



Novaproga

Revija Slovenskih železnic



**Wagnerjeva ograja
na Solkanskem mostu**

**Čestitke jubilantom
za 30 let dela na
Slovenskih železnica**

Skrb za okolje

Povprečni prihranek železniškega prometa v primerjavi s cestnim tovornim prometom

Povprečni prihranek
železniškega prometa

77,2 € / 1000 tkm

Onesnaževanje okolja

Prihranek na 1000 tkm **7 €**



2 € / 1000 tkm



9 € / 1000 tkm

Hrup

Prihranek na 1.000 tkm

6 €



5 € / 1000 tkm



11 € / 1000 tkm

Onesnaževanje zraka

Prihranek na 1000 tkm **19,5 €**



3,5 € / 1000 tkm



23 € / 1000 tkm

Podnebne spremembe

Prihranek na 1000 tkm **26 €**

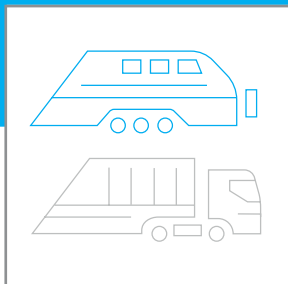


1 € / 1000 tkm



27 € / 1000 tkm

**Iskrene
čestitke
letošnjim
jubilantom**



2

Povprečni prihranek železniškega prometa v primerjavi s cestnim tovornim prometom



6

Čestitke jubilantom za 30 let dela na Slovenskih železnica



10

Ure za železničarje



16

Potepanje po Balkanu



24

Razstava "Wagnerjeva ograja na Solkanskem mostu" navdušila prve obiskovalce



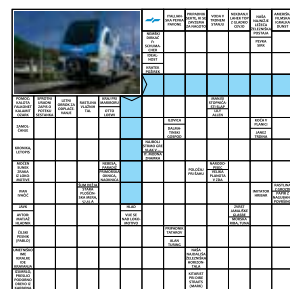
26

Družba SŽ – Tovorni promet uspešna na sejmu Transport Logistic 2023



28

Štirje koraki do vitalne postav



30

Nagradna križanka

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 Klopučar, Blaž Jemenšek in Uroš Železnik



18

Koledar dogodkov
v Železniškem muzeju



19

Srečanje ob 50.
obletnici ŽEKŠ-a



20

Jubilej – 30 let srečanj
sodelavcev
vleke in vzdrževanja v
Mariboru



22

Visok obisk na SŽ



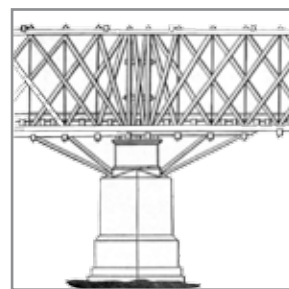
31

Skrb za okolje



37

Nagradna igra



38

Železniški mostovi
v Sloveniji

Avtorji prispevkov: Mladen Bogić, Tea Šavor, Marko Tancar, Tamara Sever, Andraž Koželnik, dr. Josip Orbanić, Danilo Hrastnik, Goriški muzej

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Tamara Sever, Tea Šavor, Danilo Hrastnik, Goriški muzej

Naslovnica: Tamara Sever

Število izvodov: 6900

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

Čestitke jubilantom za 30 let dela na Slovenskih železnicah

2. junija praznujemo dan železničarjev v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje pred 177 leti. In ravno na ta častitljiv dan, a nekaj let pozneje, je v rotundi Železničarskega muzeja potekala osrednja slovesnost, na kateri smo podelili priznanja in počastili naše sodelavce, železničarke in železničarje, ki že trideset let delajo na Slovenskih železnicah.





Železnica je v naše kraje prinesla življenje in družbeni, prometni ter gospodarski razcvet. Prinesla je eksponentni napredek, ki ga živimo in čutimo še danes. Z dnevom železničarjev se spominjamo slovenske železničarske dediščine in vsega razvoja, ki je prišel k nam skupaj z gradnjo železnic, zato je treba ta praznik obeleževati, kot se spodobi.



Na prireditvi ob dnevu železničarjev je bilo svečano, praznično in veselo. Železničarski muzej je pokal od dobre volje naših železničark in železničarjev, še posebej naših jubilarntov, ki so tudi letos od direktorjev povezanih družb prejeli posebna priznanja za delo in uspehe v svojem 30-letnem delovanju v družbi Slovenske železnice.

Ob tem visokem in pomembnem jubileju je jubilarnte nagovoril tudi prvi železničar – generalni direktor skupine Slovenske železnice Dušan Mes. Direktor je jubilarntom iskreno čestital in spregovoril o uspehih skupine SŽ ter predstavil ambiciozne načrte, ki jih bodo naša podjetja uresničevala tudi v prihodnjih letih.

Letos je bilo častljivo priznanje za 30 let dela na Slovenskih železnicah podeljeno 133 jubilarntov. Med njimi sta bili tudi dve direktorici, in sicer Melita Rozman Dacar, direktorica družbe SŽ – Tovorni promet, in Vojka Martinčič, direktorica družbe SŽ – ŽIP, ki jima ob tej priložnosti še enkrat čestitamo in se jima zahvaljujemo za predanost podjetju.

Osrednjo slovesnost, ki se je udeležilo več sto železničark in železničarjev, je povezovala Mojca Mavec. Da je bilo vse skupaj še bolj svečano, sta poskrbeli folklorna skupina ŽKUD Tine Rožanc in Godba Slovenskih železnic. Po podelitvi priznanj in tradicionalnih železničarskih ur je sledilo sproščeno druženje, kjer ni manjkalo izmenjave spominov na prijetne dni dela na Slovenskih železnicah.

Za spoštljivih 30 let predanega in požrtvovalnega dela jubilarntom iskreno čestitamo!







Ure za železničarje

Nekoč je imel vsak kraj na Zemlji svoj čas: ko je stalo sonce najvišje in je imel cerkveni zvonik najkrajšo senco, je zvonilo poldne. Ljudem se tudi ni pretirano mudilo in so čisto dobro shajali brez lastnih ur, takrat strahovito dragih luksuznih naprav. Le mornarji so morali imeti s seboj natančne ure, kronometre, ki so kazali GMT, greenwiški srednji čas, da so lahko, kot je zapisal Oton Župančič, »ko je najvišji dan, izmerili daljo in nebeško stran«.

Ko so kopnino prepredle železnice, se je izkazalo, da je nujno treba določiti neki standardni, izhodiščni čas, ki naj velja za vse postaje na neki progi. V Angliji, pradomovini železnic, je družba GWR že konec leta 1840 na vseh svojih progah začela uporabljati greenwiški, odtlej »železniški« čas. Leta 1880 je postal uradni čas Velike Britanije. Celotna Avstro-Ogrska monarhija in s tem Slovenija je sprejela poenoteni, srednjeevropski čas, ki je eno uro naprej od greenwiškega, šele leta 1893.

Železnice so precizno prometno sredstvo – njihov temeljni zakon, ustava tako rekoč, je vozni red. Da so sega lahko držali,

so morali izvršilni delavci, torej prometniki, strojevodje, vlakovodje, sprevodniki, imeti pri sebi kakovostne žepne ure. Te pa so morali kupiti sami – železniška uprava jim je nakup le kreditirala in jim je potem obroke odtegovala od plače. In te ure so bile najboljših znamk, praviloma švicarske izdelave, kot Omega, Zenith, Tissot ... Okrašene so bile z železniškimi simboli in upodobitvami lokomotiv, nekatere so jih imele na številčnici, večinoma pa na hrbtni strani. Takšne žepne ure so bile stvar prestiža, železniškega ponosa. Na železnici so se uporabljale še nekako do 60. let prejšnjega stoletja, potem pa so jih izpodrinile manjše in bolj praktične, a prozaične zapestne ure, ki so izgubile ves nekdanji lesk in železniške okraske. Žepne ure pa so ohranile nek vzvišen položaj, saj jih je bilo mogoče kupovati še po tem, ko so si merjenje časa že skoraj povsem prisvojile sterilne digitalne ure, pri katerih ni več mogoče poslušati Župančičevih »kovačkov, ki kujejo čas«. In so se vrnile tudi na železnico! Sicer ne več kot delovno sredstvo, temveč kot spominsko darilo železničarjem za 30 let zvestobe podjetju.

Seveda železničarske ure zavzemajo posebno mesto v zbirki Železniškega muzeja Slovenskih železnic. Najstarejša med njimi je ura Srbskih državnih železnic (1884–1929).



Ura Tissot ima na hrbtni strani cizelirano kratico SDŽ, prepleteno iz ciriličnih črk, in stilizirano parno lokomotivo.

Iz časa po drugi svetovni vojni imamo v zbirki čudovit Zenith, ki nam ga je podaril sodelavec.



Zenith strojevodje Vilija Filipiča ima podobno kot ura SDŽ na hrbtu cizelirano kratico JDŽ in stilizirano parno lokomotivo.

Nenavadno mesto v naši zbirki zavzema ročna ura Zenith, ki so jo sodelavci leta 1958 podarili svojemu predpostavljenemu dipl. ing. Alfonzu Dobovišku ob njegovi 50-letnici. Inženir Dobovišek (1908–1985) je bil takrat direktor Železniškega transportnega podjetja Ljubljana, je pa vse svoje življenje, tudi po upokojitvi, posvetil železnici – tudi kot pisec.



Ura ing. Doboviška je prišla k nam na nadvse nenavaden način: urar, znanec pisca tehle vrstic, mu je nekoč omenil, da je pri njem pozabljena ura, ki bi utegnila biti zanimiva za Železniški muzej. Prevezli smo jo z velikim zadoščenjem in spoštovanjem.

Nastopil je čas žepnih ur, ambiciozno okrašenih s ploskim reliefom posebno lepe in mogočne parne lokomotive in ki se zdi, da so ga kopirali številni poznejši izdelovalci ur. Najlepša je vsekakor ura Golana Turških državnih železnic, TCDD:



Bas-relief na uri TCDD je tako imeniten, da ga je medaljer ponosno podpisal.

V začetku 70. let prejšnjega stoletja se je pojavila spominska ura z enakim reliefom, a z oznako JŽ, ki so jo lahko železničarji kupili. Žal je bil pisec tehle vrstic takrat še študent, zato si je ni mogel privoščiti in še danes manjka v naši zbirki.



Čeprav je ura švicarske izdelave, nosi oznako Perseo, italijansko ime antičnega junaka Perzeja. Na Italijanskih državnih železnicah so nekoč uporabljali izključno ure te znamke.

V 70. letih prejšnjega stoletja so se nepričakovano pojavile poceni (a ne cenene!) železničarske ure ruske izdelave, znamke Molnija. Te si je lahko privoščil vsak ljubitelj železnic.



Na Molniji je ponovno upodobljen isti tip lokomotive, a občutno slabše detajliran.

V 90. letih prejšnjega stoletja so Slovenske železnice sklenile, da bodo 30-letnim delovnim jubilarom poleg denarne nagrade podarile tudi tradicionalne železniške žepne ure. Za začetek so želele upodobiti lokomotivo Borsig serije 06, kraljico naših tirov, vendar je bil to za graverje prehud zalogaj in uspeh je bil skromen.



Spominske ure Atlantic in leto pozneje Catorex so imele upodobljeno našo najimenitnejšo lokomotivo Borsig serije 06, vendar je gravura zelo zelo skromna.

Potem pa je nabavna služba našla ure, ki so bile neprimerno prijetnejše za oko in so dajale videz večje vrednosti, saj so imele, kot na primer Davosa, na hrbtni strani spet enak ploski relief kot prej pri urah TCDD, JŽ in Molnija, vendar še skromneje detajliran kot dotlej.



Davosa je bila najiminitnejša od jubilejnih ur ob prelomu tisočletja, saj je edina imela vgrajeno zaščito ob padcu 'Incabloc'. Imela pa je tudi pokrovček, ki je ščitil prednje steklo.

Enak motiv so imele tudi jubilejne ure različnih znamk v naslednjih letih, kot so Bolus, Catorex, Consul, vse švicarske izdelave. Nekatere so bile mehanične, nekatere pa so imele (o, groza!) že vgrajen kvarčni mehanizem na baterijo. Slovenske železnice so želele posebej ustreči jubilatkam, zato so zanje nekoč nabavile kakovostne zapestne ure Certina, a tudi ženske so izrazile željo, da bi raje prejele tradicionalne žepne ure. SŽ so to poslej upoštevale.

Treba je le še odgovoriti na vprašanje, katera lokomotiva je vstopila v zgodovino s tem, da so jo upodobili tako na turških kot jugoslovanskih in ruskih ter potem slovenskih urah. Ljudje so dolgo ugibali in nekateri menili, da gre najbrž za našo O6. Daleč od resnice! Gre za najmodernejšo in po mnenju pisca tehle vrstic najlepšo parno lokomotivo sploh – za češko vrsto 475, ki so jo v češki tovarni Škoda začeli izdelovati šele leta 1947, potem ko so preučili vse najmodernejsše dosežke na tem področju. Kot vse moderne Škodine lokomotive jo je oblikoval češki akademski slikar Vilem Kreibich (1884–1955), ki je že od 30. let prejšnjega stoletja sodeloval s to tovarno lokomotiv v Plznu.



Mogočna lokomotiva vrste 475, ki ji Čehi ljubkovalno rečejo »Šlehtična«, v prevodu »Žlahtnica«, žlahtnega rodu, dà našo O6 v koš (kar priznavamo s stisnjenimi zobmi). Zmore 2000 KM (naša O6 'le' 1700 KM), hitrost 100 km/h (O6 'le' 85 km/h), dolga je skoraj 25 metrov (O6 'le' 22 metrov) in opremljena za vožnjo tehta okroglih 170 ton (O6 'le' 160 ton). Kako je kot reprezentativni motiv zašla na tako različne železniške ure, ostaja uganka.

Potepanje po Balkanu:

11 dni, šest držav in 1000 železničarjev nad 1000 metrov

Planinsko društvo Železničar Maribor je od 26. aprila do 6. maja 2023 v sodelovanju s Turistično agencijo Cepelin in Cveto Gerčer organiziralo izlet po bivših republikah nekdanje Jugoslavije. Poleg članov mariborskega planinskega društva se je izleta udeležilo tudi devet pohodnikov iz Planinskega društva Železničar Ljubljana. Na pot smo se odpravili v zgodnjih jutranjih urah, že ob tretji uri zjutraj so v avtobus vstopili potniki v Ljubljani, ob peti uri zjutraj pa je avtobus odpeljal iz Maribora. Pot nas je vodila po avtocesti mimo Zagreba do Neuma. Med potjo smo imeli tudi hitro kosilo. V Neum smo prispeli v poznih popoldanskih urah. Po namestitvi v hotel smo imeli čas za lahek sprehod ob morju. Naslednji dan smo se podali v Črno goro. Med potjo smo si ogledali Kotor, povzpeli pa smo se tudi na Lovčen, najbolj znano črnogorsko goro. Zaradi pokvarjenega vozila cesta ni bila prevozna, tako da smo si vzeli več časa za ogled Budve. Naslednji dan smo se odpravili v Albanijo ter si ogledali mesto Skadar, slikovito vasico Gruje ter prestolnico Albanije, Tirano. Po ogledu glavnega mesta smo se napotili v obmorsko mesto Drač, kjer smo prespali. Naslednje jutro smo si ogledali Drač ter se zapeljali v Berat, ki je uvrščen na Unescov seznam spomenikov svetovne dediščine. Po ogledu mošej in cerkva smo se napotili proti Severni Makedoniji in v mesto Ohrid, kjer smo prenočili. Naslednje jutro smo si ogledali Samostan svetega Nauma ter popoldne še mesto Struga. Naslednji dan je sledil ogled mesta Ohrid ter popoldne vožnja v Teševo ob Prespanskem jezeru do mesta Bitola. V Bitoli je sledil ogled mesta ter prosti čas. Naslednji dan po zajtrku smo se zapeljali v Skopje, kjer je sledil ogled mesta. Popoldne smo imeli čas za samostojno odkrivanje mesta. Naslednje jutro smo se zapeljali v kanjon Matka, kjer smo se z

ladjicami zapeljali po reki Treska in si ogledali jamo Vrelo. Po vrnitvi v Skopje smo se povzpeli na vrh hriba Vodno, eni peš, drugi z gondolo. Naslednji dan je sledila vožnja v Srbijo v mesto Vrnjačka Banja, kjer smo si ob prihodu mesto le na hitro ogledali, podrobneje pa smo ga odkrivali zvečer. Naslednje jutro smo se odpravili proti glavnemu mestu Srbije in si v Beogradu ogledali Hišo cvetja, Kalemegdan in Cerkev svete Save, ki še vedno ni dokončana. Sprehodili smo se po znameniti Skadarski ulici, kjer bi morala odmevati živa glasba, a je zaradi dnevnih žalovanj odpadla. Po večerji v srbski restavraciji smo se naslednje jutro odpravili po avtocesti iz Beograda do Maribora, kamor smo prispeli ob 17. uri. Vsekakor je bila pot dolga, vendar prijetna, saj smo doživeli veliko lepih in nepozabnih skupnih dogodkov, predvsem pa je bilo pomembno, da smo se družili.





1000 železničarjev nad 1000 metrov – 27. maj 2023

Po treh letih smo ponovno izvedli akcijo 1000 železničarjev nad 1000 metrov, ki poteka zadnji konec tedna v mesecu maju. Pohodi nad 1000 metrov, ki jih organizirajo Slovenske železnice in planinska železniška društva iz Ljubljane, Celja in Maribora, so letos potekali 27. maja. Planinsko društvo Železničar Ljubljana je izvedlo pohod na Vogar, Planinsko društvo Železničar Celje pohod na Mrzlico, Planinsko društvo Železničar Maribor pa pohod na Mariborsko kočo. Mariborčani so na vrh Pohorja popeljali 161 pohodnikov, Celjani na Mrzlico 87 pohodnikov, Ljubljančani pa na Vogar 111 pohodnikov. Spremljalo nas je lepo vreme in tudi prijetno planinsko vzdušje med pohodom ter tudi na planinski koči. Vsekakor gre zahvala za akcijo, ki so jo zaposleni in nekdanji delavci Slovenskih železnic vzeli za svojo, Slovenskim železnicam.



Koledar dogodkov 2023



16. september

Promet na železnicah in cestah

Prepletanje vseh oblik prometa je v današnjem dinamičnem svetu čedalje bolj pomembno. Železnica in cesta sta žili, po katerih teče energija sodobne mobilnosti, zato ju tudi letos povezujemo v Železniškem muzeju. V soboto, 16. septembra, pripravljamo prav posebno poslastico, preplet železniške nostalgije z impozantno cestno klasiko, motorji Harley-Davidson, ki prav letos praznujejo 120-letnico obstoja. Prireditev pripravljamo z organizacijo LIPA Chapter Slovenija - Harley-Davidson Owners Group (HOG).



4. november

Na kostanjev piknik v Železniški muzej

Kostanj in topel čaj se najbolj prirežeta v jesenskih dneh, ko se dnevi daljšajo in narava ohlaja. Še toliko bolj prijetno pa je ob čaju in kostanjih uživati med raziskovanjem parnih lokomotiv in drugih železniških vozil. Lani se nas je ob praznovanju jeseni zbralo več sto, letos vas vabimo še v večjem številu.



7. oktober

Mini olimpijada v Železniškem muzeju

Olimpijci so največji ambasadorji Slovenije v svetu in nadvse ponosni smo, da jih v Železniškem muzeju gostimo že sedmič. Otroci se bodo lahko na mini olimpijadi srečali z našimi najboljšimi športniki, ustvarjali ter se zabavali v olimpijskih izzivih. Pripravljamo pa jim tudi nepozabne vožnje z vrtno železnico. Pridružite se nam na dnevu promocije športa, ko dejavno združujemo zdravo življenje in vrhunski šport z ljubeznijo do veličastne železniške zapuščine.



3. december

Ta veseli dan kulture v Železniškem muzeju

Železnica je bila od nekdaj globok vir umetniškega navdiha. V svoja dela so železniško tematiko vpletali umetniki z vsega sveta, železni cesti pa je nekaj svojih najbolj znamenitih verzov namenil tudi naš največji pesnik France Prešern. V mozaik decembrskega praznovanja slovenske kulture tudi letos dodajamo potovanje skozi brezčasno slovensko železniško dediščino, ki jo ohranjamo v Železniškem muzeju. V nedeljo, 3. decembra, vas vljudno vabimo na praznik kulture v Železniški muzej.



Slovenske železnice



Za več informacij o dogodkih skenirajte QR kodo.

www.zelezniiskimuzej.si



@railwaymuseum.slovenia

Srečanje ob 50. obletnici ŽEKŠ-a

V petek, 14. 4. 2023, so se v Ljubljani srečali nekdanji dijaki Železniške elektrokovinarske šole. Zbrali so se v Železniškem muzeju v Šiški, kjer jih je sprejela strokovna sodelavka Andreja Špitalar. V muzeju so se jim pridružili tudi nekdanji profesorji Marija Klemenčič, Nada Golob, Franc Skušek in Karel Rustja, s katerimi so obujali spomine. Nekdanji dijaki so bili prisotnosti profesorjev zelo veseli, za kar so se jim tudi srčno zahvalili. Za to posebno priložnost so naredili tudi skupinsko fotografijo. Nato je sledil voden ogled muzeja pod vodstvom inštruktorja strojevodij g. Šmona, ki je znan kot dober poznavalec parnih lokomotiv. Po ogledu muzeja so se odpeljali na Aljaževo, kjer so pred pol stoletja zaključili šolanje na tedanji Železniški elektrokovinarski šoli. Bili so prva generacija, ki je šolanje začela na Kurilniški in ga zaključila na takrat novi šoli na

Aljaževi, kjer danes ni več Železniške šole, ampak Gimnazija Šiška. Tam jih je prijazno sprejel sedanji ravnatelj Gimnazije Šiška Dejan Rudolf, ki jih je pospremil v jedilnico, kjer sta udeležence srečanja čakala kosilo in torta, narejena posebej za to priložnost. Za presenečenje pa so ob torti poskrbela še dogodku primerna darila. Ravnatelj je prisotnim razkazal telovadnico, obnovljen dijaški dom in prostore gimnazije, kjer se je izšolalo že mnogo vrhunskih športnikov. Po ogledu in prijaznem klepetu je sledilo še skupinsko fotografiranje. Udeleženci so bili zaradi priprave sprejema, ki so ga bili deležni od osebja gimnazije in ravnatelja Dejana Rudolfa, vidno ganjeni. Srečanje so zaključili v pivnici Union, kjer so se veselo družili in obujali spomine na dni, ko so skupaj greli šolske klopi.

Nekdanji učenci Železniške elektrokovinarske šole se zahvaljujejo vsem, ki so jim polepšali dan. Še posebna zahvala pa gre sošolcu Ivanu Krulcu, ki je poskrbel za logistiko.



Jubilej – 30 let srečanj sodelavcev vleke in vzdrževanja v Mariboru

Po nekajletnem premoru, v glavnem zaradi epidemije covida, so se 9. junija 2023 ponovno srečali vodilni in strokovni sodelavci vleke in vzdrževanja železniških vozil. To ni bilo navadno srečanje. Obeležili smo 30 let tovrstnih srečanj. Slovenija ima dva večja centra vzdrževanja in vleke – Ljubljano in Maribor. Ljubljana je bolj usmerjena v elektro dejavnost, Maribor pa v dizelsko. Tukaj so tudi manjši centri, kot so Divača, Nova Gorica, Novo mesto, Ptuj in Dobova. V Ljubljani so tudi strokovne službe za celoten sistem.

Vse od povojnih let so se med številnimi strokovnimi in vodilnimi kadri izoblikovali tovarištvo, sodelovanje, pomoč, spoštovanje in prijateljstvo. V začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja, ko so se Slovenske železnice osamosvojile, so številni sodelavci odhajali v pokoj, prihajali so novi. Vezi med prejšnjimi in novimi so se poglobile in trajajo. Tri desetletja je dolga doba. Nekaj sodelavcev ni več med nami, a se jih s spoštovanjem

spominjamo. Srečanj pa se udeležujejo tudi tisti, ki štejejo 80 in celo 90 let.

Ko smo obeležili 25. obletnico, se je udeležilo rekordno število ljudi. Zdaj, ob 30. obletnici, pa jih je bilo še več. To pomeni, da tradicija ostaja, ljudje čutijo potrebo po takih srečanjih. Na srečanju smo občutili posebno vzdušje – radost in toplino. Nekaj zaradi daljšega premora, hude zdravstvene krize, ki smo jo v glavnem prebrodili, nekaj pa tudi zaradi potrebe, da se ljudje vidijo in srečajo v živo in ne le po telefonu in drugih medijih.

Vleka in vzdrževanje je pomembna dejavnost, ki zagotavlja mobilnost ljudi in logistiko. Delo in vodenje v takem sistemu je zelo odgovorno in zahtevno. Tako vozila kot tudi kadri se starajo, potrebe in zahteve so vedno večje, finančnih in drugih virov je vedno premalo. Zadnja leta so se sicer pospešeno nabavljala nova vlečna vozila, vendar je v prometu še vedno veliko starejših vozil, ki so šla čez normalno življenjsko dobo. Kombinirati je treba znanja in tehnologije – stare in nove, analogno in digitalno, sodobno



Skupinska fotografija in tradicionalna spominska tablica

in starejše. Ceniti pa je treba tudi tehnično dediščino in skrbeti zanjo.

Sama srečanja potekajo tako, da nekaj zanesenjakov poskrbi za organizacijo in obveščanje. Lokacija je vedno ista – prostori Kegljaškega kluba Lokomotiva Maribor na Studencih. Nosilci so vodilni v sedanjem VIT centru Maribor, prej smo zlasti poznali CD – Centralne delavnice in VV – Sekcijo (TOZD) za vleko. To je nam, starejšim ostalo v spominu. Celo kurilnic se nekateri spominjamo. Ljubljancani se v Maribor pripeljejo z avtomobilom oziroma vlakom. Druženje zajema srečanje s starimi prijatelji in kolegi, uživanje v odlični pijači in hrani, pogovor o novostih in spominih, priložnostne nagovore, izmenjavo

spominkov in petje. Sledi skupinsko fotografranje, srečanje pa se zaključi z balinarskim turnirjem. Zmagovalci smo vsi, čeprav vestni balinarji beležijo vsako točko in razglasijo zmagovalce.

Pred večerom se odpravimo domov, polni spominov in vtisov. Sledi še obdelava fotografij in videoposnetkov, brez česar danes ne gre, ter njihova distribucija in komentiranje. Spomini morajo biti zabeleženi in objavljeni, le tako vzdržujemo njihovo vrednost.

Spomini in odnosi med ljudmi so gonilna sila družbe. Moramo jih gojiti in spoštovati. Vlak brez lokomotive ne gre naprej, ljudje pa brez medsebojnih odnosov, spoštovanja in sodelovanja ne morejo biti uspešni.



Za sprostitev in gibalno kondicijo - balinanje

Visok obisk na SŽ

Na obisku na Slovenskih železnicah ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek in srbski minister za gradbeništvo, promet in infrastrukturo Goran Vesić

Ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek je na delovnem obisku gostila ministra za gradbeništvo, promet in infrastrukturo Republike Srbije Gorana Vesića. Po dopoldanskem bilateralnem sestanku, na katerem sta se ministra strinjala, da je pri razvoju prometa treba dati poudarek železniškemu prometu in predvsem izboljšati sodelovanje na področju železniških prevozov, sta se popoldne sestala še z vodstvom Slovenskih železnic.



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je v uvodu predstavil skupino Slovenske železnice, strateške dejavnosti skupine in poslovne cilje, v nadaljevanju pa je bil gostom predstavljen projekt integriranega javnega potniškega prometa, uvedba enotne vozovnice IJPP in zasnova mobilnosti MaaS (mobilnost kot storitev).

Ob koncu obiska na Slovenskih železnicah sta ministra poudarila, da je železniške povezave med državama treba okrepiti in preveriti možnosti ponovne vzpostavitve nočnega vlaka iz Ljubljane prek Zagreba v Beograd.



Stane Kumar, slikar, nestor Železniškega muzeja SŽ



Slikar Stane Kumar pomeni v svetu železnice nekaj posebnega. Njegove slike prežema vzdušje, ki smo ga vsi, očarani nad železnico že od otroških let, v stiku z njo občutili, vsrkavali, se mu predajali in ga vedno znova iskali; so kot hoja za sanjami, ki nam jih je v trenutku med snom in budnostjo umetnik ujel na platno in rešil pozabe. Kumarjeve slike so bile za nas razodetje, za razliko od drugih so zrcalile "pravo" železnico, prepoznavne obrise lokomotiv, njihovo držo, geste, značaj. Priklicale pa so tudi sozvočja ozadja, ki dajejo železnici njeno značilno razsežnost: vzpenjajoče se kamnitne mostove, skrivnostne portale predorov, samotne čuvajnice, telegrafske žice, v drež pogreznjene kretniške postojanke sredi noči ... In povzdignile človeka med stroji, železničarja, ključavničarja, potnika, pa opazovalca – ljubitelja ob ograji ... Sanjali smo iste sanje in bili tako bogatejši za sanje drugih.

Rojen v Trstu se je že kot otrok zaljubil v železnico, ki je tekla tik ob hiši, v kateri so stanovali. Družina se je potem pred fašizmom umaknila v Ljubljano in njegov oče je dobil zaposlitev v kurilnici, kjer je danes muzej. Dečko mu je prinašal v kanglici kosilo in ob tem prišel v najtesnejši stik s parnimi lokomotivami, z njihovo neubranljivo karizmo. Umetniško se jim je popolnoma predal. Človek, ki je bil tako močno očaran z železnico, ki jo je pretanjeno občutil in ljubil, se ni mogel zadovoljiti zgolj z umetniškim izražanjem. Stane Kumar si je moral živo železi, naj ostane več kot le spomin na slikah, naj drobec železnice obstane na poti skozi čas in nam ostane kot oprijemljiv spomin v zbirališču železniških muz. Z vso energijo je zastavil delo pri snovanju železniškega muzeja. Čeprav sam ni bil železničar, je znal na železnici najti vplivne sogovornike, ki so načrt usvojili in podprli. V šestdesetih in sedemdesetih letih prejšnjega stoletja je poiskal in vodil zbiranje osnovne zbirke muzejskih vozil, ki jo je programsko umestil v bodoči muzej v nekdanjo kurilnico Ljubljana–Šiška. Ta arhetip železniškega muzeja še nadgrajuje in plemeniti zbirko s svojim zgodovinskim in arhitekturnim sporočilom. Stane Kumar je začel ogromno delo, ki še danes ni končano, njegovi nasledniki pa s hvaležnostjo razširjajo in dograjujejo osnovno misel in muzejsko posegajo po vseh poglavitnih železniških področjih.

Stanetu Kumarju v življenju ni bilo prizaneseno z razočaranji, tudi na železnici ne. Umetnik je gledal na železnico z umetniškimi očmi in je težko prenašal prisilnost prozaičnega vsakdanjika. Njune poti so se nazadnje razšle. Nestor slovenskega železniškega muzeja se je na starost zagrenjen umaknil.

Če kdo, bi moral Stane Kumar ob pogledu na svoj opus z zadoščanjem ugotoviti *exegi monumentum**, na kar želi s hvaležnostjo in spoštovanjem opozoriti spominska tabla na poslopju železniške postaje Ilirska Bistrica, kjer je umetnik bival od jeseni 1947 do pomladi 1950, ko je poučeval na šoli v Zagradcu. Njena postavitve sovpadajo s 150-letnico proge Pivka–Reka in minulo 25-letnico umetnikove smrti.

**Postavil sem spomenik*

Razstava "Wagnerjeva ograja na Solkanskem mostu" navdušila prve obiskovalce

Ograja, ki je pred več kot stoletjem krasila osrednji del Solkanskega mostu, od petka, 14. aprila 2023, krasi Vilo Bartolomei v Solkanu, kjer je osrednji muzejski eksponat na novi začasni razstavi Goriškega muzeja in je prvič na ogled javnosti.



Avtorica **dr. Ines Beguš**, zgodovinarica v Goriškem muzeju, je razstavo zasnovala v sodelovanju z raziskovalcem zgodovine gradnje mostov **Gorazdom Humarjem**, ki je začel skrbno proučevati dele ograje, hranjene v depozu Goriškega muzeja, potem ko so jih potapljači DPD Soča leta 1999 (nekaj manjših pa tudi lani) potegnili z dna reke Soče, kjer je ograja ležala od prve svetovne vojne. Takrat je namreč med zračnim napadom skupaj z mostom zgrmela v vodo. Ta jo je dolga desetletja brusila, a niti moč vode ni prikrla nekaterih sledov in posebnosti, ki jih je odkril Humar.

Njegova ključna ugotovitev je, da gre za vrsto ograje, ki je nastala v ateljeju priznanega dunajskega arhitekta **Otta Wagnerja**. Primarno je bila sicer namenjena odseku Dunajske mestne železnice ob Donavskem kanalu, vendar je skoraj enaka oblika ograje stala tudi na Solkanskem mostu, kar je po doslej znanih podatkih edini tovrstni primer izven Dunaja. Ker je pri projektiranju omenjenega odseka železnice kot Wagnerjev študent sodeloval tudi slovenski arhitekt **Jože Plečnik**, se je Humar pri svoji raziskavi povezal z umetnostnim zgodovinarjem in izrednim poznavalcem Plečnikovih del, **dr. Damjanom Prelovškom**, ki je opravil tudi strokovni pregled umetnostnozgodovinskega dela besedil na razstavi, o Wagnerjevi ograji pa dr. Prelovšek in Gorazd Humar pišeta



tudi v zborniku Goriškega muzeja – Goriškem letniku.

"Ali je avtorstvo ograje Plečnikovo ali Wagnerjevo, še ugibamo. Upam, da nam bo uspelo to skrivnost v naslednjih letih razvozlati," je ob odprtju razstave dejal Humar, ki vidi t. i. Wagnerjevo ograjo s Solkanskega mostu kot izredno obogatitev goriškega kulturnega prostora. Na razstavi, ki je naredila vtis tudi na župana Mestne občine Nova Gorica **Sama Turela**, je viden le odstotek 180 metrov dolge ograje, a vsebuje vse ključne elemente. Poleg ograje so v dveh vitrinah na ogled trije načrti, ki jih hrani arhiv Slovenskih železnic v Novi Gorici, in sicer načrt podpornega odra, ki so ga izrisali za gradnjo loka Solkanskega mostu, druga dva pa izkazuje spremembo ob načrtovanju mostu.

Dr. Ines Beguš je začela načrtovati razstavo že lani: "To ni navadna ograja, ampak je to ograja Solkanskega mostu. In Solkanski most ni samo eden od številnih mostov pri nas, ampak je spomenik in simbol našega goriškega in tudi slovenskega prostora. Poleg tega njegov sloves mostu z največjim kamnitim lokom na svetu odmeva tudi v svetovnem merilu. Kot eden

lepših in dovršenih gradbenih in arhitekturnih primerkov svojega časa si je zaslužil posebno vrsto dekorativnega elementa, kot je ta veličastna Wagnerjeva ograja v secesijskem slogu, ki je bila leta 1906 postavljena nad glavnim lokom."

"Veseli me sodelovanje med našo kuratorko Ines Beguš in Gorazdom Humarjem, za katerim je dolgoletno delo in entuziazem. Ponosen sem, da sta našla to harmonijo, ki se je sedaj pokazala v muzejski postavitvi," je zadovoljen direktor Goriškega muzeja **Vladimir Peruničič**.

Besedila na panojih so prevedena v italijanski in angleški jezik, do katerih lahko obiskovalec dostopa prek kode QR, prav tako so v treh jezikih natisnjene tudi zloženke. Priložnostna razstava bo v Solkanu na ogled najmanj do konca letošnjega leta. **Vabljeni!**



Družba SŽ – Tovorni promet uspešna na sejmu Transport Logistic 2023



V Münchnu je med 9. in 12. majem potekala prireditev Transport Logistic, vodilna evropska razstava s področja logistike in mobilnosti. Med več kot 2300 razstavljalci iz 67 držav je bil tudi letos SŽ – Tovorni promet. V naši družbi smo prepričani, da je le ustvarjanje dolgoročnih partnerstev s kupci in poslovnimi partnerji podlaga za skupno rast. V časih, ko je evropski transportni trg vse bolj nestabilen, je ključno, da s tesnim sodelovanjem oblikujemo konkurenčne in zanesljive logistične verige. Transport Logistic je bil odlična priložnost za osebni pogovor o skupnih rešitvah logističnih izzivov.



SŽ – Tovorni promet je na skupnem razstavnem prostoru s sestrskim podjetjem SŽ – Vit predstavil široko paleto svojih izdelkov, oblikovanih v skladu s pričakovanji kupcev, ter svojo vlogo v širši regiji. Svoje prednosti smo predstavili številnim obstoječim in novim kupcem, ki jim ponujamo celovite logistične rešitve v sodelovanju z dolgoletnimi strateškimi partnerji in z lastno vleko. V štirih dneh sejma so predstavniki podjetja opravili okrog 100 poslovnih razgovorov z vsemi ključnimi poslovnimi partnerji in obstoječimi ter potencialnimi novimi kupci. Naš razstveni prostor so obiskali vodilni predstavniki tako rekoč vseh največjih evropskih železnic. Tema sestankov so bile predvsem različne oblike poslovnega sodelovanja v prihodnje ter predstavitev prednosti celovitih logističnih storitev, ki jih ponujamo. Pridobili smo številne koristne informacije o razmerah na trgu in o potencialu za širjenje

naših storitev ter tudi o dejavnosti drugih ponudnikov železniških storitev. Hkrati smo se dogovorili za številna nova sodelovanja.

V podjetju SŽ – Tovorni promet potrebe naših kupcev vedno postavljamo na prvo mesto in si vsak dan prizadevamo za našo skupno rast. Obenem skrb za naše naravno okolje štejemo za neločljiv del naše poslovne kulture. V sodelovanju s Kmetijsko šolo Grm Novo mesto smo zato obiskovalcem v znak tesnega partnerstva in kot dokaz skupne zaveze k ohranjanju okolja podarili sadiko slovenske smreke. Gre za odporno drevo, ki lahko raste tudi v težkih pogojih, v katerih se sooča s številnimi izzivi. Iglavci so že od nekdaj simbol stanovitnosti in vedno znova rojevajočega se življenja.

»Naše sodelovanje na razstavi lahko ocenim kot zelo uspešno,« je poudarila direktorica SŽ – Tovornega prometa, mag. Melita Rozman Dacar. »V našem podjetju pričakovanja naših kupcev vedno postavljamo na prvo mesto. Ponosni smo, da so nas v Münchnu obiskali vsi naši najpomembnejši partnerji in da smo del njihovih uspešnih zgodb. Vsem sogovornikom se zahvaljujem za konstruktivne pogovore. Rada bi vam zagotovila, da bomo tudi v prihodnje vaš lojalni poslovni partner. Posebej me veseli, da nas je obiskal tudi minister za gospodarstvo, turizem in šport Matjaž Han. Od naših kupcev smo dobili potrditev, da delamo dobro. Sedaj pa moramo izpolniti njihove želje in tudi vnaprej dokazovati, da smo zanesljiv poslovni partner. Obenem bi se rada zahvalila svojim sodelavkam in sodelavcem, ki so s svojo zavzetostjo poskrbeli za izvrstno pripravo in izvedbo našega sodelovanja na prireditvi.«



ŠTIRJE KORAKI DO VITALNE POSTAVE

Prihaja obdobje kratkih rokavov in tradicionalno mrzlično iskanje načinov, **kako najhitreje, najbolj učinkovito in predvsem najbolj enostavno do postave, ki nam bo celo poletje v ponos.**

In naloga je vse prej kot enostavna. V poplavi prehranskih dopolnil ali naprav, ki nam ponujajo hujšanje v objemu kavča in vsak dan novi, še »boljši« različitosti vadbe, je težko razbrati, kaj je tisto, kar nam bo na koncu res prineslo želeni rezultat. Po naših izkušnjah je tisto, kar je preveč dobro, da bi bilo resnično, po navadi ravno to: preveč dobro, da bi bilo resnično.

Ko gre za naše vitalno telo, bližnjic preprosto ni, si pa lahko pot s strokovnim pristopom bistveno skrajšamo. V športno-izobraževalnem centru Vitalis skozi dolgoletne izkušnje prisegamo na vedno znova preverjene in varne pristope, ki prinašajo odlične rezultate tako vrhunskim športnikom kot rekreativcem:

»Vitalis je super izbira za vsakogar, ki se želi počutiti dobro in biti bolj aktiven. Grega je fantastičen trener, ki s strokovnim znanjem in pravo motivacijo čisto vsakega vadečega spravi tako v dobro voljo kot tudi top formo! Priporočam vsem, ki si želijo biti fit, ob tem pa se zabavati in nasmejati ter čas preživeti v dobri družbi.«

Maja Prkić



1. DIAGNOSTIKA

Prva in najbolj pomembna stvar za uspešno vadbo je strokovna ocena naše telesne pripravljenosti. Šele na podlagi slednje lahko objektivno ocenimo, s kakšno vadbo, kako intenzivno in v kolikšnem času lahko realno pridemo do želenega cilja. Predvsem pa brez poškodb.

V središču Vitalis v ta namen uporabljamo naslednje meritve:

TMG-tenzomiografijo; diagnostično orodje, ki omogoča natančno načrtovanje treninga za moč in aktivacijo mišic v različnih obdobjih priprave.

TANITA MC-980 MA; vrhunska naprava, s katero na podlagi električne prevodnosti tkiv izmerimo več kot 20 različnih parametrov telesne sestave in dejanske starosti telesa. Z meritvami lahko natančneje spremljamo napredek in prilagajamo intenzivnost vadbe.

Desmotec; naprava za diagnostiko spodnjih okončin. Namenjena je doseganju boljše telesne pripravljenosti ali uspešni rehabilitaciji poškodb.

2. PREHRANA

Pravilna prehrana igra ključno vlogo pri doseganju boljših rezultatov pri vadbi in hitrejši izgradnji vitalne postave. Strokovna ekipa Vitalisa vam je zato s prehranskimi nasveti na voljo že med samim treningom, v vsakem trenutku pa vam seveda lahko pripravimo tudi bolj poglobljeno obravnavo.

3. SKUPINSKE VADBE

»Skupinska vadba je za rekreativce po mojih izkušnjah najbolj učinkovita, vsebovati pa mora kompleksne vaje z dodatkom olimpijskih dvigov, tako da napredujemo v hitrosti, vzdržljivosti in moči. Ključna prednost je tudi ta, da se vadeči medsebojno motivirajo, zaradi česar hitreje dosežejo želeni cilj. Naše uspešnice v obliki skupinskih vadb, ki izstopajo po zadovoljstvu in učinku, so VITAL ZONE, BOOT CAMP in VITA BOOTY.«

Grega Ivanšek, osebni trener



4. OKREVANJE

Velik razlog, zaradi katerega ljudje v začetni fazi treningov odnehajo, so sicer popolnoma logične bolečine v mišicah ali po domače »muskelfiber«. V ta namen v našem središču ponujamo klasične in hladne (krio) savne, ki bistveno zmanjšajo utrujenost mišic, izboljšujejo imunski sistem in pospešijo splošno regeneracijo telesa.





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



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

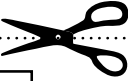
Središče Vitalis, Hladilniška pot 28,
Lj. - Zalog, www.sredisce-vitalis.si

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 21. julija 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 **ponedeljek, 24. julija 2023**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s prenosno baterijo PowerBank.



			ITALIJAN- SKA PEVKA PAVONE	PRIPADNIK SEKTE, KI SE ZAVZEMA ZA NAGOTO	VODA V TRDNEM STANJU	NEKDANJI LAHEK TOP Z GLADKO CEVJO	NAŠA NAJNIŽJE LEŽEČA ŽELEZNIŠKA POSTAJA	AMERIŠKA FILMSKA IGRALKA DUNST	OLIVER TWIST	PTICA S PERJANICO NA GLAVI	INSTRU- MENTALNA SKLADBA ZA VAJO	ORAČ, RATAJ
NEMŠKI DIRKAČ F1 SCHUMA- CHER							PEVKA SIRK					
IDEAL- NOST												
KRATEK POŽIREK												
										ŠVICARSKA SMUČARKA (LARA) DEL KUPOLE		
POMOČ: KALOTA FALKONET KALAMIT OZARK	SPROTN URADNI ZAPIS O POTEKU SESTANKA	LETNI OBROK ZA ODPLAČE- VANJE	RASTLINA VLAŽNIH TAL	KRAJ PRI MARIBORU OTTO LOEWI		MANJŠI STOPNIČA- STI SLAP LILY ALLEN						
ZAMOL- ČANJE												
KRONIKA, LETOPIS												
MOČEN SUNEK ZRAKA IZ LOKO- MOTIVE												
IVAN IVACIČ												
JAVK												
AVTOR: MATJAŽ HLADNIK												
ČILSKI PEŠNIK (PABLO)												
UMETNIŠKO IME IGRALKE IDE KRAVANJA												
IZUMRLO, PRESLICI PODOBNO DREVO IZ KARBONA												

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.

Skrb za okolje

Skupina Slovenske železnice se z implementacijo sistema ravnanja z okoljem zavzema za spoštovanje najvišjih standardov varstva okolja. Skrb za ohranjanje okolja je del kodeksa ravnanja skupine Slovenske železnice in predstavlja pomemben del družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja, ki ga nosi skupina Slovenske železnice kot organizacija posebnega družbenega pomena. Družbe skupine SŽ s pridobljenimi certifikati ISO 14001 dokazujemo in zagotavljamo učinkovito izvajanje trajnostnega razvoja.

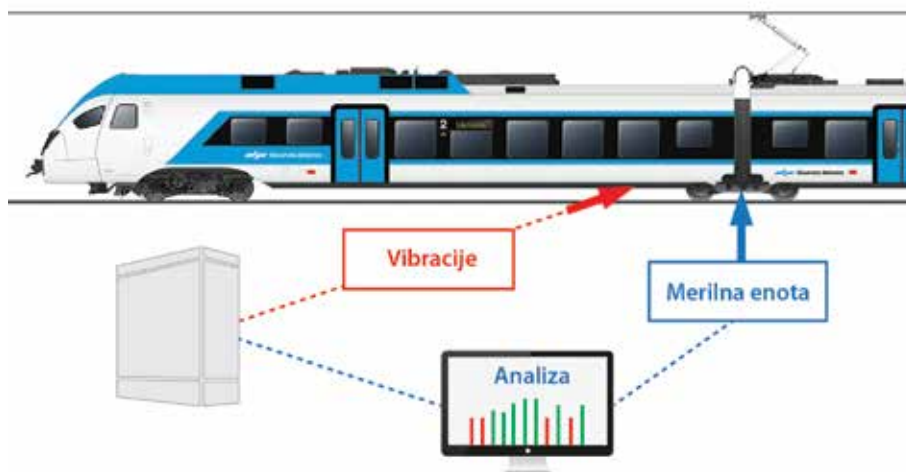


HRUP

Vzpostavljen sistem monitoringa hrupa je osnova za načrtovanje ukrepov za zmanjševanje hrupa.

Družbe skupine SŽ obvladujemo vire onesnaževanja okolja s hrupom v skladu z veljavnimi predpisi, ki v Republiki Sloveniji urejajo emisije hrupa v okolje.

Med pomembne okoljske težave sodi hrup, ki ga povzroča železniški promet na določenih prometno najbolj obremenjenih železniških odsekih, to je na območju Mestne občine Ljubljana in železniškem odseku Ljubljana–Kranj. Ugotavljamo, da je eden izmed glavnih razlogov za povečanje števila pritožb zaradi hrupa, ki ga povzroča železniški promet, zapiranje ožjih mestnih središč za cestni promet in njegova preusmeritev na prometnice, ki običajno potekajo neposredno ob mestnem središču.



PORABA ENERGIJE

Slovenske železnice veliko vlagamo v skrb za okolje in ohranjanje narave.

Družbe SŽ skrbimo za zaščito narave in okolja ter sodelujemo v boju proti podnebnim spremembam. Železnica ponuja alternativo drugim prometnim vejam, saj lahko svoje storitve opravi z bistveno manj porabljene energije ter vključi visok delež obnovljivih virov energije pri opravljanju dejavnosti.

V sistemu upravljanja energije je nadzorovanih 80 % vseh rab energije na SŽ. Znotraj omenjenega sistema ločimo tri vrste pomembnih porabnikov energije.

Struktura porabnikov energije





Raba energije in ogljični odtis sta v podjetju čedalje bolj pomemben kazalnik na področju stroškov in zaščite okolja. Železniški promet je izjemno energetska in okoljsko učinkovita vrsta prometa, zato je v času razogljičenja prometa v svetu izjemno privlačen in promoviran kot trajnostni način prevoza. Petdeset odstotkov električne energije, ki jo porabijo električna tirna vozila Slovenskih železnic, je pridobljenih iz obnovljivih virov energije, kar pri prevozu tovora in potnikov železniškemu sistemu omogoča znatno manjši ogljični odtis.

Ogljični odtis na tirnih vozilih SŽ leta 2021



6 gCO₂e/NTKM

V družbi SŽ – Tovorni promet, d. o. o., na NTKM



33 gCO₂e/PKM

V družbi SŽ – Potniški promet, d. o. o., na PKM

Prikaz okoljske učinkovitosti železniškega prometa v primerjavi s konkurenčnimi vejami prometa:

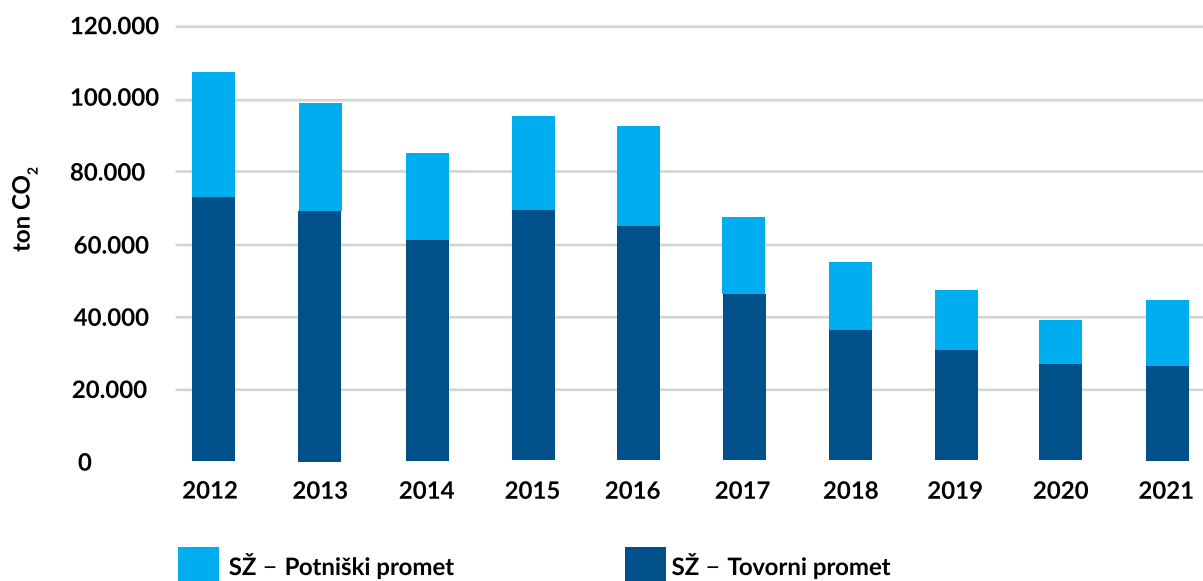


na NTKM: tovorni vlak (lastni izračun),
tovornjak (povprečje Evropske unije)



na PKM: potniški vlak Slovenskih železnic
(lastni izračun), avtobus in avtomobil
(povprečje Evropske unije):

Izpusti emisij CO₂ v transportu na Slovenskih železnicah



OKOLJSKA POLITIKA

Slovenske železnice se zavzemamo za spoštovanje najvišjih standardov varstva okolja.

Družba SŽ, d. o. o., preko štabne službe za notranji nadzor, kakovost in okolje za vse družbe skupine SŽ zagotavlja ustrezno strokovno podporo za vključevanje in izvajanje zahtev sistema ravnanja z okoljem po standardu **SIST EN ISO 14001:2015 (ISO 14001)**.

Skrb za ohranjanje okolja je del našega etičnega kodeksa in predstavlja pomemben del družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja, ki ga skupina SŽ kot organizacija posebnega družbenega pomena nosi.

Pri ravnanju z okoljem je naš temeljni pristop preprečevanje vseh vrst onesnaževanja okolja že na izvoru njihovega nastajanja. Okoljska in varnostna tveganja, ki bi posledično lahko vplivala na okolje, želimo zmanjšati na najmanjšo možno mero.

Tako vodstvo kot tudi vsi zaposleni si moramo stalno prizadevati za ohranjanje čim bolj čistega, zdravega in urejenega naravnega in delovnega okolja, gospodarno ravnanje z energijo, surovinami in odpadki ter racionalno rabo vseh drugih naravnih virov, ki vplivajo na poslovanje družbe.

Zahteve glede ohranjanja čistega, zdravega in urejenega naravnega in delovnega okolja so vključene v vse poslovne funkcije Slovenskih železnic. Posledično se na ta način zagotavljajo storitve, ki so za uporabnike storitev SŽ okolju prijazne in trajnostne.

Družbe v skupini Slovenske železnice se skladno s sprejetimi usmeritvami iz te okoljske politike zavezujemo, da bomo:

- spremljale in nadzorovale vplive na okolje, ki posledično nastajajo zaradi izvajanja njihovih dejavnosti;
- izpolnjevale vse relevantne zakonske in druge utemeljene zahteve s področja varstva okolja;
- sprejele ustrezne ukrepe za zmanjševanje oz. preprečevanje onesnaževanja okolja, če bi emisije v okolje presegale zakonsko dopustne meje;
- posvečale skrb odgovornemu odnosu zaposlenih in pogodbenikov do varstva okolja;
- dosegale zastavljene okvirne in izvedbene okoljske cilje, nenehno izboljševale področje sistema ravnanja z okoljem v praksi.

Zastavljeno okoljsko politiko skupine Slovenskih železnic bomo uresničevali vsi zaposleni v skupini SŽ skupaj s pogodbenimi partnerji in javnostjo, ki bi jo to zanimalo.



OMEJEVANJE VPLIVA NA OKOLJE

Svetlobno onesnaževanje

Družbe skupine SŽ upravljamo zunanjo razsvetljavo, ki je vir svetlobnega onesnaževanja okolja, skladno s predpisi, ki v Republiki Sloveniji urejajo področje svetlobnega onesnaževanja okolja.

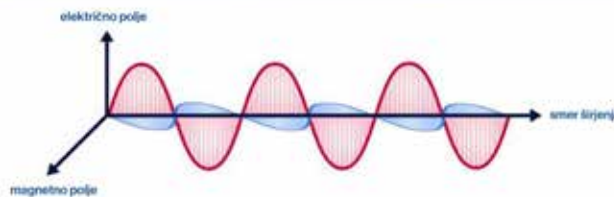
Za zunanjo razsvetljavo JŽI in drugih površin je vključenih 6.860 svetilk. 90 % svetilk je tehnično skladnih s standardi, ki določajo zunanjo razsvetljavo, druge svetilke na JŽI pa bodo v sklopu modernizacije JŽI zamenjane v letih 2022–2025 (Pragersko, Ljubljana–Sežana).



Elektromagnetno sevanje

Družba SŽ – Infrastruktura, d. o. o., upravlja in vzdržuje 388 GSM-R baznih postaj in repetitorjev baznih postaj, ki so po veljavnih predpisih vir elektromagnetnega sevanja, skladno s predpisi, ki v Republiki Sloveniji urejajo področje elektromagnetnega sevanja v naravno in življenjsko okolje.

Na vseh baznih postajah so bile v skladu z veljavnimi predpisi opravljene prve meritve elektromagnetnega sevanja. Sevalne obremenitve baznih postaj so pod mejnimi vrednostmi elektromagnetnega sevanja v naravno okolje.



RAVNANJE Z ODPADKI

Družbe skupine SŽ v sklopu svojih dejavnosti skladno s predpisi zagotavljamo:

- ustrezno obdelavo odpadkov,
- vodenje evidence o nastajanju in oddaji odpadkov,
- letno poročanje o povzročeni količini odpadkov v preteklem koledarskem letu,
- sprejemanje ukrepov za optimizacijo stroškov ravnanja z odpadki in zmanjševanje povzročenih količin odpadkov (načrt gospodarjenja z odpadki).

Iz dejavnosti vzdrževanja JŽI, vzdrževanja in obnove vozil, strojev, mehanizacije, prodaje knjigovodsko odpisanih in neuporabnih železniških vagonov, potniških vlakov in drugih odpisanih osnovnih sredstev iz kovin je bilo v nadaljnjo obdelavo pooblaščenim zbiralcem, posrednikom in predelovalcem odpadkov leta 2021 predanih 13,4 tisoč ton odpadkov. Delež nevarnih odpadkov v strukturi vseh odpadkov leta 2021 je bil 11 %. Odpadni železniški pragovi sestavljajo 72 % nevarnih odpadkov in 8 % vseh odpadkov. Gradbeni odpadki sestavljajo 45 % odpadkov, odpadne kovine pa 30 %.





[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



Koliko jubilarntov je letos prejelo posebna priznanja?

- a) 123 b) 133 c) 234

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 21. julija 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 **ponedeljek, 24. julija 2023**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili z beležnico 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

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

Pooblaščen oseb 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.

Osebnosti 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 doseg 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>.

Železniški mostovi v Sloveniji¹

*Enim utira pot meč, nam pa – lopata!
Kjer slaba je pot, železno udelamo gaz,
kjer brani jo reka, železne razpnemo mostove,
kjer volja železna, tam vselej prehod se odpre!*

Achim von Arnim, 1803ⁱ

Takole je pesnik nemške romantike napovedal razvoj železnic v letu, ko je Richard Trevithick v Angliji šele sestavljal vozilce, ki je postalo prva parna lokomotiva na svetu. Železniški most je torej na samem začetku železnic segel na polje poetike, postal njen objekt in hkrati subjekt, saj s svojimi formami, mogočnostjo in simbolno sporočilnostjo prevzame tako ustvarjalca kot opazovalca.

Tudi pri oblikovanju železniških mostov je odločilno avtorstvo, ki je še posebej prepoznavno pri prvih železniških mostovih na Slovenskem. Glavni projektant železnice proti Trstu je bil Karl Ghenga, njegova najtesnejša sodelavca pa sta bila arhitekt Moritz Löhr za visoke gradnje in gradbenik Johann Fillunger za nizke gradnje. Ob tem, da je Ghenga, tudi sam inženir in arhitekt, določil temeljno obliko mostov, je zelo verjetno, da je pri tem poleg Fillungerja oblikovno sodeloval njegov prijatelj Löhr, s katerim sta bila leta 1842 skupaj na študijskem potovanju po Združenih državah Amerike.

Gradivo, ki ga je Ghenga uporabil pri svojih mostovih, sta bila kamen in opeka, za večje razpetine pa nekoliko presenetljivo – les. Jeklu se je izogibal, verjetno z mislijo, da je za hitro napredovanje pri gradnji proge primerneje uporabiti cenen material, les, ki ga je v izobilju. Takšna konstrukcija ima seveda še veliko bolj omejen rok trajanja, kot je veljalo za kamen, namreč 80 do 90 let oziroma za železo 60 let.² Ghenga je začasnost svojih lesenih mostov vzel v zakup.

Ta izjemni ustvarjalec zasluži podrobnejšo obravnavo, saj so poznejši mostovi večinoma konfekcijski izdelek; avtorstvo je razen nekaterih izjem šibko izraženo.

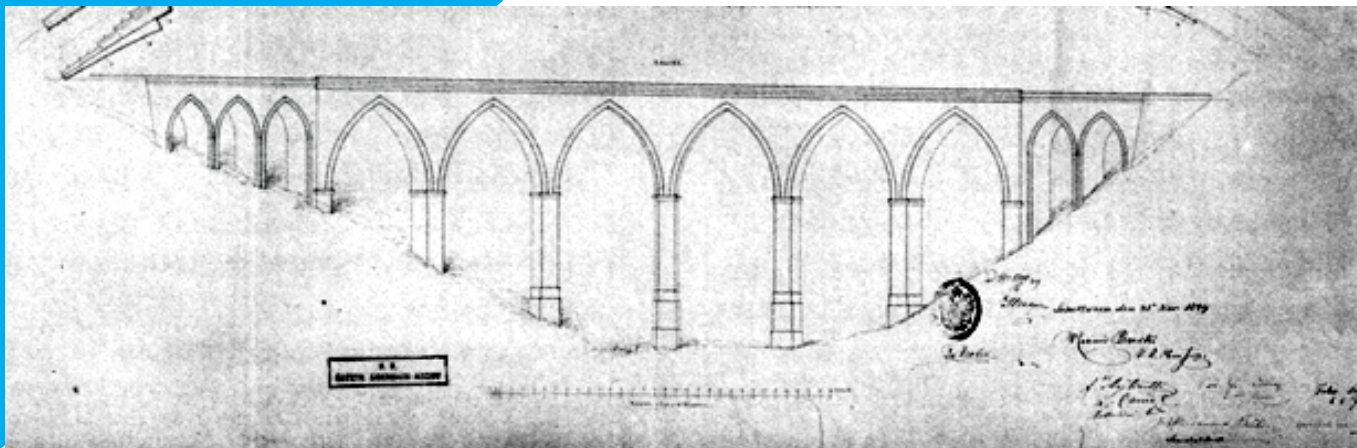
Ko je Achim von Arnim napisal svojo »programsko« pesmico, je v Benetkah prvo leto starosti dopolnil fantiček, ki bo postal najvidnejši graditelj železnic in železniških mostov v stari Avstriji in vtisnil svoj pečat vsem objektom na progi Dunaj – Trst. Mladenič po imenu Karl Ghenga je bil izjemno nadarjen in je s šestnajstimi leti na univerzi v Padovi pridobil diplom inženirja in arhitekta, leto pozneje pa še doktorat iz matematike. Lovci na talente so ga hitro opazili in poklicali h gradnji železnic. Kot glavni inženir proge proti Brnu se je 1838 soočil z zahtevno gradnjo 637 metrov dolgega viadukta tik pred tem mestom (slika 1), kjer je že prepoznaven njegov slog. Pozneje je premišljal tudi o drugih oblikah, na primer o »neogotski« (slika 2), ki pa jih je generalno zavrgel v prid »rimskega akvadukta«.



Slika 1: Ghenga – Viadukt KfNB pred Brnom, $l = 637$ m, 72 lokov, 1838, vir Lit. 10, str. 101

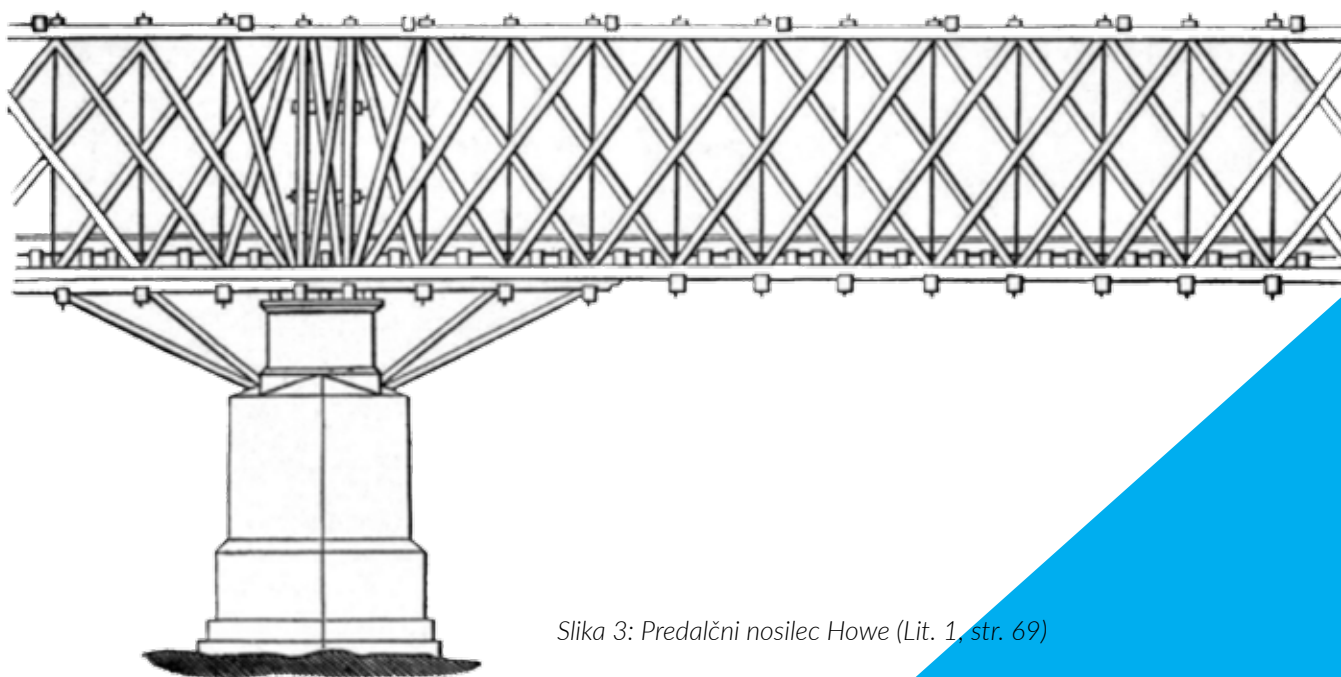
¹»Most« v tem primeru zastopa vse vrste premostitvenih objektov, tudi viadukte, nadvoze, prepuste ...

²Lit 16; str. 64



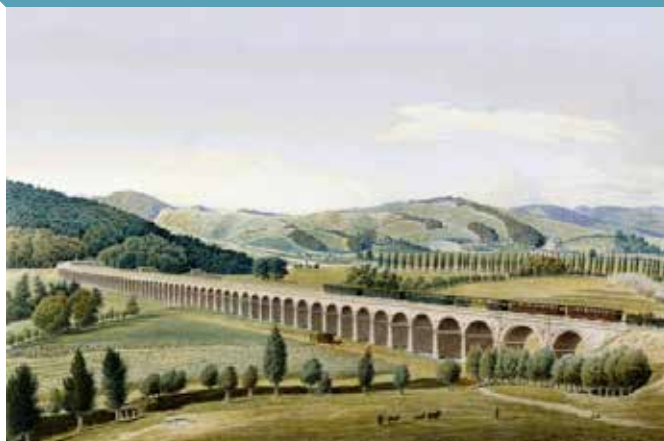
Slika 2: Ghenga: osnutek za most »Kalte Rinne«

Leta 1842 so mu zaupali gradnjo Južne državne železnice proti Trstu. Za začetek so ga poslali na študijsko potovanje v Združene države Amerike, kjer je ameriški pionirski duh udejanjil že marsikatero drzno zamisel, ki bi se staremu Georgu Stephensonu zdela nezaslišana. Na poti ga je spremljal prijatelj arhitekt Moritz Löhr, ki je obvladal angleščino. Ghenga je v Ameriki naletel na leseno konstrukcijo mostu, ki je nanj napravila močan vtis. Američani so spoznali, da je treba z železnicami čim prej obvladati čim večji prostor, pozneje pa bo čas, da se proge uredijo v permanentni izvedbi. Zatekli so se k lesu, ki jim je bil na voljo v neomejenih količinah. Nastala je odlična konstrukcija, ki jo je izumil in leta 1839 patentiral inženir Long. Gre za predalčje, sestavljeno iz lesenih poševnih lat, na vrhu in spodaj povezanih z vzdolžnimi pasovi, da nastane zelo čvrst okvir. Razdaljo med spodnjim in zgornjim pasom ohranjajo navpični oporniki. Povezave so bile izvedene z lesenimi klini. Boka mostu sta bila med seboj povezana s križnimi lesenimi vezmi. S to konstrukcijo so lahko premostili razdalje do 45 metrov. Njena slabost pa je bila ta, da se leseni vezni elementi sčasoma zaradi tresljajev, ki jih povzročajo vlaki, razrahljajo, takšen most je na daljši rok nezanesljiv. Konstrukcijo je odločilno izboljšal Longov rojak Howe, ki je vertikalne opornike zamenjal z železnimi nateznimi palicami, na vrhu in spodaj opremljenimi z navoji in maticami. Z njihovim zategovanjem je dosegel, da je v predalčju nastopila napetost, ki je bila kos spremenljivim obremenitvam pod prometom. Howe je ustvaril neke vrste prednapeti nosilec (slika 3). Z njim je bilo mogoče premostiti znatne razdalje, Howe je tako na primer zgradil most čez reko Connecticut, ki je bil dolg nekaj več kot 400 metrov in je prečkal reko s sedmimi razpetinami po ca. 55 m.³



Slika 3: Predalčni nosilec Howe (Lit. 1, str. 69)

³ Lit. 1, str. 67–69



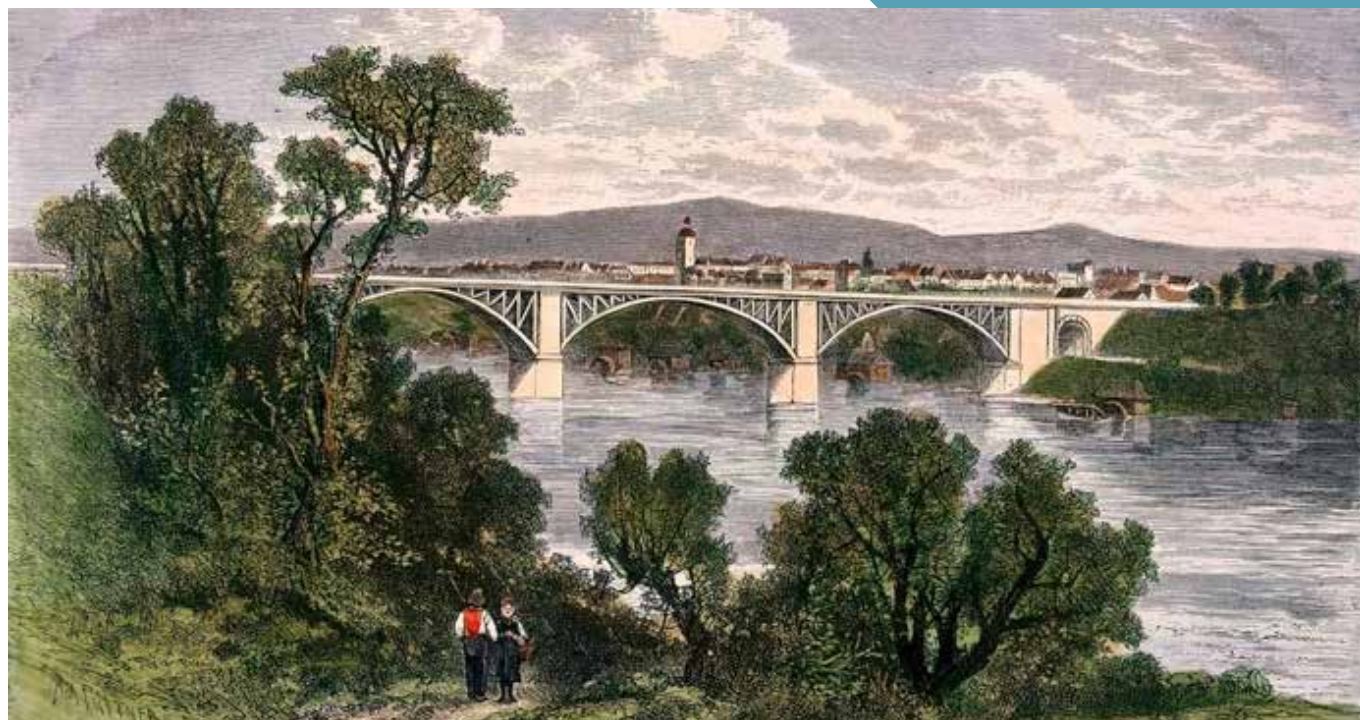
Slika 4: Pesniški viadukt iz leta 1846. Iz ne popolnoma pojasnjenih razlogov je bil še pred prelomom stoletja nadomeščen z nasipom; grafika Jungblut, posest: dr. Eberhard Franz



Slika 5: Leseni most tipa Howe čez Dravo v Mariboru, akvarel: Sepp Tezak

Ghega, ki je pri gradnji Južne državne železnice sicer najraje gradil v kamnu in opeki (Pesniški viadukt, $l = 650$ m, slika 4), je sistem Howe uporabil za velike razpetine.

V Mariboru, kjer je Drava široka okoli 190 metrov, je zgradil tridelni most iz macesnovega lesa. Odprtine med 4,70 metra debelima zidanima opornikoma, postavljenima v strugo reke, so merile po 57 metrov. Predalčni nosilci so bili visoki 5,70 metra. Tiri so bili položeni na vrhu nosilcev, skoraj 32 metrov nad gladino. Ker je bila proga dvotirna, je vsak tir dobil samostojno leseno konstrukcijo, ti dve konstrukciji pa sta bili med seboj povezani na obrežnih opornikih in na opornikih v strugi (slika 5).



Slika 6: Mariborski most so zamenjali s širšim, jeklenim, že leta 1864, saj je leto pred tem Južna železnica dogradila progo do Celovca in v Studencih svojo glavno delavnico, kamor so preko dravskega mostu speljali še en, tretji tir. Grafika: Puttner, posest: dr. Eberhard Franz

Za razliko od mariborskega mostu je bil dvojni Howe čez Savo pri Pogoniku v bližini Litije (slika 7) izveden tako, da sta tira potekala v notranjosti predalčnih nosilcev. Za zaščito pred vremenskimi vplivi je most po celi širini in dolžini dobil dvokapno streho, na obeh bregovih reke pa sta bila sezidana zelo reprezentativna dvojna portala. Ko so most proti koncu 19. stoletja zamenjali z jeklenim, so lepo obdelano kamnjenje portalov uporabili za temelje nove cerkve v Šmartnem pri Litiji.



Slika 7: Leseni most tipa Howe čez Savo pri Pogoniku, $l = 164$ m, akvarel: Sepp Tezak



Slika 8: Leseni litijski most so 1898 zamenjali z jekleno rešetkasto konstrukcijo, ki je morala v življenju pretrpeti marsikaj, celo uničujoč združen napad partizanov in zavezniškega letalstva 20. septembra 1944. Vedno znova so ga obnavljali, tako da zdaj stojita druga ob drugi tretja in četrta generacija mostov.

Še pred mariborskim in litijskim mostom je Ghega dal zgraditi most tipa Howe tudi čez rečico Sulm med Gradcem in Šentiljem. Tu se je izjemna trdnost in odpornost te konstrukcije izkazala na neprostovoljnem testu, ki si ga nihče ne bi upal namerno izvesti tudi pri tem mostu sta tira potekala v notranjosti nosilcev. V poročilu o izrednem dogodku se bere, da je bil iz smeri Maribora tir položen v ostri krivini, ki je segala še v sam most v dolžini okoli 7,5 metra. Lokomotiva, ki je vozila s hitrostjo 30 km/h, se je prav na začetku mostu iztirila. Ker lesene podnice, ki bi morale pokrivati prečne tramove, to je nosilce tirnic, še niso bile položene, je lokomotiva poskakovala od trama do trama vse do sredine mostu in tam obstala, potem ko so se njena prednja kolesa skoraj šest centimetrov globoko ugreznila v tramove. Med poskakovanjem jo je zaneslo vstran, tako da je s cilindrom parnega stroja polomila in izbila pet diagonalnih vezi, iztrgala pa je tudi tri vertikalne železne natezne palice, tako da so približno 14 metrov stene mostu držale le tri palice namesto šestih in ena vrsta križnih vezi namesto dveh. Ker je bilo lokomotivo mogoče utiriti in umakniti šele naslednje jutro, je moral tako oslabljeni most 14 ur zdržati težo lokomotive, njenega zalogovnika in še potniškega vagona. To je storil brez najmanjše tožbe, še celo prednapetosti ni izgubil.

Ghega je konstrukcijo Howe uporabil pozneje še dvakrat na Ljubljanskem barju – mostova sta premoščala staro oziroma novo strugo Ljubljanice (slika 9), sicer pa je čez zmerno široke in plitve vodotoke, na primer čez Savinjo v Celju, v Tremerju, Laškem in preko Ljubljanice v Zalogu postavil enostavnejše lesene konstrukcije na zidane stebre v strugi (slika 10), ki so jih v čez čas zamenjali z jeklenimi (sliki 11, 12).



Slika 9: Mostova Howe čez staro in novo strugo Ljubljanice na Ljubljanskem barju, izrez iz vira Lit. 10, str. 78



Slika 10: Enostavnejši leseni most na zidanih opornikih – podobne je Ghega postavljaj čez Savinjo in Ljubljanico v Zalogu, izrez iz vira Lit. 10, str. 49



Slika 11: Polnostenski jekleni most čez Savinjo pri Tremerju danes. $l = 112$ m

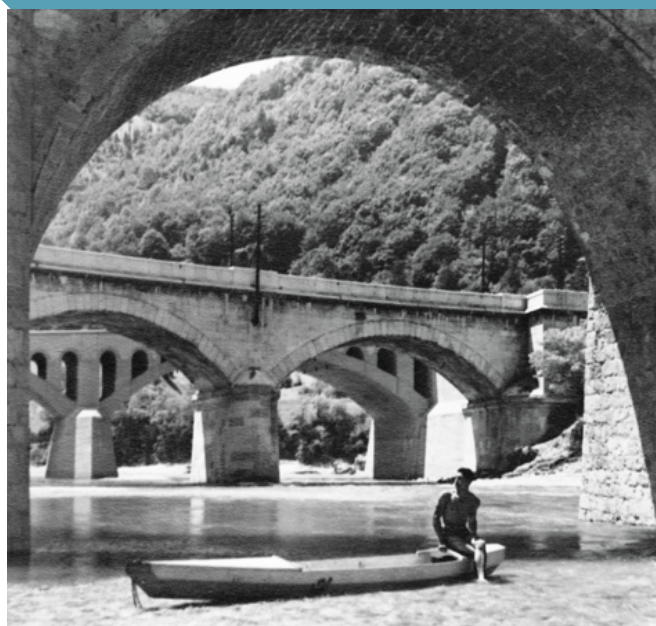


Slika 12: Polnostenski jekleni most čez Ljubljanico v Zalogu danes. $l = 64,5$ m

V ostalem je Ghega dal zidati mostove iz kamna in opeke ter ustvaril nekaj monumentalnih arhitektonskih umetnin. Med njimi so bolj zanimivi Zbelovski viadukt pri Poljčanah, ki ni bil zgrajen v celotni višini, temveč je bil nanj nasut nasip (slika 13), pa most čez Savinjo v Zidanem Mostu, ki zahtevno poteka v loku (sliki 14, 15), očarljivi mostovi v Hrastniku (slika 16), Borovniški viadukt (slika 17) in njegov manjši brat, Jelenski viadukt (slika 18) ter vsekakor Nabrežinski viadukt, ki je z dolžino 646 metrov in višino 19 metrov najdaljši ohranjeni objekt med Dunajem in Trstom (slika 19).



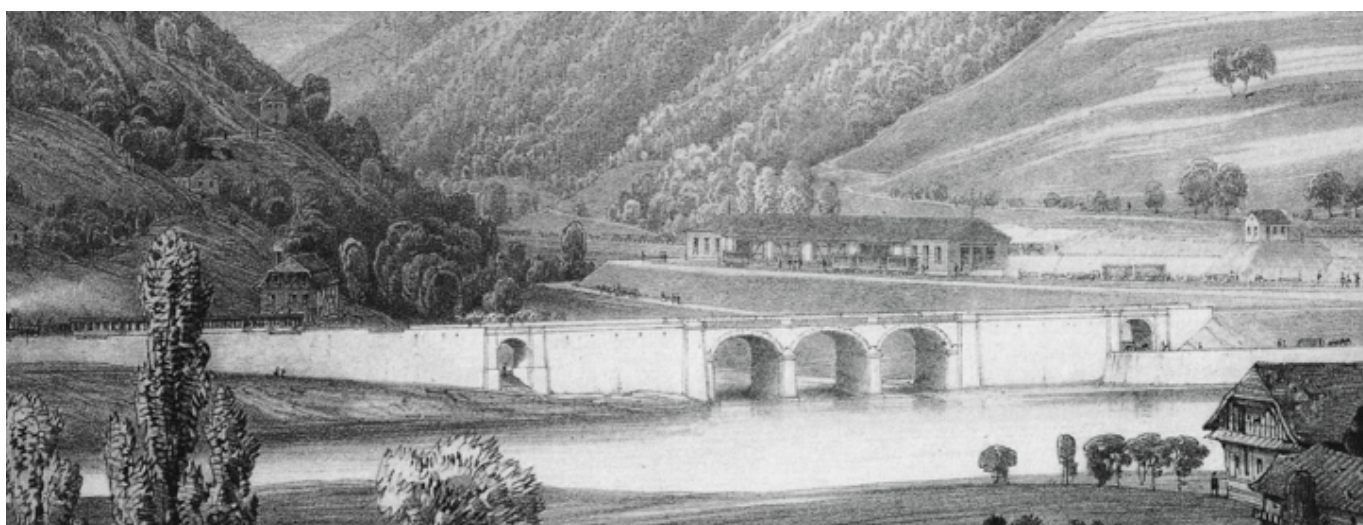
Slika 13: Zbelovski viadukt leta 1892, ko je bila pod njim speljana ozkotirna železnica Poljčane–Konjice. Akvarel Sepp Tezak



Slika 14: »Tromostovje« v Zidanem Mostu je gotovo eden najlepših arhitekturnih motivov na slovenskih progah. Skozi obok cestnega mostu, ki ga je bil dal v letih 1815–1820 zgraditi še nadvojvoda Janez, je videti prvi železniški most iz leta 1849 in drugi iz leta 1930, dolg 140 m, ki ga je projektiral ing. Drago Leskovšek, izdelalo pa podjetje Slavec. V drugi svetovni vojni so ga bombe porušile in po vojni je bil v enakih gabaritah zgrajen nov most, vendar brez razbremenilnih obokov in je s tem izgubil nekdanjo eleganco. Avtor spokojne slike, leta 1934 uporabljene za razglednico, je neznan. Arhiv Železniškega muzeja SŽ



Slika 15: Neznani avtor si je naložil trud, da je takole zabeležil nastanek novega mostu. Posnetka sta iz družinske zapuščine Mladena Bogića



Slika 16: »Tromostovje« v Hrastniku, ki se razteza od opornika do opornika v dolžini 120 m, je še danes prav tako očarljivo kot nekoč, vendar so zdaj mostovi betonirani in njihove fasade sterilne. Na sliki je prvotna izvedba, upodobljena v Sandmannovi grafični mapi ob otvoritvi proge do Ljubljane leta 1849.



Slika 17: Borovniški viadukt – originalni načrt, ki ga je narisal sam Ghega. Z dolžino 561 m in višino 38 m je bil največji objekt med Dunajem in Trstom. Stebri so bili kamniti, loki pa zgrajeni iz 5 milijonov opek. Mine in bombe v drugi svetovni vojni so zapečatile usodo tega velikana, ki se je umaknil v zgodovino. Vir slike: internet http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/Borovnica_viaduct-Ghega%27s_original_plan.jpg

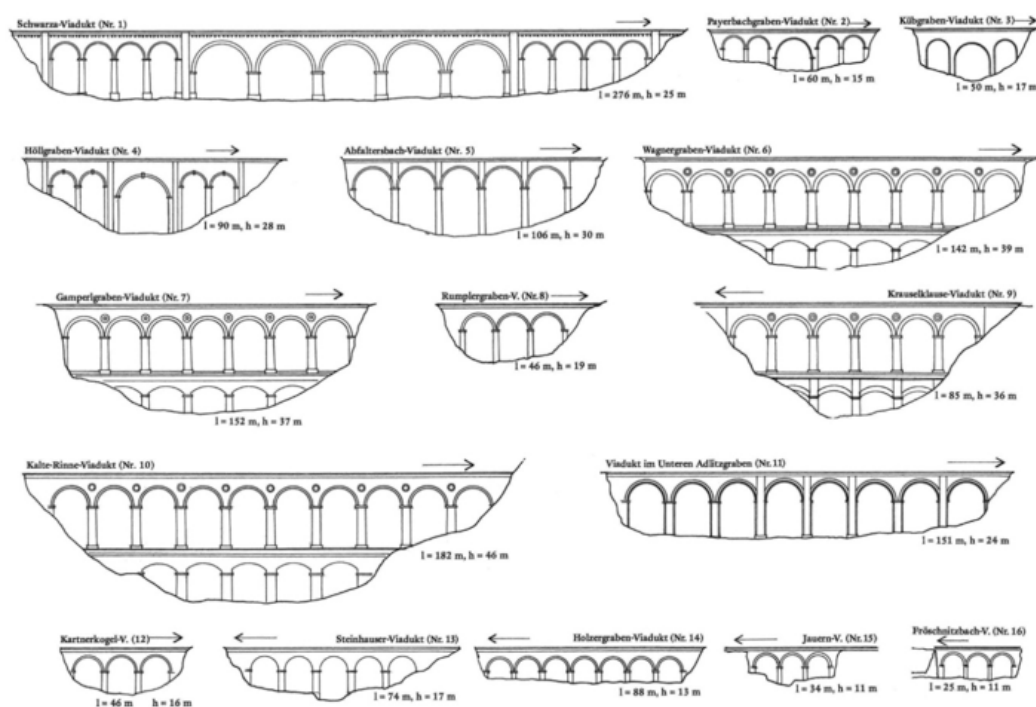


Slika 18: Jelenski viadukt (znan tudi kot Dolinski most) dolžine 187 m je na srečo ostal ohranjen v prvotni izvedbi iz leta 1856, tako da lahko podoživimo mogočnost in lepoto Borovniškega. Foto: Mladen Bogić



Slika 19: Viadukt pri Nabrežini ($l = 646$ m, $h = 19$ m), litografija Jan Novopacky, grafična mapa 1857, zbirka Železniškega muzeja SZ

Ghega je prav v času, ko je snoval Borovniški, Nabrežinski in druge viadukte proti Trstu, zgradil tudi železnico preko Semmeringa (1848–1854), razbrazdanega alpskega hrbta med Dunajem in Gradcem, vrzeli, ki se je zdela železniško nepremagljiva in je ob otvoritvi proge do Ljubljane še zijala neukročena. Ghega je tu pokazal vse svoje mojstrstvo in je goro ukrotil s 16 viadukti (slika 20) in 15 predori. Ljudje so tej progi rekli zidana namesto železna cesta.



Slika 20: Vseh 16 viaduktov preko Semmeringa je bilo zgrajenih v enakem stilu kot Pesniški, Borovniški, Nabrežinski in drugi viadukti na progi Dunaj–Trst. Vir: Lit. 12, str. 108

Ghega, ki je ob otvoritvi proge do Ljubljane leta 1849 prejel odlikovanje železne krone III. in je leta 1852 postal predstojnik Centralne direkcije za gradnjo državnih železnic, je z dograditvijo proge do Trsta leta 1857 prispel na konec svoje poti. Država, ki je prav zaradi gradnje železnic zašla v finančno stisko, jih je bila prisiljena privatizirati. Z Južno državno železnico se je to zgodilo samo leto dni po dokončanju in še leto pozneje je bil Ghega prisiljen predlagati razpustitev direkcije, ki ji je načeloval. Izčrpan od strahovitih naporov je leta 1860 osamljen na Dunaju umrl. Avstrija pa ni pozabila svojega največjega graditelja železnic in ga je razen z dunajskim trgom in ulico z njegovim imenom leta 1967 počastila še z bankovcem za 20 šilingov, na katerem je njegov portret in v ozadju najimenitnejši viadukti na Semmeringu (slika 21). Na postaji Semmering pa mu je dunajsko društvo inženirjev in arhitektov, ki je bilo nekoč njegov najhujši nasprotnik, leta 1869 skesano postavilo spomenik in oblikovalo štipendijski sklad za nadarjene študente tehnike ter »velike potovalne štipendije« za izjemne posameznike. Leta 1892 jo je dobil Maks Fabiani in s tem denarjem do leta 1894 študijsko popotoval po Evropi.⁶



Slika 21: Karl Ghega na bankovcu za 20 šilingov.

Z Ghego se je tudi končala doba velikih lesenih mostov. Zasebna Južna železnica je takoj začela širiti svoje omrežje. Tako je prevzela in 1860/61 dokončala Orientalsko železnico Pragersko–Budimpešta cesarja Franca Jožefa. Na Slovenskem je tu le en pomembnejši premostitveni objekt, sestavljen iz dveh mostov in nasipa pred Ptujem. V poročilih tistega časa se bere, da sta bila na 16 opornikih postavljena 158 metrov dolg most čez Studenčnico in 212,2 metra dolg most čez Dravo »amerikanskega tipa«, torej verjetno Howe. Današnji most (slika 22) je bil izdelan leta 1951 in je z dolžino dobrih 213 metrov najdaljši jekleni most v Sloveniji. Omogoča hitrost 100 km/h (!).



Slika 22: Današnji most preko Drave na Ptuj je sestavljen iz sedmih polj s trapeznimi nosilci, ki merijo $26.63 + 5 \times 31.98 + 26.63$ m.

⁶ Vir: Lit. 14, 4, Snopič, str. 338

V letu 1862 je Južna železnica dokončala progo Zidani Most–Zagreb–Sisek – tu na območju Slovenije ni pomembnejših mostov. V tem času pa je Maribor postal pomembno križišče, saj je Južna železnica tam leta 1863 dogradila svojo glavno delavnico in tega leta tudi obdravsko progo do Celovca. Tudi tu so mostove z manjšimi razpetinami gradili v kamnu, pri večjih pa se je prvič pojavila jeklena rešetka – kot bi mostove sestavili iz diagonalno se križajočih železnih lat, kar jim je podelilo zelo fin, gracilen videz (slika 25). Kamniti viadukti so bili estetsko neobičajno dovršeni in so se organsko vklopili v okolico, celo v naselja. V Vuzenici je bil most zaradi izrednih tovrstnih kvalitete 1995 proglašen za tehniški spomenik (slika 23).



Slika 23: Viadukt v Vuzenici je dolg 84 m in ima sedem lokov. Kraj ga je spoštljivo in z ljubeznijo objel ter vzel za svojega. Foto: Mladen Bogić



Slika 24: Nad cesto, ki vodi v Šentanel, se boči nenavadno lepi Štoparjev viadukt, dolg 77 m. Ime je dobil po avtorju arhitektu. Tudi ta je pod spomeniškim varstvom. Posnetek s posebnim muzejskim vlakom s švicarskima razglednima vagonoma je leta 1991 napravil prof. Sepp Tezak iz Gradca



Slika 25: Most čez potok Ilgo pri Fali, dolg 48,30 m, je tipičen predstavnik rešetkastih mostov, kovinskih »latnikov«, na obdravski progi. Foto Sepp Tezak

Viri in literatura

1. Hans Pottgießer: Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten, Birkhäuser Verlag, Basel–Boston–Stuttgart, 1985, ISBN 3-7643-1677-2
2. Die Eroberung der Landschaft; Semmering–Rax–Schneeberg; Katalog deželne razstave Dolnje Avstrije, Falter Verlag, 1992
3. Gorazd Humar: Kamniti velikan na Soči: Nova Gorica: Branko, 1996 (Nova Gorica: Grafika Soča) 1996; ISBN 961-6079-30-1
4. Gorazd Humar: Zmajski most, Nova Gorica: Branko; [Šempeter pri Gorici]: Pontis, 1998 (Nova Gorica: Grafika Soča), ISBN 961-6079-54-9 (Branko)
5. Gorazd Humar/Bogdan Kladnik: Slovenski mostovi, 1. del, Ljubljana: Zaklad; Šempeter pri Gorici: Pontis, 2000 (Nova Gorica: Grafika Soča), ISBN 961-6266-08-X (Zaklad)
6. Gorazd Humar / Bogdan Kladnik: Slovenski mostovi, 2. del, Ljubljana: Zaklad; Šempeter pri Gorici: Pontis, 2002 (Nova Gorica: Grafika Soča), ISBN 961-6266-12-8 (Zaklad)
7. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie v 6 zvezkih, urednik Hermann Strach, Wien, Teschen, Leipzig, Karl Prochaska, 1898
8. Josef Dultinger: Die Erzherzog Johann-Bahn, Dr. Rudolf Erhard, Rum, 1985, ISBN?
9. Herbert Dietrich. Die Südbahn und ihre Vorläufer, Bohmann, Wien, 1994, ISBN 3 7002 0871 5
10. Kubinsky/Pawlik/Slezak: Architektur an der Semmeringbahn, Slezak, Wien, 1992, ISBN 3-85416-156-5
11. Ing. Karel Rustja: Proga predorov, zbirka Tiri in čas, št. 2, Ljubljana, 1990; rokopisno gradivo, pogovori
12. Markus Widmer: Eisenbahnbrücken Schweiz–Deutschland –Österreich, Transpress Stittgart, 1996, ISBN 3-344-71019-2
13. Dr. ing. Rudolf Kern, Die Österreichischen Eisenbahnbrücken, prispevek v publikaciji Die Österreichischen Bundesbahnen in Wirtschaft und Technik, samozaložba, Dunaj, 1933
14. Čotar - Fogar: Primorski slovenski biografski leksikon, Goriška Mohorjeva Družba, Gorica, 1977
15. Ljubljana, glasilo Mestne občine Ljubljana, številka 3,4, april 2007, ISSN 1318797X, str. 6

ⁱ Prevod: Mladen Bogić

