva stvar, ki sem jo zagledal, je bil vlak, na čelu katerega je bil lokomotivček Tomaž. Vlak je vozil otroke nekaj sto metrov sem in tja po dvorišču muzeja, a Tomažek je bil le zelo lepo izdelana, a nedelujoča replika – na drugem koncu vlaka si je v zabavo brundala ogromna ameriška dizelska lokomotiva ...

Z dvorišča je vhod v veliko halo z več vzporednimi tiri, tam so mi tri hihitajoča se dekleta prodala dovolj drago vstopnico. Ko se oči privadijo mraka, se človeku ustavi dih ob navzočnosti ameriških velikanov – najprej je tu ogromna členasta lokomotiva Allegheny tipa Mallet iz leta 1941, sorodnica Big Boyja, ki skupaj s tenderjem tehta 398 ton (naša največja lokomotiva 06-018 tehta polno opremljena 160 ton), nato pa se vrstijo sama železniška čudesa. Še posebej gledalca prevzame orjaška



rumena parna lokomotiva 490 tipa Hudson, ki jo je izdelala tovarna ALCO leta 1926, potem pa je bila leta 1948 predelana in oblečena v modernistični aerodinamični oklep. Američani so bili na svoje lokomotive ponosni in so nekaterim podelili tudi zelo samosvoje, presenetljive, a estetsko dognane oblike. Najbolj znani ameriški industrijski oblikovalec Raymond Loewy je imel svoj biro, kjer so poleg steklenic za kokakolo, šilčkov za svinčnike, več modelov avtomobilov Studebaker in drugih stvari – posegali so praktično na vsa področja – oblikovali najmanj štiri tipe lokomotiv, tudi št. 490. Iz Loewyjevega biroja je izšel Virgil Exner, najslavnejši in najbolj kontroverzni oblikovalec avtomobilov, ki je s svojim principom »Forward Look« v petdesetih in šestdesetih letih prejšnjega stoletja povzdignil proizvajalca Chrysler, pri čemer je njegova divizija Plymouth prav zaradi svojih oblik zavzela in dolgo obdržala tretje mesto med tovarni avtomobilov v Združenih državah.

In zdaj nas sprejme veličastna dizelska lokomotiva aerodinamične oblike, prva iz plejade nešteti podobnih lokomotiv, prapodoba ameriških dizelelektričnih lokomotiv. Bila je izdelana že leta 1937 in je bila namenjena za luksuzne brzovlake na progah družbe B&O. Njena moč, 1800 KM, se zdi dovolj majhna, a na čelu vlaka sta bili zmeraj po dve, prva je gledala naprej, druga nazaj. Za kontrast je tu drezina, z železniškimi kolesi opremljen zajeten avtomobil Buick Roadmaster, letnik 1937. Huh, človek po vseh teh vtisih potrebuje nekaj svežega zraka, zato mi je prav, ko najdem na drugem koncu hale izhod. A tu se stvar šele zares začne: pred seboj zagledam zgodovinsko, nadvse lepo vzdrževano rotundo. Takoj me pritegne noter.

Svetišče! Olimp lokomotivskih bogov! Tu so zbrane vse generacije parnih lokomotiv, vse stopnje v razvoju, od Palčka Toma (1830) in »kobilice« (»grasshopper«) iz 1832 – vse te so imele pokončne kotle – do Lafayette, prve lokomotive z ležečim in zato izdatnejšim kotlom, ki jo je leta 1837 izdelala tovarna Norris v Filadelfiji, na razstavi pa je delujoča replika iz 1927. Norris je sicer potem dobavil številne lokomotive za nastajajočo progo



Dunaj-Ljubljana-Trst, prva med njimi, imenovana Philadelphia, je na Dunaju služila za pouk bodočim strojevodjem in kurjačem. Lafayette je sicer majcena, a napovedala je temeljno izvedbo ameriških parnih lokomotiv vse do preloma stoletja. Takšna, le malo večja, je tudi lokomotiva Pioneer (1851), potem pa si sledijo tipične ameriške lokomotive iz časa osvajanja Divjega zahoda, graditve čezcelinske železnice med vzhodom in zahodom Združenih držav (dograjena 1869), lokomotive, prepoznavne po ogromnem iskrolovu, po plugu spredaj, ki naj »lovi krave«, in po tipični razporeditvi koles: prednji del podpira dvoosni podstavni voziček, sledita pa dve pogonski osi z velikimi kolesi. Ta tip se je vpisal tudi v filmsko zgodovino: nesmrtni komik turobnega obraza Buster Keaton je posnel navdušujoč film z lokomotivo General iz časa secesijske vojne. (Avtor tehle vrstic si ga



je ogledal najmanj desetkrat.)

Ne manjkajo niti posebnosti: tu je lokomotiva tipa Shay, posebej prilagojena za začasne, na hitro položene majave gozdne proge. Opremljena je s tremi pokončnimi parnimi stroji (s »parnim motorjem«), naslonjenimi na kotel, ki preko kardanskih gredi posredujejo svojo moč dvema svobodno gibljivima podstavnima vozičkoma in še dalje na vozičke tenderja.

Ko se človek ozira po vseh teh lokomotivah, mora seveda opaziti, kako lepo je tudi znotraj obnovljena rotunda, je urejena, čista, sveža. Ker je v veliki meri namenjena otroškim obiskovalcem, se je lastnikom zdelo potrebno vzbujati nacionalni ponos – pred in

nad lokomotivami se v polnem krogu vrstijo ameriške zastave. Tujcu se zdi to nekoliko nenavadno, da, celo pretirano. Pa je res?



Queen Mary 2 – obisk pri angleški kraljici

Četrto stoletje bo, kar me je obiskal znanec Goran, ki je v življenju počel marsikaj, da se je prebil, in je zdaj prodajal zavarovanja.

»Daj«, je rekel, »skleni življenjsko zavarovanje, da bom lahko šefom pokazal, da sem uspešen ...«

»Hmmm...?«

A Goran je že nadaljeval:

»Če po dvajsetih letih pride do »doživetja«, da torej zavarovanje ni bilo izkoriščeno, ti pripada vsa vplačana vsota z obrestmi.«

Oho, to se pa sliši čisto v redu. Vsak mesec bom nekaj malega vplačeval preko trajnika – še vedel ne bom, čez 20 let pa me čaka lepa vsotica... In sem sklenil življenjsko zavarovanje za svojega sina. Mulcu nisem povedal nič, ko pa je prišlo do doživetja, sem ga gnal na zavarovalnico: »To je zdaj tvoj denar ...«

Imel sem dober občutek, da sem vsaj nekaj storil zanj, saj sicer moje imovinsko stanje ni ravno slavno ...

Čez kakšne tri dni me sin pokliče, naj pridem k njemu v službo na kavo. To sva sicer redno počela, tako da stvar ni bila nič sumljiva. Ko pa sva sedela v bližnjem bifeju, mi je čez mizico potisnil razglednico z ladjo Queen Mary 2 in rekel:

»Fotr, sem ti plačal potovanje s to ladjo v New York.«



You'll travel aboard the greatest ocean liner in the world, Cunard's Queen Mary 2 (QM2)
(24.05.2020 - 31.05.2020)

Vzelo mi je sapo in poskušal sem protestirati, češ, saj nisem nabiral denarja zato, da ga bom zdaj sam porabil, a sin je bil odločen:

»Je že prepozno, je že vse plačano ...«

Kaj mi je preostalo drugega, kot da se vdam, saj premorem toliko čustvene inteligence, da vem, kdaj je treba odnehati, preden bi ranil sogovornikova čustva...

A potem je udarila korona in vsa potovanja so bila odpovedana. Dve leti so nas dajale skrbi, kaj bo z vplačanim denarjem, še posebej, ker je bil plačan tudi že let iz New Yorka v Beograd in naprej v Ljubljano. Toliko stvari bi lahko šlo narobe ... A ni šlo! Ko se je korona vsaj za silo unesla, je Cunard napovedal prvi odhod QM 2 proti New Yorku za 8. maj 2022 – in jaz sem bil tam! Dva dni pred tem me je EasyJet ponesel do Londona, od tam pa vlak v Southampton, ker je QM 2 imela privez.

Imel sem prost dan v Southamptonu, ki sem ga izkoristil tudi za to, da bi poiskal to največjo linijsko ladjo na svetu – je več kot trikrat večja od Titanika (neka barka, po imenu Harmony of the Seas, je še nekaj večja, a to je nekakšno obalno ploveče zabavišče s ploskim dnom, ki sploh ni za na ocean). Nisem je našel, pa tudi nihče ni vedel povedati, kje je. No, izkazalo se je, da se je privezala šele zgodaj zjutraj na dan odhoda proti New Yorku, od koder je pravkar prišla. Odkar ji je spet dovoljeno pluti, je ves čas na morju, vzame si komaj toliko počitka, da izkrca in vkrca potnike ter dopolni zaloge.

Prosti dan v Southamptonu sem izkoristil še za tesnobno testiranje na Covid-19: za vkrcanje je bil poleg cepljenja s tremi odmerki zahtevan tudi negativen rezultat, ne starejši kot en dan. Ne vem, kaj bi bilo, če bi bil moj test pozitiven ...

Vkrcavanje več tisoč potnikov je izvedeno zelo premišljeno: najprej smo se zbrali v veliki hali ob privezu, kjer smo morali pokazati papirje in prestati varnostne kontrole ter oddati prtljago. Potem so nas razporedili v skupine in nas postopoma poslali na ladjo z napotkom, naj najprej poiščemo svojo kabino, kjer so nas že čakali kovčki. Funkcioniralo je brezhibno!

Že od prvega trenutka se zdi bivanje na tej ladji nekako neresnično, kot neke vrste sanje v budnem stanju. Ladja preprosto porazi obiskovalca s svojo velikostjo, luksuzom, karizmo, pridihom ... Je izrazita osebnost, nosi se kot dama, kot gospa visokega rodu, zato ni čudno, da ji Angleži rečejo »Grand Lady«. A človek hitro dobi občutek, da nekako ni iz tega sveta, da je tujec, vsiljivec. Tudi na angleškem dvoru bi se nemara počutil enako. Sam sebe mora prepričati, da je zdaj začasno vključen v to atmosfero, da je njen del, da se mora ustrezno prilagoditi. Veljajo določena pravila visoke družbe (ladjar Cunard je vnaprej obveščal po elektronski pošti vse potnike, kako naj se pripravijo za potovanje, kaj naj imajo s seboj). Za večerjanje

v glavni restavraciji, ponosno poimenovani Britannia, je na primer za moškega predpisan »smart attire«, sicer bi ga poslali nekam proč, v samopostrežno restavracijo. Pisec tehle vrstic takšnega elegantnega oblačila ni imel na voljo, zato je imel zadnji mesec pred odhodom kar nekaj skrbi, da se je ustrezno opremil. Vžgalo je: nekoč se je na poti proti restavraciji v dvigalu srečal s starejšim parom in on (ne ona!) je vzkliknil:

»O, kako ste elegantni!«

Ali je treba posebej povedati, kako zelo so te besede podprle in okrepile piščevo samozavest?



Pisec, oblečen v »smart attire«, pripravljen na večerjo.

Tudi v restavraciji je bilo poskrbljeno za popoln red – pred vhomom se je nabrala manjša vrsta, ki je napredovala do šefa restavracije (maitre d'hotel), ki je vsakomur odkazal mizo. Vedno sem zaprosil, da bi sedel sam in šef je poklical bližnjega natakara, da me je odpeljal na moje mesto. Družbe za mizo ne maram, ker je treba sodelovati v klepetu, biti vljuden in pazljiv, tako da se človek ne more posvetiti hrani in predvsem ne more opazovati okolice in biti sam s svojimi mislimi.



Vhod v glavno restavracijo, kjer je za večerjo za moškega predpisan »smart attire«.

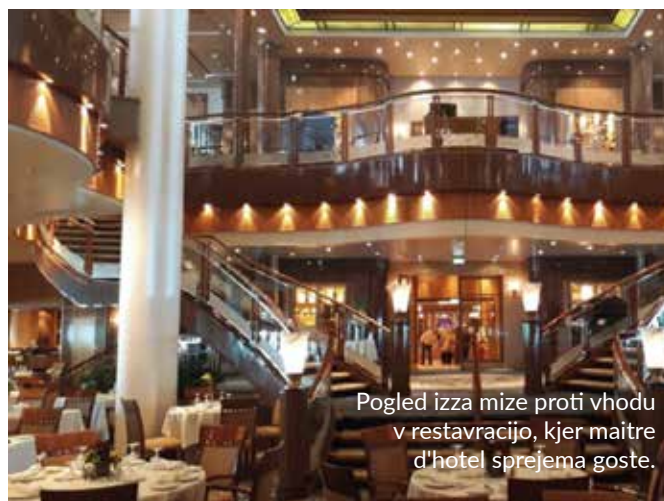
Restavracija je preprosto ogromna, in česa takšnega pisec tehle vrstic ni še nikjer videl, čeprav ima številne knjige o čezoceanskih parnikih in je doma v njihovih arhitekturnih presežkih.

Vse osebje v restavraciji in osebje sploh je oblečeno nad vse elegantno, in kar je še posebno zanimivo, na suknjičih nosijo značke v obliki rdeče zastavice z belo zvezdo in napisom White Star Service kot spoštljiv spomin na ladijsko družbo White Star Line, ki ji je pripadal tudi nesrečni Titanic. Nekdanja konkurenta Cunard in White Star Line sta se pozneje združila in družba je nekaj časa nosila ime Cunard White Star, z leti pa se je ponovno izkristaliziral ponosni naziv Cunard.

Da, biti sam s svojimi mislimi! Če se jim človek prepusti, se včasih zasukajo v neprijetno smer: ko opazujem goste za mizami, vidim, da ni nobenih otrok, mlajših parov pa zelo malo – večinoma so na tem potovanju samo starejši, že priletni ljudje, upokojenci... V življenju so svoje opravili in zdaj uživajo svojo večerno zarjo, mnogi enkrat in edinkrat v življenju. Vsiljujejo se mi bridke besede Iztoka Mlakarja:

»... nikdar nič ne delajo, samo iz kruha d..k...«

Nekoristni penzionisti! Tudi sam sem eden izmed njih! Pa vendar: ta mogočna ladja in vse osebje na njej, vsa posadka živi prav od nas, od teh »neproduktivnih« gostov. Dobršen del turistične industrije je usmerjen prav na ta segment prebivalstva. Gorje, če bi vsi naenkrat pomrli! Torej vendarle nečemu koristimo, ugotavljam z olajšanjem. Ugotavljam pa tudi, da so leta veliko bolj neprijazna do



Pogled izza mize proti vhodu v restavracijo, kjer maitre d'hotel sprejema goste.

žensk kot do moških. Ko moški dosežejo določeno starost, lahko telesne pomanjkljivosti zelo dolgo skrivajo pod dobro ukrojeno obleko; vse, kar se pričakuje od njih, je, da so urejeni. Ženske pa ... Gledam jih, nesrečnice, kako s pomočjo šminke in make-upa ter z dragocenimi rutami preko ramen, okrašenimi s srebrnimi resicami, pa z obiljem nakita poskušajo nekako privabiti ostanke svojega šarma, priklicati spomine na svojo nekdanjo mičnost. Malokateri se posreči ...

Ladja se z vsem svojim razkošnim bistvom trudi, da bi ljudje pozabili na svojo minljivost, objema jih s prefinjenim luksuzom in jih prepričuje, da so v nekem drugem svetu, kjer zanje čas ne velja več. A vse to se lahko v trenutku razblini, kot nam pokaže Bunin v svojem delu Gospod iz San Francisca. Mračna streznitev!

Glavno predverje, kjer je mogoče posedeti in ob zasranjih zvokih klavirja pozabiti na čas.



No, da, ladja ponuja tako bogat program doživetij, da človek res nima časa, da bi se predajal mračnim mislim. Dve presenetljivo veliki dvorani sta na voljo. Ena je univerzitetno velika predavalnica s planetarijem, pravcati avditorij, kjer predavajo izbrani strokovnjaki. Avtor tehle vrstic je bil tu na štirih zaporednih predavanjih o letalu Concorde in njegovi usodi, ki jih je podal profesionalni civilni pilot, nekdanji kapitan Concorde. Človek si domišlja, da že nekaj ve, a potem se mu odkrivajo nove in nove, neslutene razsežnosti ... Za obisk planetarija pa se je bilo treba vnaprej prijaviti, saj je polobla z nebesnim svodom precej manjša od avditorija in je število sedežev omejeno.

Če ne štejemo dneva izplutja pozno popoldne in dneva pristanka navsezgodaj, je potovanje trajalo polnih šest dni. Zanimivih dogodkov je na ladji toliko, da se mora človek pošteno potruditi, če želi biti navzoč vsaj pri

najzanimivejših. Pisec tehle vrstic je bil poleg naštetega še na dveh klavirskih koncertih v drugi, veliki koncertni dvorani poleg avditorija in nad njim (obe dvorani sta skoraj na dnu ladje in segata v višino najmanj čez tri krove).

Ti dogodki so praviloma zvečer, čez dan pa ostane pohajkovanje po ladji in odkrivanje skrivnosti njenih labirintov, pa seveda dolgi sprehodi na promenadni palubi, na krovu 7 – samo tu je mogoče obhoditi celotno ladjo, saj na vseh drugih palubah segajo kajute do roba. Na promenadnem krovu je informacijska tabla, ki pouči, da dva kroga okoli ladje pomenita 1,6 kilometra. Nekateri so zavzeto nabirali kilometre, tudi ko je severni Atlantik pokazal svojo nejevoljo in je pihalo kot za stavo – ladja je vozila s hitrostjo 22 vozlov, veter pa ji je pihal nasproti s hitrostjo 26 vozlov – 48 vozlov je skoraj 90 km/h. Pisec je blagroval samega sebe, da je vzel s seboj debel pullover, saj bi sicer sploh ne mogel ven. Ko pa se je poskušal od zadnjega dela ladje postopoma prebiti do najvišje razgledne terase, od koder je pred dnevi v prelepem sončnem popoldnevu opazoval izplutje iz Southampton, je bil na zadnjih stopnicah prisiljen priznati poraz in se ponižno umakniti. Ko se je namreč z zgornjim delom telesa izpostavil vetru, je bil prav zares v nevarnosti, da ga odpihne v ocean.

Severni Atlantik tudi v pozni pomladi ni šala, gnal je take valove, da se je celo ta ogromna ladja nekoliko zibala, sicer ne z boka na bok ampak naprej in nazaj. Ponoči jo je kdaj spreletel drget, podoben potresu, dovolj, da se speči prestraši, a se potem z nasmeškom vrne v sanje, saj se zave, kje je, da je na varnem ...



Avditorij, imenovan Illuminations, ima nekaj sto sedežev za slušatelje.

Pisec tehle vrstic je spoznal, da mora posneti kak selfie, saj bi mu sicer nemara nihče ne verjel, da je bil res tam, češ, slik, ki jih kažeš, je dovolj na internetu, gotovo si jih potegnil dol ...



Avtorjev selfie na gornjem krovu pod dimnikom

In ko se naveličaš pohajkovanja? Na voljo je tudi izjemno dobro založena knjižnica – pisec je naletel na knjigo o Johnu Lennonu in tam prebil kar nekaj ur v prijetnem branju.

In ko imaš dovolj in se vrneš v kabino? Tam čaka velik LCD zaslon in mogoče je izbirati med več kot 40 programi s filmi in poročili, eden od programov pa je namenjen informacijam o plovbi, ki prihajajo z mosta, na primer o položaju ladje, pa o temperaturah, vetru, vremenu in 14. maja tudi o megli, ki nas je čakala na sipinah pred New Yorkom.

Človek bi mislil, da bo veter meglo razgnal, a ni bilo tako. Na krmi je bilo nekoliko tesnobno opazovati, kako je megla prihajala z leve z namenom, da zagrne vso ladjo.



Takole se je megla bližala z leve in se gostila. Kmalu je bila vsa ladja v njej.

Pohitimo na premec, da vidimo, kako je tam!



Megla! Nič se ne vidi, vsi radarji delujejo.

Pred nami je zavesa iz megle in ladja drvi vanjo z 20 vozli (37 km/h). Vklapljen je mali radar prav na kljunu, ki opazuje morje pred seboj. Misli sežejo nazaj, ko še ni bilo radarjev in so bili mornarji odvisni od radijskih in zvočnih signalov. V tridesetih letih je bila na sipini v bližini otoka Nantucket zasidrana ladja svetilnik. Njen položaj je bil izjemno nevaren, saj so tod blizu plule vse ladje, namenjene v New York, tudi Olympic, sestra nesrečnega Titanika. 14. maja 1934 je bila tod gosta megla. Čeprav je kapitan ukazal zmanjšati hitrost na vsega tri vozle in so opazovalci menili, da slišijo ladjo-svetilnik na desni, se je znašla pred njimi. Olympic jo je s svojo nezaslišano maso preprosto poteptala. Od 11 članov posadke so preživeli samo štirje ...



Ladij-svetilnikov že dolgo ni več in odkar je vzpostavljen sistem GPS, vse ladje natančno vedo, kje so. Možnosti za trčenje so resnično minimalne. Pa vendar ...

Zbudil sem se, ker je vladal nenavaden mir. Pogled skozi okno: megla, a v daljavi se vidi podnožje Kipa svobode. New York! Ladja privezana! Ni nam bilo dovoljeno podoživeti vznemirjenja, ga je doživljalo na tisoče imigrantov, ko so zagledali ta simbol obljubljene dežele. Na vrsti je izkrcaje, izvedeno v popolnem redu v več valovih – prtljago smo, opremljeno s prepoznavnimi Cunardovimi trakovi, že prejšnji večer postavili pred vrata, in smo jo zdaj zlahka našli na otočkih s pripadajočo barvo v velikem poslopju na nabrežju. Spet carinske formalnosti in varnostni pregledi, nato pa: New York, pripravi se, da te začnem ogrožati! Ne bom odnehal, dokler ne izpolnim celotnega sinovega spiska, pa četudi bi to pomenilo, da bom obrabil tvoje pločnike ...



SREDIŠČE
VITALIS

DIAGNOSTIKA IN MERITVE

TMG diagnostika, meritve telesne sestave

CELOSTNA PODPORA ŠPORTNIKOM

Kondicijske priprave, prehransko svetovanje, psihološko svetovanje, post medicinska rehabilitacija

KRIO SAVNA

Regeneracija, zdravje, lepota

WELLNES

Savne, masaže, medicinska pedikura

VADBE

Osebno trenerstvo, skupinske vadbe, joga

Olimpijski referenčni
športno-medicinski center

 Slovenske železnice



**Pokličite in si rezervirajte svoj
termin na 031 620 107, 01 200 95 50.**

Središče Vitalis, Hladilniška pot 28,
Lj. - Zalog, www.sredisce-vitalis.si

